

УДК 55 (092)+9(С)27

## МОЕ УЧАСТИЕ В БОЕВЫХ ОПЕРАЦИЯХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Г.Б. УДИНЦЕВ

*Институт геохимии и аналитической химии им. В.И. Вернадского РАН, г. Москва, Россия*

Аннотация. Автор, член-корреспондент Российской академии наук Г.Б. Удинцев, рассказывает об участии в боевых операциях в период Великой Отечественной войны в составе Авиации дальнего действия.

Ключевые слова: Г.Б. Удинцев, член-корреспондент РАН, Великая Отечественная война, воспоминания.

**В** ночь с 21 на 22 июня 1941 г. я был дома. Встал утром не очень рано, вышел примерно в 9 ч повидаться со своим соседом и близким другом Витюшей Шириным. Сияло чудесное летнее утро, воздух после дождя был чист и свеж, небо ясное, листва деревьев ярко зеленела, промытая от пыли вчерашним дождем. Я был в хорошем настроении и весело приветствовал приятеля. Он, напротив, был хмур. «Ты что, не слышал, что ли, что война началась? Германия на нас напала!» Я же, как круглый дурак, обрадовался «Ну, вот, все стало на свои места! А то – дружба какая-то странная с фашистами, помощь им и бензином и хлебом оказываем, чтобы они укрепились. Надо их укоротить наконец!» Витюшка скорбно покачал головой: «Плохо ты себе обстановку представляешь. Мы еще не готовы, нас врасплох немцы застали, тяжелая война будет, поверь мне!»

Я только что окончил 1-й курс географического факультета МГУ. Студентов в армию в тот момент еще не призывали, но я не мог представить себя остающимся в стороне от дела защиты Родины. Уже утром 22 июня побежал в райвоенкомат Октябрьского (теперь это Тимирязевский) района Москвы и вместе со сбежавшимися туда другими мальчишками, стремившимися немедленно пойти служить в армии, подал заявление о зачислении меня в армию добровольцем. Пройдя вскоре после этого медкомиссию, я узнал, что здоровье у меня отличное и что меня направляют в авиационное училище.

Мои товарищи-добровольцы все были крепкого здоровья, и нас набралась довольно большая группа. Вечером 22 июля нас собрали, чтобы отвезти на трамвае на Ярославский вокзал, но в тот вечер немцы совершили первый бомбардировочный налет на Москву и трамваи из-за воздушной тревоги не ходили всю ночь. Только утром мы смогли попасть на вокзал. Больше недели

ехали поездом на восток, пропуская на запад воинские эшелоны, а на восток санитарные поезда с ранеными. В первых числах августа мы прибыли в Челябинск и были зачислены в Челябинское военное авиационное училище стрелков-бомбардиров.

Курс обучения был рассчитан на несколько месяцев, нас готовили для работы во фронтовой авиации на легких самолетах Поликарпова Р-5, знакомых нам по газетным статьям о героях-летчиках, спасавших на этих самолетах «челюскинцев» – полярников с погибшего во льдах «Челюскина». Начались теоретические занятия в классах, продолжавшиеся бесперебойно до поздней осени 1941 г. Учеба часто прерывалась работой на уборке урожая в колхозах, где мужчины уже ушли в армию. Учебные полеты были довольно редкими и осенью вообще прекратились – наши инструкторы-пилоты вместе с самолетами в составе двух эскадрилий были отправлены на фронт. Впрочем, теоретические занятия по программе продолжались. С тревогой мы следили за событиями на фронтах, особенно на рубежах родной Москвы в октябре-ноябре 1941 г. Мы восхищались героизмом юной Зои Космодемьянской, с волнением слышали по радио песни защитников Москвы. Огромным событием было для нас сообщение о декабрьском разгроме немцев под Москвой. Стал ясен крах «блицкрига» – молниеносной войны, вначале вроде бы удававшейся немцам, но с течением осенних месяцев становившейся, в силу упорного и самоотверженного сопротивления наших армий, неосуществимой.

В начале 1942 г. наше училище было преобразовано в Военное авиационное училище штурманов только что созданной А.Е. Головановым Авиации дальнего действия (АДД). Программа обучения расширилась до полутора-двух лет за счет включения новых дисциплин, в особенности по совре-

менным видам навигации, бомбометанию и синоптике – нас готовили стать «дальниками». К полетам на самолетах Р-5 добавились полеты на тяжелых бомбардировщиках ТБ-3 и Ли-2. В преподавательском составе училища были люди с большим опытом боевых дальних полетов, и мы сразу же почувствовали, что нас обучают специалисты высокого класса. Часть наших летчиков-инструкторов вернули с фронта, прибыли и новые – лишившиеся в боях своих самолетов, так называемые «безлошадники». Почти половину курсантов по причине недостаточной, в новых условиях, успеваемости отослали в танковое училище в Нижний Тагил, а для оставшихся повысили требования к усвоению расширенной программы обучения.

Летом 1942 г. тяжелое положение наших войск на фронтах сохранялось, особая тревога была теперь уже за судьбу Сталинграда, истекавшего кровью своих бойцов в жестоких боях против все еще очень сильных немецких войск. Немцы местами вышли уже на берег Волги, разрезав ряды защитников Сталинграда и подвергая беспощадным ударам артиллерии и авиации переправы, по которым шли наши пополнения с восточного берега Волги. Это жесточайшее сражение завершилось окружением многотысячной армии фельдмаршала Паулюса и пленением огромной массы его войска. Зимой 1942–1943 гг. наступил решающий перелом в ходе войны. Летом 1943 г. грянула новая великая битва – на Курской дуге, с грандиозным танковым побоищем на Прохоровском поле. Становилось ясно, что наступательная способность германской армии сломлена и ей теперь предстоит не мечтать о победе, а огрызаться, отступая в свою берлогу.

В это время наша летная подготовка была особенно напряженной, а осенью начались выпуски по группам (с присвоением звания младшего лейтенанта), которые направлялись в Мары, Иваново и Бузулук для соединения в экипажи с пилотами и стрелками-радистами из других училищ. Группу курсантов, в которую входил и я, поздравили с окончанием учебы 7 ноября 1943 г.

Получив новенькое зимнее обмундирование и прикрепив к нему недавно введенные в Красной Армии офицерские погоны со звездочками младших лейтенантов, мы отбыли пассажирским поездом в Бузулук. Там в центре АДД мы получили направление в 44-й запасной полк, находившийся вблизи пос. Тоцкое.



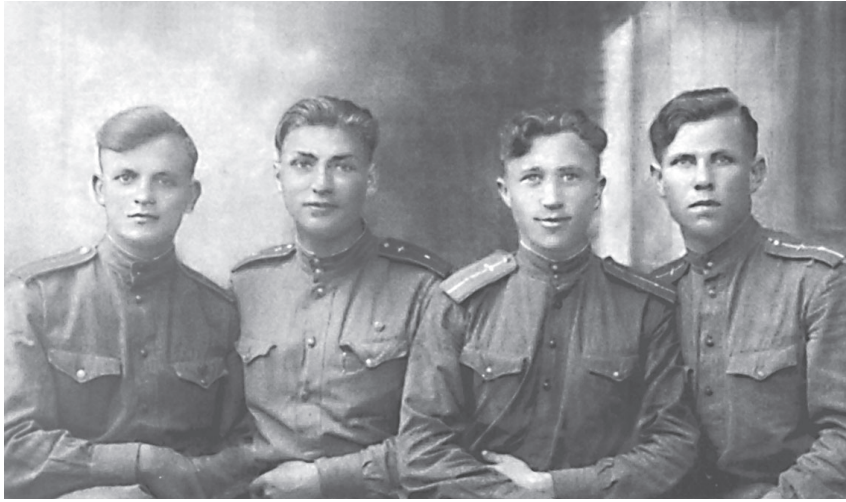
Г.Б. Удинцев перед боевым вылетом

Началось соединение в экипажи и освоение материальной части еще незнакомого нам двухмоторного самолета-бомбардировщика ИЛ-4 (ДБ-3ф). [3]

Зимой 1943–1944 гг. аэродром Тоцкий сильно занесло снегом, чистить его или укатывать до плотного состояния было нелегко. С наступлением весны 1944 г. аэродром Тоцкий очистился от снега и быстро просох. Начались регулярные тренировочные полеты в полном составе экипажей. Мы вырабатывали четкое взаимодействие между собой, притирались друг к другу, постепенно складывались и дружеские отношения.

Вести с фронтов все более радовали. В январе 1944 г. была прорвана блокада Ленинграда на узком участке вдоль южного берега Ладожского озера. 14 января перешли в наступление войска Ленинградского, Волховского и 2-го Прибалтийского фронтов. Пехотные полки прошли по болотам Синявина, и 21 января штыковой атакой были освобождены станция и город Мга. Окончательно блокада Ленинграда была ликвидирована 27 января 1944 г. Ошеломляющим был успех наших войск при освобождении 10 апреля Одессы, а затем и Крыма. 9 мая 1944 г. наземными войсками во взаимодействии с Черноморским флотом и при поддержке АДД был освобожден Севастополь.

В июле наши экипажи покидали аэродром Тоцкий и направлялись в боевые полки, но штурманы вылетели на аэродром Остафьево, расположенный в Подмосковье, на месячные курсы усовершенствования в методах радио- и астронавигации. Полеты выполнялись группами слушателей на самолете Ли-2, с использованием самолетного радиополукомпас и пеленгатора, с ориентировкой по наземным радиомаякам, пелен-



Младшие лейтенанты  
(слева направо):  
пилот М.Т. Красновский,  
штурманы Г.Б. Удинцев и  
И.В. Попов, пилот  
В.И. Думанский, 1944 г.

гаторам, приводным и ширококвещательным радиостанциям, с определением места по высоте звезд и прокладкой на карте позиционных линий по методу Сомнера.

По прибытии в Остафьево москвичам разрешили съездить на день домой, увидеться с родными. Дома я узнал о гибели 25 июня 1944 г. под Витебском моего двоюродного брата Димы. Группа старшего лейтенанта Д. Удинцева попала в засаду. Все 12 разведчиков погибли в бою близ д. Якуши и были похоронены местными жителями в братской могиле у обочины шоссе Витебск – Лепель, а 26 июня 1944 г. наши войска освободили Витебск.

После окончания курсов я вылетел из Остафьево в Борисполь, аэродром под Киевом, в 3-й гвардейский Смоленско-Берлинский полк АДД 2-й Севастопольской авиадивизии 2-го корпуса, куда меня назначили и куда из Тоцкого улетел мой экипаж. В Борисполе я вновь соединился со своим экипажем. Первое время нас не допускали к боевым вылетам, а знакомили с обстановкой. Боевые полки АДД к этому времени располагались, как правило, на удалении 300-400 км от линии фронта, вне досягаемости для немецких бомбардировщиков. От штурманов требовалось умение хорошо ориентироваться на местности, знать наизусть карту большой территории и расположение всех наших радиостанций и радиомаяков, быть уверенным в средствах звездной навигации. [4]

Из Борисполя полк перелетел в Белую Церковь, а потом менял свое местоположение, перелетая все дальше на запад. Наши боевые вылеты начались, когда полк стоял в с. Красилов, что к югу от городка Проскурова (ныне г. Хмельницкий), – это уже район старой границы СССР. Полк совершал тогда

вылеты по широкому спектру направлений – в Силезию, Венгрию, Чехословакию, Финляндию. Молодые экипажи осуществляли вылеты редко. Обычно в хорошую погоду нас посылали после более опытных экипажей. Понятно, что нам было обидно – хотелось быть наравне со всеми.

К полетам готовились очень тщательно, по несколько часов отработывая свои действия по маршруту, с учетом возможных изменений погоды и действий зенитной артиллерии и истребителей противника. Бомбовую нагрузку молодым экипажам на взлете с полевых аэродромов давали облегченную, чтобы взлет был как можно более безопасным, ведь и у опытных экипажей бывали случаи гибели перегруженных самолетов. На боевой вылет самолеты уходили обычно вечером, в 18–19 ч, на закате, взлетая один за другим с интервалом в 2–3–4 мин. Было что-то трагическое в ощущениях провожающих, когда самолеты взмывали в багровое закатное небо и растворялись, удаляясь, в черной пучине ночи.

В полете шли без радиосвязи с землей, в полной тьме, словно в космическом пространстве, над темной землей, где не было ни огонька. Только при пролете над линией фронта взмывали к нам огненные трассы зениток, безопасно для нас, если мы уже успели к тому времени набрать высоту более 4000 м. Там немцы нас уже не доставали. На цель выходили по собственным расчетам, но все же корректируя их с учетом освещения ее передовыми экипажами, на высоте 6–8 тыс. м, где нас меньше доставали и прожекторы, и даже мощные зенитки.

Некоторые вылеты у нас с Мишей Красновским были неудачными. Один раз еще на подходе к линии фронта у нас забарахлил один мотор, отказала масляная помпа, идти дальше на одном моторе не рекомендовалось, и мы вернулись на свой аэродром. В другом вылете вскоре в такой же обстановке указатель давления масла в одном моторе показал падение давления. Попытки дать мотору «прочихаться» на высоких оборотах не помогли, давление масла в указателе продолжало падать. Обсудив положение, Миша выключил этот мотор, и мы опять вернулись на аэродром. Оказалось, что на этот раз масляная помпа работала, а отказал указатель давления.

Уже при вылетах из Красилова мы столкнулись с террористической работой бандеровцев. Завершая один из вылетов на железнодорожные узлы противника в Чехословакии, мы оказались над каким-то аэродромом. Там

была освещена огнями посадочная полоса и взлетали ракеты, разрешающие посадку. Хотя по расчету мы еще не дошли до Красилова, но, возможно, я плохо учел влияние ветра и ошибся в расчете времени. Предложил Мише попробовать снижаться, а радисту связаться с нашим аэродромом, проверяя свое положение. Не успели мы снизиться на несколько сотен метров, как на нас обрушился такой густой зенитный огонь, что стало ясно – мы снижаемся не туда. Запрошенный от Красилова пеленг показал, что мы над Тернополем, занятым бандеровцами. Слава Богу, что не сели там.

Из Красилова мы перелетели в Дубно, это уже западная Украина. Дубно – место событий гоголевского «Тараса Бульбы», а в те дни это были места разгула бандеровщины. Наш аэродром борцы «за свободу Украины» не раз обстреливали, приходилось бдительно охранять самолеты. За Дубно последовал Радзивиллов, где на наш экипаж свалилась беда: в поселке, когда мы шли из столовой в казарму, нас обстреливали бандеровцы, и Мише прострелили руку. Рана, забитая шерстью шинели, была плохо очищена при перевязке и долго не заживала. На время я стал «безлошадным» и не летал.

В начале февраля 1945 г., когда войска открытого, наконец, второго фронта наших союзников оказались в Арденнах под ударами немецких танков, Черчилль обратился к Сталину с просьбой о помощи. Тогда по решению Ставки Верховного Главнокомандования началась ранее намеченного срока знаменитая Висло-Одерская операция наших войск. Полки АДД, в том числе и наш, начали перебрасывать в Польшу.

Мы расположились на аэродроме Лабуне неподалеку от старинного городка Замостье. Отсюда начались интенсивные вылеты на Кенигсберг, Данциг и другие портовые города Северной Германии. В сырую слякотную раннюю весну аэродром Лабуне раскис. Самолеты вязли колесами в грязи. В один из дней вылеты из-за этого явно срывались. Помню услышанные нами в землянке КП, усиленные динамиком, переговоры командира полка П.П. Глазкова с командиром дивизии. «Глазков, почему не поднимаешь самолеты? Надо наносить удар по Кенигсбергу!» – это голос комдива Федорова. «Взлетная полоса раскисла, колеса вязнут, и самолеты не берут разбег, товарищ генерал», – отвечает командир полка Глазков. «А я тебе говорю, поднимай самолеты!» – гремит в динамике голос генерала. И так несколько раз.

Глазков сдается и говорит: «Молчанов...», – это пилот, один из надежнейших, – «...веди машину на взлетную полосу! А все, кто здесь есть, – со мной, будем толкать самолет, чтобы помочь ему начать разбег!»

Бежим за Глазковым, облепляем вырulingший на взлетную полосу самолет. Взрвели моторы, еле тронулась многотонная машина с бомбами и запасом топлива, и проваливаются, вязнут колеса под ее весом. Все гурьбой, во главе с командиром, облепили шасси и хвост и толкаем, толкаем эту махину. Изпод бешено крутящихся винтов летят брызги воды и комья грязи. Все мы, и полковник наш в том числе, сразу же вымокли и были заляпаны грязью. Но самолет смог начать разбег, набрал скорость, взлетел и пошел на бомбежку Кенигсберга. Так удалось поднять еще несколько машин, и Глазков смог доложить в дивизию, что, несмотря ни на что, полк выполняет боевую работу. Хочется сказать о нашем командире словами Лермонтова: «Полковник наш рожден был хватом: слуга – царю, отец – солдатам».

Однажды бомбить Кенигсберг вылетел один из опытейших пилотов Юра Комарицкий со своим новым экипажем. Члены его экипажа погибли осенью 1944 г., когда самолет был сбит ночным истребителем противника во время вылета на Бреслау. Юра летал с новым штурманом Петей Литовченко. С ним-то и приключилась анекдотическая история, хорошо не трагическая, как могло быть.

Вернувшись поутру с вылета на Кенигсберг, Юра зарулил на стоянку и уже заглушил моторы. Как всегда, к машине идут техники, мотористы, оружейники. Но что-то странный интерес проявляет и полковое начальство. Глазков и с ним его помощники бегут к самолету и отчаянно машут руками, что-то кричат. Юра спрашивает: «Петро, ты часом, не забыл закрыть бомболюки? Что-то на них командир рукой показывает! Проверь-ка закрытие люков!» Петя встревожился, незакрытые бомболюки – знак небрежности, невнимательности штурмана. Это полагается делать в полете сразу же после бомбометания движением рычага, одновременно механически дублирующего сбрасывание бомб электросигналом от боевой кнопки. Но он, видать, забыл это сделать. Шуранул рычагом и удовлетворенно посмотрел, какая будет реакция начальства – закрылись ли люки?

Реакция была неожиданной и удивительной. Все начальство мгновенно попадало

плашмя на землю, в лужи и грязь, не щадя свое обмундирование, которое у них получше, чем у рядового солдата. В чем же дело? Оказывается, над целью не сработало электросбрасывание, и под крыльями, и в бомбоотсеке остались висеть две тонны бомб. Они и попадали на землю, одновременно с ними – все, кто был вокруг самолета. Счастье, что, падая, часть бомб не успели принять вертикальное положение, необходимое для удара и срабатывания взрывателя, часть упали в жидкую грязь, и взрыватели не были смяты. Все отделались испугом – ведь если бы бомбы взорвались, то от самолета с его экипажем и от всего полкового начальства остались бы только воспоминания.

Кара неvezучему штурману была мгновенной и беспощадной – Петю тут же в наказание всему летному составу отстранили от полетов, командир экипажа Юра Комарицкий получил выговор. На очередной вылет в Юрин экипаж штурманом поставили меня. Я был счастлив: буду снова летать, да еще с кем – с геройским летчиком Юрой Комарицким! Для меня это была большая честь! Конечно, было неловко перед Мишей Красновским – вроде бы изменял я своему верному другу, но на войне как на войне, и приказ есть приказ.

Началась моя работа в экипаже Юры Комарицкого. Мы благополучно слетали на Пиллау (военно-морскую базу Кенигсберга). Бомбили боевые корабли у причалов Пиллау, военную технику на косе Фрише-Нерунг. В следующем вылете на Данциг было удачное попадание бомбами в крупный склад боеприпасов, взрыв был колоссальный. Юра остался доволен моей работой. По докладу штурмана полка я был удостоен личного звания гвардейца. Полк наш уже с 1942 г. был гвардейским, но личное гвардейское звание давалось только по результатам боевой работы. Юра давно уже был гвардейцем, а я только теперь получил это звание и был переполнен чувством гордости и собственного достоинства.

27 марта состоялся вылет на бомбометание по морской крепости Хель, находящейся на окончании длинной песчаной косы, прикрывающей с моря подходы к Данцигу. К этому времени наш полк уже перебазировался с аэродрома Лабуне на аэродром Щебжешин, находившийся в 25 км западнее городка Замостье. Там летное поле было просторнее, взлетная полоса прочнее, а в городе легче было обустроить жилье для всего личного состава полка и вспомогательных служб.

Красная Армия в те дни силами 3-го Белорусского фронта начинала штурм окруженного Кенигсберга. Обходя его, войска 2-го Белорусского фронта двигались с боями в направлении Данцига. Боевые корабли неприятеля уходили из Пиллау на запад, в Данцигскую бухту, на прикрытие Данцига, которому с моря угрожали наши боевые корабли. На море разворачивались ожесточенные столкновения боевых кораблей обеих сторон. Именно здесь в феврале 1945 г. совершил свой подвиг герой-подводник капитан 3-го ранга А.И. Маринеску, потопивший немецкий военный транспорт «Штойбен» (водоизмещением 14600 тонн) и огромный лайнер «Вильгельм Густав» (25484 тонн), увозивший из Кенигсберга экипажи для подводных лодок.

Действиям наших кораблей близ Данцига сильно мешали дальнобойные орудия морской крепости Хель. Командир полка полковник П.П. Глазков получил приказ подавить крепость. Для нанесения особо точного бомбового удара было приказано бомбить крепость не ночью, как это было в практике АДД, а в светлое время суток. При этом прикрытие наших самолетов, недостаточно вооруженных для защиты от вражеских истребителей, не предусматривалось. Тактика полетов оставалась прежней – одиночными экипажами, а не строем звеньев или эскадрилий, что делало бы сосредоточенный огонь бортового оружия группы самолетов более эффективным. Решение диктовалось близостью конца войны, войска стремились к Берлину и к выходу на Эльбу на встречу с союзниками, так что все силы без оглядки на возможные потери бросались для ускорения победы. Потери самолетов сразу возросли, и дневные вылеты вскоре были отменены, но нам-то пришлось лететь днем.

Мы прошли над Данцигским заливом благополучно, и вот уже впереди показался Хель – грозная крепость с мощной зенитной артиллерией. Облачка зенитных разрывов встали перед нами плотным заграждением, и надо было пробиваться через этот небесный частокол. Юра вел машину уверенно, бросая самолет из стороны в сторону от надвигавшихся разрывов, но возвращаясь на курс для выхода на точку НБП (начало боевого пути), как было намечено. Я держал Хель на визире прицела, открыл бомболюки и приготовился к сбрасыванию, но самолет сильно потрянуло волной разрыва зенитного снаряда и сбило с боевого курса. Цель сорвалась с расчетного угла, и

было ясно – в нее наши бомбы не попадут.

Юра кричит мне: «Бросай! Чего ждешь!» А я в ответ: «Бросать в море не буду! Повторяй заход на цель!» В ответ Юра кричит: «Дурак, ты что, не видишь, как зенитки нас взяли! Сейчас собьют!» – «Бросать в море не буду, повторяй заход!» Чертыхнулся Юрка, разворачивает тяжелую машину под градом осколков среди все гуще вспухающих облачков зенитных разрывов, и ложится на боевой курс. Кричит: «Есть боевой!», а я в ответ: «Так держи!», и когда цель стала на угол прицельного сброса, нажал кнопку сброса всей серии бомб. Кричу Юре с восторгом: «Сброс!» и слежу за полетом бомб на зловерные батареи. Юра швыряет машину в противозенитный маневр, то вправо, то влево и вниз со скольжением на крыло, уходит от разрывов. И все же достали нас зенитки. Оглушительный взрыв бьет по мозгам, тряхнуло самолет, словно об землю грохнулось, – и нет, как не бывало, левой половины оперения хвоста с рулем высоты. Но Юре все же удается бросать машину из стороны в сторону, уходя от разрывов, – мастер он из мастеров, хвала ему и слава! Уходим от разрывов! Спасаемся! Но не тут-то было.

От зениток ушли, да кричит Иван Ершов – стрелок-радист: «Командир, сзади сверху пара “мессеров” заходит!» Глухо простучал его крупнокалиберный УБТ. Пронесется на вираже над нами пара ME-109. Снова заходят, теперь под наше брюхо. Барабаны очереди по фюзеляжу, и кричит Иван: «Хвостового стрелка убило, выпал в люк!» Падает наш стрелок камнем вниз, в холодное Балтийское море. Снова стучит очередями УБТ Ивана. «Командир, – кричит Иван, – один “мессер” пошел кувыркаться, горит!» – «Молодец, Иван, бей гадов!», – кричим в обе глотки. Атакуют оставшийся «мессершмитт». Бьет по нему Иван очередями, глаз у него верный, не мажет. Кричит: «Командир, этот тоже задымил, к берегу уходит!» Какой же ты молодец, Иван! Нам было жалко стрелка, но мы радовались, что оторвались от противника!

Но горе-злосчастье было у нас на хвосте. «Командир, – кричит Иван, – сзади сверху пара “фоккеров” заходит!» Это по наши души пришли злые звери – Фокке-Вульф-190, мотор и сиденье у них бронированы, вооружение – по четыре 20-миллиметровые пушки, по два крупнокалиберных пулемета. Длинными очередями бьет по ним Иван. Но вот замолк его УБТ. Ни крика, ни стоны – убит герой. И вот уже зажгли «фок-

керы» наш левый мотор. Юра круто скользит на крыло, потоком воздуха сбивает пламя, гасит его пеной. Еще работает мотор, но недолго. «Глеб, высунься в астролук, говори, откуда заходят, я назад не вижу!», – кричит Юра. Открыл я астролук, высунулся чуть не по пояс, вижу летящие на нас «фоккеры» и мчащиеся от них огненными струями трассы снарядов и пуль. Я кричу: «Сверху справа!» – бросает Юра машину вправо-вниз, «Сверху слева!» – скользит на левое крыло.

В секунды передышки бормочу: «Господи, спаси нас! Мамочка, спаси нас!» А они все заходят и заходят с нашего хвоста, бьют очередями, разворачиваются прямо возле моей кабины, чуть не рядом, с 30–50 м, грозят кулаками и снова заходят с хвоста, бьют огненными трассами. Целят в Юрину спину, в голову. Да крепка броня, только осколки снарядов да рикошетные пули брызжут по сторонам бронеспинки. Бросает Юра машину из стороны в сторону, да с кренами вниз, и не могут немцы подбить нас. Так уходим со снижением высоты, и только бы не зажгли они второй мотор, ведь первый-то уже заглох, не работает. Юра уже чуть ли не в пике вводит машину, чтобы оторваться от атакующих истребителей – у земли нам легче спастись будет.

И вдруг в последний раз развернулись возле нас немцы, еще раз погрозили кулаками и... уходят. Ага, да это ж с земли по ним зенитки бьют, струсили гады! Мы до линии фронта дотянули, что ли? Летим над широкими полями, местами полосы половодья, за ними вдали над городскими домами торчат острые шпили кирок – чужая немецкая сторона. Над полем проходят на бреющем несколько самолетов, по силуэтам не то немецкие штурмовики Ю-87, не то наши «горбатые» – ИЛ-2, они немного похожи. Юра говорит: «Мотор сдает, управление удерживать долго не смогу, придется садиться». Выпустил шасси, закрылки, классно приземлился, только машина тяжело задергалась в пробежке, спотыкается – пневматика колес пробита. Выскочили на землю, оглядываемся. Юра мрачно бросает мне: «Вот так мы и довоевались. А ты все прицельно бомбить хотел. Ребят-то погубили!» Взмолился я: «Юра, прости меня, дурака!», тот в ответ: «Я-то прошу, а ты за них Богу молись, они нас с тобой спасли».

Всю оставшуюся жизнь я их поминаю, они – моя незаживающая рана, а себя кляню за свою гордыню – зачем погнал самолет на верную гибель? Впрочем, и оправдываюсь

порой – ведь война была, каждый старался выполнить свой воинский долг.

Сели мы на немецкий аэродром, рядом г. Эльбинг. Немцы отсюда день-два назад только спешно откатились к Данцигу, и сюда перебазировались торпедоносцы морской авиации, тоже ИЛ-4. Хороним Ивана возле командного пункта. Пытаемся узнать, нельзя ли связаться с нашим начальством – безнадежно. Здесь всем не до нас, войска фронта наступают, связи с полками АДД нет. У торпедоносцев большие потери, они работают на «бреющем» над водой, и немцы бьют по воде снарядами, встают водяные столбы, и горе самолету, налетевшему на такой столб! Они нам сочувствуют, но у них у самих тяжелейшая работа, наша беда – наша забота. Надо ждать, когда связь с глубокими тылами наладится. Ждем день, другой, неделю.

И вдруг чудо – как-то ночью садится на здешний аэродром такой же, как мы, бедолага – подбитый ИЛ-4. Это ходивший на Данциг самолет «братского» полка из нашей дивизии. У них авария пустяковая – осколком снаряда перебило рулевую тягу, руль поворотов отказал, пришлось совершить вынужденную посадку. Их экипаж радуется: «У нас говорили, что вы все погибли!» Погибли, и верно, да не все. Тут же сообразили – их аварийную тягу заменим снятой с нашей машины, она у нас цела. За час-другой все сделали. Подзаправились у торпедоносцев горючим – и ходу домой, на аэродром Щебжешин. Мы с Юрой разместились в бомбовом отсеке пассажирами.

При встрече в полку нашем и радость, что мы спасены, и слезы, ведь двое ребят погибли. День отдышались, отчитались за «подвиги», от командира полка приняли заслуженные внушения и получили приказ – снова в строй, на вылеты, работа предстоит напряженная.

В последние дни войны бомбим Кюстринский плацдарм. Бомбим Зееловские высоты за Одером, в ночь 16 апреля, когда по приказу маршала Жукова ослепили немецкую оборону, обрушив на нее лавину света сотен прожекторов. Бомбим Берлин — нашей целью был Тиргартен со скоплением там бронетанковой техники. В воздухе «каша», самолеты на разных высотах кишмя кишат, словно рой комаров. Берлин горит, пламя и дым столбами в небо на тысячи метров ввысь поднимаются. Сбросив бомбы, включая радиокompас, чтобы не сбиться с обратного курса в этой небесной толкотне, ищу нашу приводную и натываюсь на немецкую стан-

цию – гремят в шлемофоне зловещие звуки вагнеровского «Полета валькирии», а наяву под нами – гибель «богов» Третьего рейха.

Все кончилось, отгремела война, радуемся Победе, но душа болит о погибших. Должен признаться, что в предшествующие Победе месяцы боевая работа давала мне большое удовлетворение. Сознание возможности выполнять свой долг перед Родиной в минуту ее бедствий делало меня счастливым, и это счастье сохраняется в моей душе всю последующую жизнь. Месяцы службы в боевом полку и напряженной летной работы пролетели быстро. Мне кажется, что это время моей жизни едва ли не самое счастливое, столь полным было ощущение своей жизненной значимости и полноты реализации как состоявшейся личности.

9 мая 1945 г. наступил День Победы. Кончилась боевая работа и началась будничная гарнизонная жизнь. Впечатления от прочитанной в то время повести Куприна «Поединок» полностью соответствовали моим переживаниям от спокойной, безмятежной, в общем, но скучной жизни в окруженном сосновыми лесами маленьком городке Щебжешине. Я стал добиваться возможности вернуться на родной геофак МГУ и продолжить поиски путей к исследованиям морей и океанов. Мечты уносили меня в далекие плавания по океанским просторам, к тревожащим душу видениям неведомых берегов далеких стран, к манящим огням маяков и незнакомых гаваней. Командир полка П.П. Глазков и штурман дивизии С.П. Чугуев поддержали меня в этом, и в июне 1946 г. решением главного маршала авиации А.Е. Голованова я был уволен в запас, вернулся на геофак МГУ и поступил на работу в Институт океанологии АН СССР. С тех дней и до сих пор я работаю в Российской академии наук.

Во время моей работы в Институте океанологии в период 1946–1949 гг. я участвовал в подготовке НИС «Витязь» к Тихоокеанской экспедиции и в первых двух рейсах 1949 года – испытательном первом рейсе в Черном море и первом, полностью исследовательском, втором рейсе в Охотском море. В силу разнообразных экономических и политических обстоятельств послевоенного времени экспедиция, первоначально намечавшаяся как Тихоокеанская и даже кругосветная, осуществлялась в виде комплексной экспедиции по многолетней (1949–1956 гг.) программе изучения дальневосточных морей, Курило-Камчатской дуги и северо-

## МОЕ УЧАСТИЕ В БОЕВЫХ ОПЕРАЦИЯХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

западной части Тихого океана. В ходе этих экспедиций и обработки получаемых материалов мною вместе с моими коллегами по изучению рельефа дна в Институте океанологии создавалось новое научное направление – геоморфология и тектоника дна океана. В этом мне принадлежала основная

инициатива, ибо я мог опираться на свой военный опыт штурманской работы в Авиации дальнего действия, во многом подобной работе штурманской службы морского флота, и на небольшой, но оказавшейся для меня очень важным, опыт работы в первых моих морских экспедициях.

### СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

**УДИНЦЕВ ГЛЕБ БОРИСОВИЧ** – член-корреспондент Российской академии наук, доктор географических наук, профессор, заведующий лабораторией геоморфологии и тектоники дна океанов, Институт геохимии и аналитической химии им. В.И. Вернадского Российской академии наук. 119991, г. Москва, ул. Косыгина, д. 19. Тел.: 8 (495) 137-14-84. E-mail: glebudintsev@mail.ru

## MY PARTICIPATION IN COMBAT OPERATIONS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

---

GLEB B. UDINTSEV

---

*Vernadsky Institute of Geochemistry and Analytical Chemistry, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia*

**ABSTRACT.** Memoirs by corresponding member of the Russian Academy of Sciences, one of the leading national oceanologists G.B. Udintsev of his participation in long-range air force combat operations of the Great Patriotic War.

**KEYWORDS:** G.B. Udintsev, corresponding member, Russian Academy of Sciences, Great Patriotic War, memoirs.