

Меня иногда спрашивают, какой воздушный бой наиболее запомнился. Много их было на войне. Но первый боевой вылет, первый воздушный бой, первый подбитый самолет противника никогда не забуду.

Перед войной я служил на границе в 92-м истребительном авиационном полку, дислоцировавшемся на аэродроме Броды, в 30-40 км от г. Львова. Был командиром звена истребителей на «Чайке» (И-153).

Это случилось накануне войны, 8 июня 1941 года. Немецкий разведчик «Дорнье», нарушив границу, вторгся в воздушное пространство СССР. Скрываясь в облаках, он следовал курсом от Львова на восток. Его коварный замысел вначале трудно было определить. Может, он заблудился, потеряв ориентировку в сложной метеобстановке? Или экипаж самолета выполнял специальное задание? Позже, когда «Дорнье» начал уклоняться от наших истребителей, периодически выскакивая из кучевки, а потом уверенно шел вдоль железной дороги, стало ясно: мы имеем дело с опытным разведчиком, который умел маскироваться в сложных метеоусловиях.

Командир полка передал нам по радио:

— Любыми средствами прервать разведполет. Посадить противника на аэродром Броды. Все остальное — по обстановке.

Самолет-разведчик шел вплотную под облаками, фотографировал важные объекты, а потом прятался в разрывах облачности. Не обнаруживая себя, мы проследили за его действиями и сами пошли на тактическую хитрость. Внезапно выскочив из облаков, мы навалились на разведчика. От неожиданности немецкий самолет как бы просел, оторвался от кучевки. А нам это и нужно было.

Теперь мое звено держало разведчика в клещах, имитируя воздушные атаки с разных сторон, показывая направление, куда следовать.

Вначале немец слушался. Мы прижимали его к земле. И вдруг он открыл в нашем направлении огонь. Мы предвидели такой вариант действий противника и шли по отношению к нему в «мертвой зоне». Тем не менее огонь достиг правого ведомого звена младшего лейтенанта Смыслова.

— Командир, я ранен в ногу. На крыльях пробоина, — передал Смыслов открытым текстом.

— Понял. Держись! — тут же ответил я летчику. Приказал дослать затворы пулеметов в боевое положение, Смыслову — открыть огонь на поражение.

Обожгла тревожная мысль: нарушаю приказ Наркома обороны, которым в предвоенный период на границе для истребительной авиации были введены ограничения при встрече с воздушным противником. В частности, первыми в воздухе не открывать огонь, не вступать в активный воздушный бой во избежание провокаций. Однако существовал четкий приказ командира полка на данный период: звену истребителей действовать уверенно, с учетом воздушной обстановки.

Разведчик первый открыл огонь, ранил летчика, и мы должны были ответить противнику соответствующими действиями. Тут же последовал мощный огонь Смыслова. В панели правого крыла разведчика образовалась дыра. Самолет задрожал, резко упала его скорость, нарушилась аэродинамика планера. Я приказал ведомым прикрыть меня и, выскочив впереди разведчика, ракетой дал сигнал следовать за мной. Противник, казалось, все понял: выпустил шасси и взял курс на аэродром Броды. Но перед самой посадкой, на высоте выравнивания, вдруг мгновенно убрал шасси, выключил форсаж и на низкой высоте устремился на запад к границе. Но мы не собирались его упускать. Я приказал левому ведомому звена лейтенанту Макарову открыть огонь по левому борту улетающего разведчика. Только тогда противник понял: надо идти на вынужденную посадку. Развернувшись на 180 градусов, он приземлился на аэродроме Броды, не выпуская шасси. Экипаж стремительно выскочил из самолета, подорвал ранее подготовленную в кабинах взрывчатку и рванул в ближайший лес. Все остальное было делом соответствующих органов.

После посадки на своем аэродроме мы чувствовали себя победителями. Но тут же мое звено было отстранено от полетов, а нас, летчиков, посадили в камеру особого режима... Мы оказались между двух огней: с одной стороны, нарушили приказ Наркома обороны, с другой — выполнили приказ командира полка.

Когда в Москве расшифровали фоторазведанные немецкого самолета, признали нарушение приказа Наркома обороны правомерным. За мужество и умелые действия по охране государственной границы мы, летчики звена, были представлены к правительственной награде. Но так как мы побывали в «кутузке», нам досталась лишь благодарность Наркома.

Прошло еще 15 тревожных дней на границе. А потом... война.

НЕБО - РОДНАЯ СТИХИЯ

...Все началось с аэроклуба, с первых самостоятельных полетов на У-2 и Р-5 еще в те времена, когда я учился на инженера горного дела, проходил практику в шахте, под землей. И вдруг вместо подземелья — небо... Изучал аэродинамику, устройство летательных аппаратов, совершал учебные прыжки с парашютом... Моя летная судьба окончательно определилась, когда закончил с отличием знаменитую Качинскую военную школу летчиков-истребителей и получил первичное офицерское звание «лейтенант». Обучались мы на И-16. Строгая машина, много неприятностей она приносила на первых порах. Если ручку управления чуть потянул — машину тянет в штопор. А если низкая высота — дорого можно поплатиться. И тем не менее самолет хороший, скоростной. В воздушном бою можно выполнить такой прием пилотажа, о котором ничего не записано в инструкциях. А сочетание воздушного маневра со снайперской стрельбой — вот слагаемые успеха в бою. Эти летные азы на истребителе И-16, а затем И-153 «Чайка» я познавал накануне войны. Прошел программу по тактическому применению истребительной авиации и стал командиром звена.

Войну начал на И-153 «Чайка», с первого дня боев — 22 июня 1941 года. Воевал на Западном фронте, на 1-м и 2-м Украинских фронтах. Закончил войну освобождением Праги. Во время войны совершил 120 боевых вылетов, провел 67 воздушных боев, сбил 4 самолета противника лично и 7 — в группе. Самого трижды сбивали, спасался на парашюте и садился на вынужденную. Награжден 6 орденами и 18 медалями. Имею три тяжелых и два легких ранения. Освоил 19 типов самолетов, летал на многих отечественных истребителях и на двух польских — ПВС-26 и РВД-9.

Фронтовые ранения ограничили мои полеты на боевых машинах. Друзья-однополчане помогли найти себя в журналистской работе. Я взял «лейку», блокнот и пошел к ним. Собирал интересные факты, летную быль, во фронтовой газете появилась авиационная тематика. Много лет я работал корреспондентом-организатором, старшим лит-работником, фотокорреспондентом, сотрудничал позднее и в центральных газетах «Красная звезда» и «Советский сокол» в качестве нештатного автора. В 1960 году меня приняли в члены Союза журналистов СССР. Вот некоторые боевые эпизоды из моей летной жизни.

НЕОЖИДАННЫЙ РАКУРС

На переднем крае в пылу жаркого воздушного боя упали два самолета-истребителя — немецкий «мессер» и наш «МиГ-3». «Мессер», потеряв управление, врезался в землю, летчик погиб. «МиГ» упал вблизи «мессера», пилот остался жив. Было это 8 июля 1942 года. 153-й истребительный авиационный полк, в котором я воевал в качестве командира звена в звании лейтенант, охранял подступы к Москве на рубеже Наро-Фоминск — Подольск. Уже более 3 месяцев мы находились на боевом дежурстве. Летчики полка ежедневно поднимались в воздух по тревожным сигналам ПВО Подмосковья.

Однажды в полете я оказался в беде. На моем истребителе в бою был пробит бензобак, и мотор заглох. Не теряя времени, я по радио передал команду своим ведомым — продолжать бой, а сам стремительно пошел вниз глубоким пикированием, чтобы быстрее оторваться от зоны боя. Но маневр тут же заметил один из «мессеров» и прицепился к хвосту моего истребителя. Когда я вышел из «пике», «мессер» пошел в атаку. В голове промелькнула мысль: «Не убей себя страхом, не будь пассивным».

Я пошел на тактическую хитрость, применив маневр «падающего листа». Этот прием пилотажа сорвал две атаки фашистского аса. На третьем заходе в атаку моя хитрость была разгадана. Очереди из пулеметов и пушки прошли мою кабину. Досталось и мне. Осколками была изранена вся правая часть тела — от головы до пояса.

Приближалась земля. Я терял сознание от потери крови. Немецкий ас был уверен, что моя судьба в его руках. Его, видимо, интересовало, почему же мой самолет не падает, а плавно снижается. И он пристроился к борту моего самолета слева, крыло к крылу, как при учебной групповой слетанности. Я видел через фонарь кабины его самоуверенное зверское лицо, проследил и его взгляд на фюзеляж моего самолета, где была нарисована большая желтая стрела — опознавательный знак нашего полка. Над ней слова «За Родину, за Сталина!» А ниже стрелы красные звездочки — количество лично сбитых самолетов противника и желтые звездочки — количество вражеских самолетов, сбитых в групповом бою. Увлечшись осмотром фюзеляжа моей машины, фашистский летчик не заметил, как его самолет выскочил вперед и практически оказался в прицеле моего самолетного оружия.

И хотя у меня силы были на исходе, как тут было не воспользоваться удобным для стрельбы ракурсом. Прошли доли секунды... Я нажал сколько было сил на все четыре гашетки пулеметов. Трассы пуль прошили брюхо «мессера», и самолет, потеряв управление, врезался в землю. Я резко уменьшил посадочную скорость, на выравнивании до предела спарашютировал самолет и, не выпуская шасси, плюхнулся на кустарник, совсем близко от упавшего «мессера».

Это случилось возле Людиново, недалеко от Калуги. Нашли меня мальчишки ближнего села. Взрослые перевязали раны и приготовились везти меня на телеге в полевой госпиталь. А вездесущие пацаны обнаружили тем временем и фашистский самолет, сняли с груди аса все кресты, забрали его кортик — и бегом ко мне. От кортика я не отказался, кресты посоветовал ребятам оставить на память. А сам подумал: «Сколько фашист сбил наших парней! Судя по количеству наград — больше десяти...»

Лечился я в Москве, на Арбате, в Центральном военном госпитале. Через 4 месяца был снова в строю. Перед моим убытием на фронт в госпиталь приехал Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. Горкин, который в числе других выздоравливающих вручил мне награду — орден Красного Знамени. Позднее я был удостоен и медали «За оборону Москвы».

Говорят, «на войне как на войне». Всякое случалось: и радости, и огорчения. А главное — много неожиданного. По логике получается, что я, будучи сбитым, сбил самолет противника, загнал его в землю.

ПО ЗОВУ ПРАГИ (война закончилась - бои продолжались)

8 мая 1945 года был подписан акт о безоговорочной капитуляции гитлеровской Германии.

Только в Чехословакии большая группа немецких войск армии «Центр» продолжала яростное сопротивление натиску Советской Армии. Отборные эсэсовские войска стремились прорваться к Праге, разрушить этот город, уничтожить восставших чехов и словаков, а затем, по мере приближения с Запада американских войск, перейти на их сторону и сдаться в плен.

Наше командование своевременно разгадало этот коварный замысел противника. Крупные силы 1, 2 и 4-го Украинских фронтов блокировали подступы к Праге, парализовали активность передовых отрядов немецких войск. В то же время наступление наших фронтов развивалось с невероятной силой и стремительностью. И противник, того не ожидая, оказался в окружении, был расчленен по частям в районе реки Сазава, железно-дорожных узлов Колин и Пардубице, что восточнее Праги. В кольце оказалось около миллиона немецких войск с большим количеством танков, артиллерии, средств противовоздушной обороны и авиации. Наш 153-й гвардейский истребительный авиационный полк в этот период был под Прагой в полной боевой готовности. Летчики-истребители полка, прошедшие большой фронтовой путь, были готовы сражаться, чтобы спасти Злату Прагу от разрушения и разгромить войска «Центра».

Утром 10 мая летчики поднялись в воздух, вели разведку вражеских позиций, прикрывали эшелоны с техникой, идущие на юг из Берлина, охраняли Прагу.

С каждым часом напряжение нарастало. Требовалась непрерывная разведка, особенно там, где противник пытался выйти из окружения.

Полковой воздушный разведчик лейтенант Иван Киценко — один из тех, кто при любых погодных условиях выполнял задания в самых горячих точках, сведения всегда были полные и достоверные. Он совершил десятки боевых вылетов и на Курской дуге, и при форсировании Днепра, и на Сандомирском плацдарме под Варшавой. В воздушных боях сбил 5 вражеских самолетов. Как говорится, летал как Бог, особенно на севере.

Вот его полет 11 мая. Требовались дополнительные разведданные о скоплении войск противника в районе железнодорожного узла. Киценко воспользовался дымкой и на предельно низкой высоте определил количество воинских эшелонов, наличие техники и живой силы. «Срочно! Срочно! Квадрат один. Все достоверно», — радировал Киценко. Бомбардировщики не медлили, и цель была накрыта.

Задание выполнено. Казалось бы, можно возвращаться на базу. Однако немцы успели развернуть зенитные орудия и открыли по разведчику плотный заградительный огонь. Самолет проскочил огненный рубеж, но тут же «отяжелел». Машина не слушалась рулей, опускала нос. И разведчик вынужден был приземлиться недалеко от переднего края на нейтральной полосе. Сам летчик получил серьезное осколочное ранение. Обо всем этом Киценко доложил на командный пункт.

Решался вопрос: как спасти лейтенанта Киценко, оказавшегося в беде?

Бывали случаи, когда вывозили потерпевшего аварию летчика прямо из-под носа врага — и удачно. К примеру, случай на Курской дуге. Там, как известно, шли очень жаркие наземные и воздушные бои. Самолет Як-1 был подбит, загорелся, летчик воспользовался парашютом и приземлился на открытой местности в зоне противника. Для спасения летчика подняли специальный самолет типа По-2 с усиленным прикрытием.

Одна группа истребителей летела на низкой высоте и не давала зенитчикам даже головы поднять. Другая группа — значительно выше, на случай встречи с «мессерами», чтобы навязать бой и отвести их от По-2. Операция по спасению Шарова заняла каких-то 30 минут. Об этом писала армейская газета «За Родину!» В данном случае обстановка была несколько иной. В воздухе ограниченное количество истребителей, зато здесь сосредоточились мощные зенитные средства. Я подумал, а почему бы не воспользоваться чехословацким самолетом «Пчелка»? Машина легкая, с двумя кабинами, аэродинамические характеристики аналогичны нашему «кукурузнику». Да и с посадкой на грунт будет меньше проблем. Командир полка одобрил этот вариант и стал прикидывать, кого послать. Вдруг он поворачивается ко мне: «Лейтенант Кошур, слетать сможете?» И я севшим от волнения голосом ответил: «Смогу!» Командир знал, что я по ранению отстранен от полетов на истребителях. Теперь речь шла о легкомоторной машине «Пчелка», для полета на которой не требуется суперпилотаж, нет многократных физических перегрузок. А что касается летной подготовки, то тут командир был уверен в моем умении в любой нештатной ситуации найти правильное решение.

И «Пчелка» поднялась в воздух. Для надежности полет прикрывали две пары истребителей. Увидев наши самолеты, Киценко, преодолевая боль от ран, выполз на грунтовую дорогу. И я тут же приземлил свою «пташку». Немцы не ожидали такого исхода. Зенитки не спешили открывать огонь, боясь выдать себя истребителям. Но потом не выдержали. В нашу сторону посыпался град снарядов. Истребители атаковали батареи противника. Тут и наши «катюши» заработали. На душе стало легче. Благополучно бы взлететь. А для этого нужна была особая осторожность, осмотрительность, чтобы колеса самолета не попали в ямы от снарядов. Да и темно. Вырулив на целину, я взлетел.

При прожекторах посадил «Пчелку» на свой аэродром. Врачи оказали раненому летчику первую помощь. Иван Киценко был спасен!

...Пражская операция шла к завершению. Гитлеровцы чувствовали свой скорый конец, хотя еще яростно сопротивлялись. Даже трудно подсчитать, сколько раз они предпринимали попытки вырваться из окружения. К вечеру 11 мая бои утихли. Нарушали непривычную фронтовую тишину только редкие выстрелы да вспышки световых ракет. Большая часть гитлеровцев была разгромлена, остальные взяты в плен.

Верховный Главнокомандующий, Маршал Советского Союза И. В. Сталин 9 мая 1945 года издал приказ, в котором поздравил всех советских людей с победоносным завершением Великой Отечественной войны. Наши народы ликовали.

А для нас, авиаторов 153-го гвардейского истребительного авиационного полка, война продолжалась еще в течение двух дней. Летчики полка за эти дни совершили 160 боевых вылетов на позиции врага, освобождая чехословацкую землю от фашизма, спасая Прагу.

К исходу 11 мая 1945 года и к нам пришла радость победы. Моя радость была двойной: за благополучный исход полета по спасению боевого летчика я был удостоен чехословацкого ордена «За храбрость».

Дмитрий Кошур