



### Кожемяко Иван Иванович. Воевал на «Яке»



*Летчик-истребитель, с 1943 года воевал в составе 107-го Гвардейского истребительного авиационного полка. После Великой Отечественной войны служил в ВВС, майор запаса.*

В шосткинском аэроклубе ОСОАВИАХИМа мы летали на самолёте У-2. К концу обучения налет у меня был около восьми часов. Почти сразу после окончания аэроклуба, к нам приехали "купцы" - летчики-инструкторы из Чугуевского авиационного военного училища. Весной 1941 года мы уже летали на И-16 самостоятельно по кругу. Ну, а в июне началась война. С началом войны летать практически перестали - почти всё горючее шло на фронт в боевые части.

Взял немец Полтаву, стал приближаться к Харькову. Тут поступил приказ об эвакуации училища в тыл. С Чугуева мы шли пешком до Воронежского Калача. 15 дней! Потом нас погрузили в эшелоны, и приехали мы в Баку. В Баку посадили нас на пароход "Шаумян" и ночью по Каспию нас перевезли в Краснодарск. В Краснодарске курсантов и обслуживающий персонал снова погрузили на "товарняки" и приехали мы в Чимкент.

Я даже не могу сказать, что нас готовили быстро - нас готовили очень быстро. Скоростным методом. Дали нам звание сержант-пилот - и всё, лётчик готов! Это был конец 1941 года.

Сразу после выпуска весь наш курс целиком отправили, но не на фронт, а в ЗАП, располагавшийся в поселке Укурей на "Маньчжурке" - так тогда называли границу СССР с Маньчжурией. Там нас стали переучивать на истребитель Як-7Б. "Яки" в ЗАПе были Новосибирского завода. В ЗАПе на переучивание на Як-7Б мне дали ровно 5 полетных часов. То есть если считать с довоенным налётом, то налет у меня составлял где-то так часов 15 на УТ-2, 10 часов на УТИ-4 и 4-5 на И-16.

В ЗАПе мы учились целым авиаотрядом до начала 1943-го года.

Ну вот, налетали мы 5 часов, после чего решили отправлять нас на фронт. Я ещё немножко повозмутился: "Куда меня на фронт?! Я же ни разу не стрелял!" - а мне инструктор и говорит: "Захочешь жить - сразу стрелять научишься!"

Распределили меня в 867-й ИАП. Полк был выведен из-под Сталинграда на пополнение и переформирование. После Сталинградских боев остались от полка рожки да ножки: комполка погиб, из трёх командиров эскадрилий уцелел один, из девяти командиров звеньев выжило трое или четверо, из рядовых летчиков осталось двое или трое.

Мой первый боевой вылет был в составе пары на Як-7Б с таким же необстрелянным, как я, младшим лейтенантом. Он - ведущий, я - ведомый.

Задание было такое - уничтожить позицию наблюдателя. Возле станции Коробочкино, на господствующей высоте наши войска засекли наблюдателя - в замаскированном ветками окопе блеснула какая-то оптика.

Мой младший лейтенант решил с заданием покончить быстро и просто: сразу после взлета и набора высоты рванул по прямой прямо на цель. Я, естественно, за ним. Перелетаем передний край, и лейтенант тут же в пике на этот окоп (я остался повыше, чтобы контролировать воздушное пространство). Пикирует, а огня не ведет. Может, оружие отказало, а скорее всего - от волнения с предохранителя забыл снять. Теперь уже не скажешь, почему он не сделал ни одного выстрела, а вот немцы сделали: как дали по нему "эрликоны" (20-мм зенитки), так он, не выходя из пике, упал и взорвался!

Я из зоны зенитного огня выскочил, дух слегка перевел. И задаю себе вопрос: "Что мне делать?!" Один остался, спросить совета не у кого. Потом решил: раз приказа никто не отменял, надо выполнять задание. Сделал небольшой кружок, зашел со стороны немецкого тыла. Спикеровал я на этого наблюдателя (окоп и человек в нём сверху просматривались очень хорошо), пропорол наискосок эту яму длинной очередью из пушки и пулеметов - и на полном газу к своим. Только один заход и сделал. "Эрликоны" по мне тоже пальнули, но не попали.

Потом постепенно пошло. Вскоре я стал командиром звена: я, сержант - командир, а у меня в подчинении три младших лейтенанта, офицеры.

За время войны я совершил 130 боевых вылетов, провел 25 воздушных боёв. Меня один раз сбивали, но и я сбил четыре немецких самолёта. Не только остался в живых, но и ни разу не был ранен; думаю, что дрался неплохо.

*- До какого времени ваш полк воевал на Як-7Б?*

- В конце 1943-го, в начале зимы, нас вывели на переформирование, мы сдали оставшиеся самолеты "братскому" 106-му авиаполку, а сами поехали в тыл, в Саратов. Там на авиазаводе и получили только что собранные Як-1 с вооружением в виде пушки ШВАК и одного синхронизированного (левого) УБС, с форсированным двигателем..

*- Як-1 был лучше Як-7Б?*

- Явно лучше. Он был легче, а значит, маневреннее и динамичнее. Видимо, в этой модели "Яка" было больше металла и меньше дерева. Максимальная скорость у Як-1 была поменьше, чем у "мессера", километров на 10-15. По прямой на одной высоте мы "Мессершмитт" догнать не могли. Динамика разгона - вровень с "мессером", Як-1 не отставал, за газом ходил.

Насчет "вертикали" скажем так: если "вертикаль" у 109-го принять за пять, то у Як-1 вертикальный манёвр был на четыре с плюсом. Я считаю, что даже этот тип "Яка" был тяжеловат, поэтому на вертикали и уступал.

Но, тут так было: "горка", да и другие вертикальные фигуры, у "мессера" были получше. В основном за счет того, что на вертикали "мессер" был быстрее, отрывался он от "Яка" на

вертикальных фигурах (например, на "горке" 109-й был быстрее "Яка" километров на 40). Величина же фигур была практически одинаковой.

В общем, всё зависело от боевой обстановки. Если у нас было преимущество по высоте (хоть метров 200), а значит, и запас скорости, то мы уверенно дрались со 109-ми и на вертикали, тем более, что по "боевому развороту" посильнее уже был Як-1. Почему-то, уступая практически на всех вертикальных фигурах, по "боевому развороту" Як-1 был сильнее. На "боевом развороте" Як-1 и большую высоту набирал, и разворачивался с меньшим радиусом. В бою часто бывало, что в одинаковой ситуации "мессера" уходили на "горку", а "Яки" - на "боевой разворот".

Если же встреча с "мессерами" происходила на одной высоте, то боев на вертикали мы старались избегать.

По горизонтальному маневру всё было наоборот: если "горизонталь" Як-1 принять за пятёрку, то у "мессера" - твёрдое четыре. Четыре, естественно, у трёхточечного. Пятиточечный Ме-109Г виражил плохо.

Что касается боевых скоростей в маневренном бою, то тут скорости "Яка" и "мессера" выравнивались - диапазон от 200 до 550 км/час, эти скорости считались боевыми.

В общем, если брать характеристики скорости и маневренности в сумме, то Як-1 и Ме-109Г были примерно равными истребителями. Если оценивать эти истребители в различных видах боевых задач, то в половине предпочтительней было драться на "мессере", в другой половине предпочтительней был "Як". В поединке, в маневренном бою Ме-109Г и Як-1 (один на один), исход зависел исключительно от мастерства летчика.

- *Як-9 в вашем полку были? Просто Як-9, без всякого буквенного индекса?*

- Были. Як-9 разных типов начали поступать в полк с весны 1944 года. У нас были Як-9, Як-9Т, Як-9Д и Як-9ДД. На всех этих типах я летал.



*Истребитель Як-9Т*

По кабине они - тот же Як-1, только форма фонаря и бронестекла немного другая, но обзор такой же хороший.

По максимальной скорости Як-9 был быстрее, чем Як-1, километров на 10-15. Это было плюсом. Был и минус: Як-9 был потяжелее, поэтому немного "тупее", помедленнее на разгоне, чем Як-1. Чтобы превосходство Як-9 по скорости проявилось, его надо было раскоцегарить. Як-1 был

подинамичнее "девятки", поэтому чуть лучше на вертикали (когда надо с места рвать), поэтому Як-1 любил больше, чем Як-9.

Также хочу сказать, что были у нас в полку и летчики, которые, наоборот, Як-9 любили больше, чем Як-1, именно из-за того, что "девятка" быстрее. Тут уж у кого какая манера боя.

По горизонтальному манёвру все Як-9 аналогичны Як-1.

- *Иван Иванович, в нашем разговоре постоянно фигурирует термин "виды боевых задач для истребителей". Можно подробнее о разных видах боевых задач, ну, и объяснить заодно, при выполнении каких задач был эффективнее "мессер", а при каких - "Як"?*

- Тогда, во время войны, истребители выполняли следующие виды боевых задач:

1. "свободная охота";
2. маневренный бой с истребителями противника;
3. бой с истребителями противника, в непосредственном сопровождении ударных машин;
4. атака бомбардировщиков противника.

"Свободная охота" - бой по принципу "ударил-убежал". "Чем" и "по чему" ударил: пулемётно-пушечным огнём по самолету противника или бомбами по наземной цели - неважно. Принцип один: один-единственный внезапный удар с уходом от цели на максимальной скорости.

Здесь "мессер" вне конкуренции, намного сильнее "Яка". Уже потому, что "мессер" быстрее. "Мессер" намного лучший "воздушный охотник", чем "Яки". Если бы мне постоянно ставили задачу только на "воздушную охоту" и спросили, какой истребитель я бы выбрал: "Як" или "мессер", - я бы, не колеблясь, остановился на "мессере".

Теперь сравним Як-1 и Ме-109Г в маневренном бою "истребитель против истребителя", так называемой собачьей свалке. Обычно такой маневренный бой истребители ведут при расчистке воздуха, когда не связаны непосредственным прикрытием ударных машин. Реже - когда встречаются "охотники" (но тоже бывало). В таком виде боя никаких ограничений на скорость и маневрирование нет. В этом виде боя "Як" и "мессер" примерно равны (при условии одинакового мастерства их лётчиков, естественно).

- *Понятно. Теперь обсудим Як-1 и "мессер" в непосредственном сопровождении ударных машин. Ударными машинами, как я понял, должны быть или Ил-2, или Ю-87 как машины низковысотные.*

- При непосредственном сопровождении преимущество будет за "Яком". Безоговорочно. Видишь ли, наличие строя бомбардировщиков (или штурмовиков), накладывает серьезные ограничения на проведение вертикального маневра. Огонь стрелков не дает атакующему истребителю выходить из атаки вверх - только в сторону.

Отсюда, истребитель непосредственного сопровождения тем лучше, чем лучше маневрирует по горизонтали. Поскольку "Як" обладает лучшей горизонтальной маневренностью, чем Ме-109, поэтому он и будет лучше. Превосходство "мессера" в скорости здесь роли играть не будет. При сопровождении бомбардировщиков на максимальной скорости не идут, что бы от них не отрываться. И за истребителями противника особо не гоняются, поскольку нельзя ударные самолёты бросать.

В непосредственном сопровождении весь бой строится на вираже и "боевом развороте", то есть на том, в чем "Як" явно сильнее.

Кстати, в бою с бомбардировщиками и их истребителями непосредственного сопровождения (в качестве истребителя ПВО), пожалуй, "Як" тоже будет предпочтительнее "мессера", поскольку и в

таком бою решающим будет превосходство по горизонтальной маневренности. Чтобы бомбардировщики разгонять, особо большой вертикальной маневренности не требуется, а вот горизонтальную маневренность надо иметь повыше.

- Если я понял правильно, тактика наших истребителей [при сопровождении бомбардировщиков и штурмовиков] была рассчитана на то, чтобы ударные машины ни в коем случае не потеряли строя?

- Совершенно верно. Пойми, истребителям сопровождения никто не ставит задачу "прикрыть бомбардировщики". Это так просто говорят (хотя, конечно, с военной точки зрения, это неправильное выражение). Задачу ставят на "истребительное обеспечение бомбового (или бомбоштурмового) удара". Главное - удар.

Вся наша тактика непосредственного прикрытия и решала основную задачу сохранить строй ударных машин. И поверь, против немецкой тактики "индивидуальных" атак наша тактика работала очень хорошо. Бывало, несли наши штурмовики потери, но строй сохраняли всегда. Поэтому и удар наносили всегда, пусть и ослабленный, но наносили. А вот немецкая тактика нанести удар позволяла далеко не всегда.

Точно так же и истребителям, прикрывающим передний край или районы скопления войск, никто не ставит задачу "сбивать бомбардировщики", им ставят задачу на "отражение бомбового удара". Как истребители будут отражать этот удар, уже зависит от обстановки, мастерства, выделенных сил и многого другого.

Единственно, что недопустимо, - это позволить ударным самолётам противника нанести удар. Если удар нанесен, тебя ничто не оправдает, даже сбитые самолёты. Толку от этих сбитых, если противник всё равно всё разбомбил?!

- Тогда вопрос: опять-таки, на Ваш взгляд, почему немецкие истребители не перешли к тактике непосредственного сопровождения ударных машин? Ведь, по Вашим словам, она позволяла воевать в меньшинстве?

- Черт его знает! Я думаю, что причин было несколько, как сугубо человеческих, так и технических.

У меня вообще сложилось впечатление, что "мессершмитт-109" был совершенно не приспособлен к такому виду боя. Похоже, когда его проектировали, то видели в нём, прежде всего, "воздушного охотника" и истребитель для маневренного боя. А вот про то, что придется сопровождать ударные машины непосредственно, даже и не вспомнили.

При проектировании "Яка", похоже, исходили совершенно из другого принципа. "Як", прежде всего, задумывался как истребитель для непосредственного сопровождения ударных машин и как истребитель ПВО (для отражения атак вражеских бомбардировщиков), только потом как истребитель для маневренного боя. И в самую последнюю очередь, при случае - "воздушный охотник".

Я тебе могу сказать прямо, что в качестве истребителя "непосредственного сопровождения" даже Як-7Б был лучше "мессера". Что же касается Як-1 и Як-9, то они в этом качестве настолько же превосходили Me-109Г, насколько он их превосходил как "воздушный охотник".

Больше того - вот идет шестёрка "Илов", а в прикрытии у них - четверка "Яков". Так вот, если на них нападет шестёрка "мессеров", то четыре "Яка" вполне смогут защитить свои "Илы". Не потеряют ни одного! "Яки" ведь для этого и были созданы. (Понятно, что при равном мастерстве наших и немецких лётчиков-истребителей.) А вот если идет шестерка "Лаптёжников", а у них в



прикрытии четверка "мессеров", то при нападении шестёрки "Яков" шансов защитить свои бомберы у немцев нет. Не сумеют. Сдохнут, но не сумеют! Не для того был "мессер" сделан. Хоть один "юнкерс", но "Яки" собьют, а остальных обязательно разгонят. Впрочем, сдыхать "мессеры" на этом деле не будут.

- Скажите, вот когда вы получали Як-1 на авиазаводе в Саратове, то с рабочими авиазавода встречались? Если да, то какое общее впечатление, что обсуждали?

- Встречались. По цехам нам экскурсию организовали. Что сильно удивило, так это большое количество женщин и подростков. Стоят за станками пацаны лет 12-13, работают, а под ногами ящики, иначе до станков не достанут. Своими глазами видел. Наверно, каждый третий рабочий на заводе был женщиной и каждый третий - подростком. Мужчин-рабочих было процентов 30, если не меньше, да и те - то старик, то инвалид.

Мы близко с рабочими пообщались: люди русские, душа открытая. Мы им говорили: "Ваши истребители Як-1 очень хорошие, лучше тех, на которых мы воевали раньше и не хуже "мессера". Вы уж постарайтесь делать их покачественнее". Но, сам понимаешь, всё тактично, без "напора". Куда на таких напирать? Заморенные тётки и пацаны. Без слез смотреть было невозможно. Они и так делали больше, чем могли.

- Небоевая аварийность в полку была большой?

- Не особо. "Як" не тот самолёт, что бы создавать большую аварийность.

- У меня сложилось впечатление, что в наших истребительных полках количество сбитых немецких самолётов было каким-то второстепенным показателем. Я прав?

- Нет. Количество сбитых - это важный показатель и предмет вполне законной гордости как командования полка, так и рядовых летчиков, на счетах которых записаны эти сбитые. Другое дело, что это далеко не единственный показатель работы полка.

Например, в нашем полку всегда в боевых рапортах вначале указывали, сколько раз слетали на прикрытие штурмовиков, обязательно указывали, что потерь у прикрываемых нами штурмовиков не было. Отчитывались, сколько раз прикрывали войска, и про то, что во время нашего прикрытия бомбёжек войск не допускали. Указывали, сколько раз слетали на штурмовку, сколько бомб сбросили во время штурмовок и "охоты", и сколько единиц техники и живой силы уничтожили, сколько разбомбили мостов, сколько провели разведок и т.п.

Вот плюс ко всему этому, так сказать, венцом боевой работы, указывали количество сбитых самолётов противника, которых, естественно, лучше иметь побольше. Просто же абстрактное количество сбитых, оно ни о чем не говорит.

Опять же, мы же, в основном, в прикрытии ударных самолётов летали, а там правило такое: лучше ни одного штурмовика не потерять, и ни одного "мессера" не сбить, чем сбить три "мессера" и потерять хотя бы один штурмовик.

Я почти всю войну провоевал командиром звена. Как летчик-истребитель я своими четырьмя сбитыми законно горжусь. Как летчику-истребителю мне выпало счастье видеть, как взрываются ударом о землю сбитые мной самолёты врага. (Поверь, это счастье.) Но ещё больше я горжусь тем, что за всю войну в моем звене не было потеряно ни одного лётчика! В моём звене лётчики не гибли, ко мне в звено летчики только приходили, приобретали боевой опыт и уходили на повышение в другие звенья и эскадрильи. Ни одного погибшего! В отношении потерь я был чертовски удачливым командиром. Когда ко мне новичка посылали, я ему сразу говорил: "Запомни!

В моём звене правило простое: или мы возвращаемся все, или погибаем все! Всё на всех поровну, и жизнь, и смерть!" Только так!

Больше того, в прикрываемых моим звеном штурмовиках и бомбардировщиках тоже нет ни одной потери от немецких истребителей. За всю войну! Хотя случалось моему звену прикрывать и четверку, и шестерку, и восьмёрку. Понял?

- *И еще один вопрос: на Ваш взгляд, война для летчика-истребителя - работа или спорт?*

- Работа... Тяжеленная... До потери сознания и жизни.

- *Сейчас Ваше мнение о войне не изменилось?*

- Нет. Поверни жизнь вспять, и я бы опять поступил точно так же. Стал бы воевать летчиком-истребителем. Вот так...