



## **А. А. НОВИКОВ**

### **В небе Ленинграда (Записки командующего авиацией)**

<Фрагменты>

<...>

Днем 11 августа по дороге в Гатчину я увидел в небе незнакомые мне четырехмоторные самолеты. Оставляя за собой длинные хвосты отработанных газов, они садились на одном из ближних к Ленинграду аэродромов. Я сразу вспомнил о сообщении из Москвы и велел шоферу изменить маршрут. Это были новые бомбардировщики Петлякова, они заинтересовали меня, и я решил посмотреть на них вблизи.

О Пе-8 в авиационных кругах впервые открыто заговорили в 1939 г. Из конфиденциальных разговоров я узнал, что по поводу этих машин на одном из совещаний у Сталина разгорелся спор. Тогдашний начальник Научно-исследовательского института ВВС Красной Армии А. И. Филин горячо настаивал на скорейшем запуске Пе-8 в серию. Сталин долго не соглашался. Он считал, что нам бомбардировщики подобного класса не нужны, и стоял за двухмоторные средние бомбардировщики. Но все же Сталин согласился запустить Пе-8 в малую серию. Перед войной было выпущено несколько десятков новых бомбардировщиков. Одни их хвалили, другие помалкивали, третьи утверждали, что машина эта сложная, дорогая и нам в общем-то не нужна. Словом, единого мнения не было, и мы в округах не знали, кому верить...

<...> Когда я приехал на аэродром, самолеты уже приземлились. Выйдя из машины, я направился к ближайшему бомбардировщику. Это был по тем временам настоящий гигант. Под его высоко приподнятым над землей носом среди летчиков стоял среднего роста плотный человек в генеральской форме. Что-то в его фигуре

показалось мне знакомым, но не успел я подумать, что это сам командующий ВВС генерал П. Ф. Жигарев, как рядом раздался чей-то голос:

— Александр Александрович! Вы как здесь оказались? Ведь мы вас не предупреждали.

Я обернулся и увидел члена Военного совета ВВС корпусного комиссара П. С. Степанова. Поздоровавшись, я спросил, не это ли Пе-8.

— Они самые, — подтвердил Степанов.

— А это кто? — я кивнул в сторону полного генерала.

— Жигарев, — ответил Степанов, — переписывает экипажи.

Признаться, мне показалось странным, что сам командующий ВВС переписывает экипажи, но промолчал и направился к Жигареву. Представившись, я осведомился, не потребуется ли от меня какая-нибудь помощь.

— Нет, нет! — как-то поспешно и рассеянно ответил командующий. — Занимайтесь своими делами, мы обойдемся без вас.

Мне очень хотелось узнать, для какой цели прибыли к нам эти четырехмоторные гиганты, но поскольку Жигарев промолчал, я не счел себя вправе спрашивать. Откозыряв, сел в машину и уехал. Сопровождавший меня начальник отдела боевой подготовки полковник Н. Г. Селезнев поинтересовался, с какой целью появилась у нас 81-я дбад. В ответ я только пожал плечами. Лишь после того, как с Пе-8 случилась эта неприятная история, мы узнали, что они прилетели в Ленинград по специальному заданию Ставки. Налетами этих мощных бомбардировщиков было решено усилить действия нашей авиации по Берлину. У Пе-8 с лихвой хватало горючего, чтобы с полной бомбовой нагрузкой (около 6 тонн) долететь до Берлина и вернуться назад. Замысел сам по себе был хороший, но осуществлялся он из рук вон плохо: о предстоящей операции не предупредили не только меня, но и командование ПВО Ленинграда.

Пе-8 стартовали на Берлин в ночь на 12 августа. Естественно, ночью, да еще курсом на запад, они свободно прошли над нашей территорией. Возвращались они на рассвете и шли над Финским заливом. Посты ВНОС Кронштадта засекали их и, не будучи знакомы с нашими новыми бомбардировщиками, подали сигнал боевой тревоги. На перехват неизвестных самолетов, шедших на Ленинград, поднялись истребители ВВС Балтфлота и открыла огонь зенитная артиллерия.

Видели летчики на крыльях Пе-8 звезды или нет, сейчас невозможно сказать. Впрочем, это вряд ли что-либо изменило. Балтийцы могли посчитать звезды за обман. О Пе-8 никто из летчиков не слышал и уж тем более никогда их не видел в глаза. А появление на прямой к Ленинграду тяжелых бомбардировщиков, естественно, рождало уверенность, что это фашистские самолеты.

Больше 81-я дивизия налетов на Берлин не совершала. Пе-8 несколько дней простояли на аэродроме в Пушкине, а потом их перегнали в Москву. С тех пор ничего об этих бомбардировщиках я не слышал. Лишь став командующим ВВС Красной Армии, узнал, что в конце 1941 г. Пе-8 сняли с производства. Мне было жаль этой перспективной машины, ни в чем не уступавшей первым вариантам известного американского тяжелого бомбардировщика «Боинг-17», прозванного «летающей крепостью». Но в начале войны нам было не до «летающих крепостей» — не хватало даже обычных фронтовых бомбардировщиков. Кроме того, большинство основных авиазаводов было эвакуировано на восток, они только-только налаживали производство на новых местах, и фронт задыхался от острой нехватки авиации тактического назначения. К тому же производство такой машины, как Пе-8, дело весьма сложное и дорогостоящее, а в военное время и рискованное. И все же, как показали будущие события, мы поспешили, совсем прекратив выпуск Пе-8. Примерно с осени 1943 г., когда авиапромышленность уже полностью обеспечивала армию самолетами, можно было бы начать производство этих машин хотя бы в небольшом количестве. Они очень помогали бы нам взламывать эшелонированную, насыщенную долговременными сооружениями вражескую оборону на Карельском перешейке, в Белоруссии, на Висле и Одере, в Восточной Пруссии и под Берлином, т. е. в тех операциях, где авиации с самого начала отводилась огромная роль<sup>1</sup>.

<...>

Командование ВВС Красной Армии ... решило перебросить на Карельский перешеек две дивизии, вооруженные Ту-2 и Ил-4, причем без тылов. Такому дополнительному количеству самолетов служба тыла 13-й воздушной армии могла обеспечить нормальную работу своими силами.

Большие надежды мы возлагали на 334-ю бад, которой командовал полковник И. П. Скок. Дивизия эта имела на вооружении новые бомбардировщики Ту-2. Судьба этого самолета была сложной. Конструкторское бюро А. Н. Туполева спроектировало его

до войны, тогда же были построены первые экземпляры Ту-2, носившего пока условное название «самолет 103». Но в серийное производство, и то весьма ограниченное, он поступил только в 1942 г. Несколько модифицированный по сравнению с первым вариантом, оснащенный двумя моторами АШ-82, имевший для своего типа мощную бомбовую нагрузку — 3000 кг (в перегрузочном варианте) и большую скорость — 547 км/час (на высоте свыше 5000 м), Ту-2, несмотря на некоторые недоделки, понравился летчикам. Впоследствии его признали лучшим фронтовым бомбардировщиком второй мировой войны. Но до лета 1944 г. Ту-2 в боях использовался редко. В основном он выполнял функции воздушного разведчика и как таковой был незаменим. Иногда, как это было на Курской дуге, мы привлекали Ту-2, но в очень малом количестве, и к боевым действиям. Теперь настало время проверить его в массовом применении. Действия по долговременной обороне противника на Карельском перешейке послужили бы для Ту-2 отличным экзаменом на зрелость.

Однако Сталин вначале воспротивился этому. Он не хотел, чтобы гитлеровцы до Белорусской операции узнали о том, что у нас имеется целое соединение Ту-2<sup>2</sup>. Но, выслушав наши соображения относительно самого бомбардировщика и плана усиления 13-й воздушной армии, Верховный отменил свой запрет на дивизию Скока. Он предупредил только, чтобы мы берегли 334-ю дивизию как зеницу ока. Все две недели, что я пробыл на Ленинградском фронте, он каждый день вызывал меня к телефону и, расспросив о действиях авиации, непременно осведомлялся о дивизии Скока. Я отвечал, что 334-я бад работает отлично.

История появления на Карельском перешейке 113-й бад, которой командовал генерал-майор М. В. Щербаков, по-своему тоже интересна и поучительна. Эта дивизия, имевшая на вооружении ночные бомбардировщики Ил-4, одно время входила в состав Авиации дальнего действия, которая непосредственно подчинялась Верховному Главнокомандующему. АДД же — это ночники, и действовать днем в обычных боевых порядках они не были обучены. Но однажды, в самый канун битвы на Курской дуге, Сталин поинтересовался, могут ли ночники работать днем. Он сказал, что тяжелые бомбардировщики очень помогли бы при прорыве [259] оборонительных рубежей врага. Командующий АДД А. Е. Голованов ответил отрицательно. Он сослался на то, что его летчики не имеют опыта дневных полетов группами, что сами

бомбардировщики, в основном Ил-4, уже не обладают достаточной скоростью для боевых действий в дневных условиях и плохо вооружены для отражения атак вражеских истребителей и потому днем пускать их очень рискованно: могут быть большие потери.

— А ваше мнение, товарищ Новиков? — обратился ко мне Верховный.

В то время мы уже имели достаточно истребителей, могли надежно прикрывать бомбардировщики, и я предложил в порядке эксперимента выделить нам одну дивизию Ил-4 и проверить ее в дневных условиях. Опыт на Курской дуге удался, и с тех пор 113-я дбад стала подчиняться непосредственно мне. Словом, Ил-4 могли выполнять и роль фронтовых бомбардировщиков, но, конечно, при соответствующем прикрытии их истребителями. Это еще раз подтвердилось в боях на Карельском перешейке.

<...>

Но я по себе хорошо знал, что значит вот так «раскидывать мозгами и пошевеливаться» в самый разгар сражения да еще в такой напряженной обстановке. Понимал и меру ответственности, взятую на себя Говоровым. Никто не принуждал его менять план операций, и неудача нового замысла могла обернуться для командующего большими неприятностями. И все же Леонид Александрович поступил так, как считал нужным. В этом смелом решении проявился не только его полководческий талант, но и гражданское мужество.

Я отлично представлял себе, что он пережил, входя с таким предложением в Ставку. Совсем недавно, в феврале, нечто подобное довелось пережить и мне.

9 или 10 января после того, как войска 2-го Украинского фронта освободили Кировоград, я, выполнив задание Ставки, вернулся в Москву. Но через месяц мне пришлось отправляться в новую поездку, на этот раз на 1-й Украинский фронт к генералу армии Н. Ф. Ватутину. 13 февраля меня срочно вызвали в Кремль. В кабинете у Сталина находился командующий бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии маршал Н. Я. Федоренко. Верховный, сидя на диване, о чем-то беседовал с ним. Увидев меня, Сталин в знак приветствия приподнял над головой правую руку, встал, прошелся вдоль стола, обернулся и, глядя мне в глаза, спросил:

— Скажите, товарищ Новиков, можно остановить танки авиацией?

Еще собираясь в Кремль, я пытался доискаться до причины вызова к Верховному. Прежде, конечно, подумал о положении на фронте. Но там все шло хорошо, во всяком случае, известные мне последние данные не вызывали беспокойства. Правда, на Украине, под Корсунь-Шевченковским, противник пытался выволить из окружения сильную группировку своих войск — десять с лишним дивизий. Однако, судя по сводкам, успеха эта попытка гитлеровцам не сулила. Кольцо окружения неумолимо сжималось, вся территория, занятая врагом, уже насквозь простреливалась нашей артиллерией, а советские летчики наглухо задраили «котел» сверху. И я решил, что, наверное, Сталина волнуют какие-то вопросы, непосредственно связанные с авиацией вообще, безотносительно к ее конкретным боевым действиям, и потому взял с собой начальника Главного управления обучения, формирования и боевой подготовки ВВС Красной Армии и авиарезервов РВГК генерала А. В. Никитина.

Вопрос Сталина хотя и был неожиданным, но не настолько, чтобы вызвать во мне замешательство. За два года работы и частых встреч с Верховным я присмотрелся к нему и потому тотчас сообразил, что вопрос этот не случаен. Обычно, когда он спрашивал вот так — в лоб, то ждал определенного ответа: «да» или «нет». При этом внимательно следил за человеком. Сталин был неплохим психологом, и скрыть от него в такой момент свое внутреннее состояние было нелегко. Не раз я испытывал это на себе. Сам Сталин отличался решительностью и: быстротой в суждениях, не переносил многословия, нечеткости и неопределенности в мыслях. Того же требовал и от других. Но определенность в ответах Сталину, да еще в позитивном плане, ложилась тяжким грузом на плечи докладывающего. В случае неудачи не могло быть и речи ни о каких смягчающих вину обстоятельствах. Раз-другой споткнулся, не сдержал слова — жди неизменной сталинской фразы: «Такого работника мне не нужно. Уберите его».

Все это промелькнуло тогда в моей голове. Конечно, танки можно остановить авиацией<sup>3</sup>. 7 июля 1943 г. на Курской дуге в районе железнодорожной станции Поныри наши Ил-2 разгромили сильную танковую группировку противника. Но тогда авиационное командование знало, какими силами располагает неприятель, где эти силы, и имело время на изучение обстановки и подготовку к удару. Общевойсковики поставили перед летчиками четкую задачу, данные были полные, требовалось только найти «икс», т. е. ударную

силу и форму ее применения. Сталин же задал мне задачу со всеми неизвестными, что, впрочем, было в его натуре. Он часто просто ставил человека перед фактом и ждал быстрого ответа. И в данном случае узнать у него, где именно, в какой срок и какие танки нужно остановить авиацией, не могло быть и речи. Во-первых, Верховный не любил, чтобы его спрашивали, он сам спрашивал; во-вторых, по тону Сталина я понял, что его интересуют не частности, хотя и весьма немаловажные для командования, а решение вопроса в принципе: можно или нет остановить танки самолетами? Понял и то, что вопрос этот задан не из простого любопытства, что, вероятно, где-то сложилась очень неблагоприятная для нас обстановка, которая и вынудила Верховного вот так ребром поставить вопрос.

В принципе, конечно, все можно. И война показала, что в общем-то, если есть силы, неразрешимых задач нет, надо только как следует искать решение. Но если бы речь шла только о принципе! Я чувствовал, что Сталин чего-то недоговаривает, бережет на последний момент, хочет сперва получить «добро» в принципе, а потом, когда отступить будет некуда, прикажет решить задачу в конкретной обстановке. Такой подход к делу: вначале психологически вынудить человека на положительный ответ и только потом раскрыть свои карты — был свойствен Сталину.

Секунды были отпущены мне на раздумье. Быстротечные и еще более короткие потому, что протекали они под пристальным взглядом Сталина. Обычное благоразумие требовало дать вначале обтекаемый ответ. Но хитрить в таких серьезных вещах — последнее дело, да и несолидно человеку в моем положении и звании уподобляться нерадивому школьнику, тянущему время до спасительного звонка. Если вражеские танки где-то необходимо остановить авиацией, они должны быть остановлены и будут остановлены. В конце концов Сталин мог и не спрашивать, а просто приказать: остановить и все. В том или в другом случае расплачиваться за «битые горшки», все равно мне. И я без колебания и твердо ответил, что остановить танки авиацией можно.

— Тогда завтра же утром летите к Ватутину и примите меры, чтобы остановить танки, — живо, не скрывая своего удовлетворения таким ответом, произнес Верховный. — А то на весь мир расстрезвонили, что окружили курсунь-шевченковскую группировку, а до сих пор разделаться с ней не можем.

Я еще раз быстро прикинул в уме, что могло случиться за истекшие сутки в районе Курсунь-Шевченковского. Знал, что противник

мощными танковыми кулаками — четырьмя танковыми дивизиями из района Ризино и тремя, танковыми дивизиями из района Ерки — пытается протаранить наш внешний фронт на стыке 1-го и 2-го Украинских фронтов и пробиться к окруженным. Кое в чем гитлеровцы преуспели: их части вышли в район Лисянки, стремясь соединиться с деблокируемыми войсками, наносившими удар в том же направлении — навстречу танкам, которые спешили им на выручку. Но под Ерками войска 2-го Украинского фронта остановили врага. Других сведений у меня не имелось. Видимо, что-то изменилось за истекший день. Но с последними сообщениями я еще не успел познакомиться.

— Кстати, — выбивая трубку и стоя вполуборота ко мне, сказал в заключение Сталин, — Худяков мне там не нужен. Убейте его.

Да, вероятно, обстановка под Корсунь-Шевченковским на участке 1-го Украинского фронта быстро осложнилась, а начальник штаба ВВС Красной Армии генерал-полковник С. А. Худяков, посланный мною координировать боевые действия 2-й и 5-й воздушных армий, что-то недоучел, чем и вызвал недовольство Верховного. Но генерал Худяков был способным военачальником, и я сказал:

— Худяков хорошо работает, товарищ Сталин, и я считаю своим долгом...

— Там он мне не нужен, — резко перебил меня Верховный. — Летите к Ватутину сами и останавливайте танки.

На том разговор был закончен.

Вернувшись в штаб ВВС, я тотчас связался по телефону с командующим 2-й воздушной армией генералом С. А. Красовским. Он доложил, что в ночь на 12 февраля окруженные фашистские войска нанесли удар навстречу своим танковым колоннам, пробились в район Щендеровки, и теперь передовые вражеские части разделяет только 12-километровый просвет. Наши войска ведут ожесточенные бои, но сдержать яростный натиск противника им становится труднее и труднее. Из-за распутицы танки оказались без горючего, артиллерия и пехота почти без боеприпасов. Авиация из-за непогоды не может обеспечить наши войска всем необходимым. Для отражения вражеских ударов командование фронта вынуждено перебрасывать части с других участков.

На другой день я вылетел на фронт во 2-ю воздушную армию. Пришлось на ходу в очень напряженной обстановке искать реше-



ние, как авиацией остановить вражеские танки. Путь был найден, и приказ Верховного Главнокомандующего был выполнен. 15 февраля штурмовики, вооруженные кумулятивными бомбами, нанесли несколько ударов по танковым колоннам противника и остановили их.

Весь этот эпизод, с момента вызова меня к Сталину и до получения первых результатов воздушных ударов по врагу, занял не более двух суток. Но это были одни из самых напряженных, насыщенных переживаниями и думами дни в моей жизни.

Несколько позже, уже после ликвидации корсунь-шевченковского «котла», нам стало известно, что гитлеровское командование, уверенное в своих силах, намеревалось не только освободить окруженные дивизии, но и одновременно взять в «клещи» наши войска, действовавшие в районе Лисянок, Звенигородки, Шполы. Замысел был смелый. Нетрудно представить, какой получился бы эффект, если бы фашисты осуществили свой план. Он мог бы снизить темп нашего наступления на Украине. А сам факт высвобождения из окружения десяти дивизий! Велик был бы его психологический резонанс. После Сталинграда наши «котлы» были для врага смертельными, и фашисты опасались их как огня. Нередко случалось, что именно из-за страха попасть в кольцо гитлеровцы оставляли сильно укрепленные позиции и откатывались назад. Стало быть, нервы у них не выдерживали, а это огромный фактор для успешной борьбы с врагом. И вдруг фашисты сумели бы разорвать мертвую петлю на горле своей группировки! Да еще наши войска загнали бы в «котел».

Могли ли мы не думать об этом? Конечно, нет. Правда, тогда я мыслил не так последовательно, но в общих чертах представлял себе значение возможного успеха противника.

<...>

