Н.М. Полянский

ТРУДНЫЕ ГОДЫ ВОЕННОЙ ПОРЫ

Николай Михайлович Полянский

Родился в 1923 г. Лейтенант, летчик, командир звена. 3-й

Украинский фронт, 17-я Воздушная армия, 1-й Югославский авиационный полк (1944—1945 гг.). Награжден орденом «Знак Почета», медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» и еще семью медалями.

Предвоенные годы в нашей стране были трудные, но интересные, наполненные яркими событиями и большим трудовым подъемом.

Успешные полеты В.П. Чкалова по Северному маршруту до острова Уд, полеты экипажей В.П. Чкалова и М.М. Громова в Америку через Северный полюс, а также героические полеты наших летчиков по спасению в Арктике челюскинцев будоражили умы молодежи и привлекали ее в авиацию.

Я, как и многие мои сверстники, был увлечен этой мечтой, занимался авиамоделизмом, поступил в планерную школу и летал на небольших планерах, которые поднимались с земли длинным резиновым амортизатором, как у рогатки, и пролетали над полем метров 100—150. Позднее на более совершенном планере поднимался на 600 метров за счет привода колесного трактора, который накручивал на свой барабан длинный трос, прицепленный к планеру.

Полеты на планере — вещь сложная. После того как отцепится трос, надо найти на рельефе местности пашню или другое место, которое хорошо прогревается солнцем и создает восходящий поток воздуха, где можно виражами набрать высоту до 1000 метров и летать 1,5—2 часа. Удивительное, радостное ощущение полета на планере нельзя сравнить с полетами на самолетах, на которых мне пришлось позднее летать. Внизу — огромная живописная панорама — леса, луга речки. Все маленьких размеров. Легкий шелест воздуха в крыльях планера, тишина необыкновенная. Хочется петь и я пел.

Мне исполнилось 17 лет, а я уже был инструктором планерной школы и совершил свой первый прыжок с самолета на парашюте.

В сентябре 1940 г. был комсомольский призыв «Молодежь — на самолеты». Я пошел в комитет комсомола и получил путевку в Челябинский аэроклуб. В планерной школе мы изучали основы аэродинамики, навигации, материальной части планеров и учебных самолетов. Так как я получил хорошую летную практику, мне в аэроклубе было легче, чем моим сверстникам, осваивать теорию и полеты.

Уже в начале декабря я получил право на свой первый самостоятельный полет на учебном самолете У-2. Незабываемое событие! На стойки крыльев самолета, по традиции, прикрепляют двухметровые красные ленты, инструктор перед вылетом дает последние наставления, стартер флажком разрешает взлет. «Полный газ!», и самолет послушно отрывается от земли. Полет по кругу, посадка и общая радость — моя, моего инструктора и моих товарищей.

Моя учеба в аэроклубе проходила успешно, но был один случай, который мог все перечеркнуть. Программа полетов подходила к концу и однажды, в конце апреля, я с инструктором вылетел в «зону» для сдачи экзамена по высшему пилотажу. Полет прошел нормально, инструктор меня похвалил и дал команду возвращаться на аэродром. Было это в апреле 1941 г., весна в Челябинске задержалась, на аэродроме еще лежал снег. Днем он образовывал множество льдинок, которые как кристалики отражали ослепительно яркий свет. При посадке самолета глаз летчика «скользит» по поверхности земли, определяя расстояние. Перед самой посадкой от ярких отражений у меня отключилось зрение, и я был вынужден «дать газ» и уйти на подъем. В учебном самолете управление у курсанта и инструктора спаренное. Инструктор понял, что со мной что-то случилось, и взял управление на себя. После посадки самолета меня привезли к врачу, он определил временную потерю зрения. Меня поместили в темную комнату и продержали там целую неделю. После интенсивного лечения мое зрение восстановилось, я завершил программу полетов и сдал экзамены.

В аэроклубе была традиция поощрения выпускников, успешно закончивших программу, — им выносилась «Благодарность в приказе по аэроклубу», а лучшему летчику выпуска предоставлялось право выполнить фигуры высшего пилотажа над аэродромом перед строем всего выпуска. Мне было предоставлено такое право, и я очень гордился этим.

В начале июня в аэроклуб приехал представитель Чкаловского военно-авиационного училища летчиков им. К.Е. Ворошилова, которому необходимо было отобрать 10 выпускников. В это число попал и я. Вместе с ним мы выехали в г. Чкалов (Оренбург) и прибыли туда 19 июня 1941 г. На время карантина нас поместили в небольшое здание с двориком, отгороженным от улицы кирпичным забором. Из любопытства мы разглядывали через забор, что происходит в городе и в парке, который находился рядом. В воскресенье 22 июня мы заметили, что в городе происходит что-то странное — все военные покинули своих девушек и куда-то побежали. Один из нас перелез через забор и очень скоро принес нам известие, что началась война.

На другой день я прошел медицинскую комиссию, получил военное обмундирование времен гражданской войны из старых армейских запасов — длинную зеленую кавалерийскую шинель, буденовку и был похож больше на кавалериста из 1-й Конной армии, чем на курсанта летного училища. Через неделю после строгой мандатной комиссии я принял присягу, получил нормальную курсантскую форму, и у меня началась новая военная жизнь.

Война заставила трудиться в другом темпе, и наша теоретическая программа, рассчитанная на год, была пройдена за три месяца. В сентябре 1941 г. мы выехали на аэродром в 20 км от города в 4-ю эскадрилью. Гарнизон эскадрильи состоял из 1200 человек — летчиков, техников, обслуживающего персонала и курсантов. На стоянках и в ангарах было более 100 самолетов разных типов.

В день нашего приезда на аэродроме проходили последние зачетные полеты предыдущего выпуска курсантов. Нам было интересно посмотреть полеты, и мы прямо из машины побежали на летное поле.

В этот момент одновременно строем «клин» взлетело звено скоростных бомбардировщиков СБ. Ведущий самолет вел инструктор, а два ведомых — курсанты выпускники. Зрелище было красивое — серебристые двухмоторные мощные машины взмыли вверх, но вдруг на высоте 200 метров правый ведомый самолет резко вошел в «пике» и недалеко от аэродрома упал на землю. Полеты были прекращены. Нас, свободных от полетов, посадили в дежурную машину, и мы выехали к месту аварии. То, что мы увидели, произвело тягостное впечатление. Кабина самолета была разбита вдребезги, летчика разорвало на куски и разбросало по всему полю. Командир эскадрильи майор Баранов приехал вместе с врачом. Мы собрали останки летчика на брезент положили в машину и вместе с техниками при осмотре уцелевшей хвостовой части самолета обнаружили причину аварии — лопнувшую тягу руля высоты.

В аэроклубе у нас не было аварий, и несчастье, которое случилось в первый день нашего прибытия на летное поле, мы переживали очень болезненно. Но мы были молоды, вскоре все забылось и началась напряженная летная работа.

За короткое время мы освоили учебно-тренировочные самолеты УТ-1, УТ-2, самолет-разведчик Р-5, скоростной бомбардировщик СБ, дальний бомбардировщик ДБ-3ф и штурмовик ИЛ-2, ночные полеты, совершали слепые полеты по замкнутому маршруту.

За время учебы в училище было много разных случаев и событий, но некоторые из них особо памятные.

В декабре 1941 г. я выполнял полет на самолете Р-5. Кабина у этого самолета открытая, и зимой в полет мы надевали меховой комбинезон, унты, меховой шлем и на лицо — кротовую маску. Замерзший, после 1,5-часового полета, я шел мимо стоянки самолетов и увидел как подрулил новенький истребитель ЯК-1. Из закрытой кабины вылез летчик в одной гимнастерке, сбросил на сидение шлемофон, одел реглан и фуражку и пошел в служебный корпус. Я позавидовал ему. Замерзший, усталый, неуклюжий в своей меховой одежде, с парашютом через плечо дошел до предполетной комнаты, переоделся и пошел в столовую. Время было позднее, все уже пообедали, и за столом сидел только прилетевший летчик. Мы сидели друг против друга.

Мне принесли обед. Я с любопытством поглядывал на незнакомца. К летчику подошел дежурный офицер по гарнизону и сказал, что погода испортилась и вылет ему не разрешается. Летчик встал надел фуражку и ответил: «Кому-то не разрешается, а мне все разрешается». И улетел. Я спросил у дежурного: «Кто такой смелый?». Оказалось это был Василий Сталин. Встреча случайная, мимолетная, но запомнилась.

Зимой на самолете Р-5 во время разбега на взлетной полосе я не заметил, как рукой в меховой краге прихватил вместе с сектором газа провод освещения на борту кабины. Самолет не набирает скорость, полоса уже заканчивается, а самолет не может взлететь. Я с силой рванул сектор газа, провод выскользнул, мотор взревел и самолет оторвался от земли перед самым оврагом. Несмотря на мороз мне было жарко.

Наш выпуск закончил летную программу, но поступила команда на дополнительную подготовку на штурмовиках ИЛ-2. Летная практика мне давалась легко, у меня был очень хороший инструктор и большой мой друг Владимир Бондаренко. Полетную программу я закончил быстро, на месяц раньше своих товарищей. За время полетов на штурмовике у меня было только два трудных случая. Выполняя по программе фигуры высшего пилотажа на высоте 2500 метров, я заметил, что внизу по железной дороге движется эшелон с танками, и решил выполнить имитацию атаки. Я резко бросил самолет в крутое пикирование. Тогда я еще не знал, что тяжелый бронированный ИЛ-2 такого обращения не любит. Самолет «провалился». Я не был пристегнут ремнем, меня оторвало от сидения, прижало головой и плечами к колпаку кабины, ноги сорвались с педалей и ручка управления самолетом оказалась подо мной. Самолет быстро снижался, набирая скорость. Хорошо, что я не растерялся и рукояткой перевел триммер руля высоты в крайнее нижнее положение, руль высоты поднялся, и самолет из пикирования резко пошел вверх. Меня бросило на сидение, и я почувствовал, как у меня от перегрузки не только кровь отливает от головы, но как будто и кожа слезает с лица. Падал я с 2500 до 1000 метров, а затем «горкой» взлетел на 2000 метров, вывел самолет в горизонтальное положение, полетал немножко, успокоился и пошел на посадку. Мой инструктор все видел, и, когда я зарулил на стоянку, погрозил мне кулаком. Конечно это было мальчишество, но урок я получил хороший. Больше не привязанный я уже не летал никогда.

Однако очень скоро этот маневр я был вынужден повторить по крайней необходимости. Возвращаясь на свой аэродром, при снижении на посадку при выпуске шасси я заметил, что правая стойка не вышла. Три попытки выпустить шасси не удались. Я сообщил по рации руководителю полетов об аварийной ситуации. На рации был мой инструктор, и он посоветовал мне выпустить шасси на выходе из пикирования. Я поднялся на высоту 2000 метров, перевел машину в пикирование и на высоте 1000 метров, выпустив шасси, резко пошел на подъем. Скорее почувствовал, чем увидел, что шасси вышли нормально, приборы подтвердили, что все в порядке, и я пошел на посадку.

В конце 1942 г. и в начале 1943 г. во время завершения Сталинградской битвы над городом стали появляться немецкие самолеты разведчики. Город Чкалов в то время был кузницей офицерских кадров — там были два авиационных училища, авиатехническое, танковое, пехотное, военно-медицинское училища и ряд других военных учебных заведений. Не напрасно в то время военным округом командовал известный генерал-полковник (бывший командующий Брянским фронтом) М.А. Рейтер.

Для того, чтобы избавиться от назойливых немецких разведчиков, командованием было принято решение организовать дневное и ночное патрулирование самолетами ИЛ-2 (истребителей в этом районе не было). Мне пришлось участвовать в этой работе. Однажды днем во время моего дежурства на высоте 1500 метров я увидел под собой немецкий Юнкерсс крестами и свастикой, который шел с запада на восток. Я развернул свой самолет и со снижением пошел в атаку на Юнкерс. В моей машине был полный боекомплект на две пушки 23 мм, два пулемета ШКАС и восемь реактивных снарядов. С таким снаряжением я готов был в щепки разнести тихоходную трехмоторную машину. Я уже взял в прицел кабину самолета и готов был нажать на гашетки, как вдруг по рации получил команду «отбой атаки», и дальше мне сообщили, что это наши летчики перегоняют со взятых у немцев аэродромов трофейные самолеты. Как я был разочарован!

Чкаловское военно-авиационное училище я закончил с отличием, получил офицерское звание и, по заведенной традиции, был аттестован инструктором для продолжения летной работы в училище. Мне дороги вспоминания об этом училище. Для меня это была самая важная жизненная школа.

История этого старейшего военного заведения — это история советской авиации, она богата замечательными воспитателями и знаменитыми воспитанниками. В училище обрели крылья такие видные летчики, как С.И. Грицевец, А.К. Серов, В.П. Чкалов, П.Ф. Жигарев, А.Б. Юмашев, Ф.П. Полынин, К. Х. Суп рун, М. М. Громов, И.С. Полбин — его имя носит училище в настоящее время и много других летчиков, в том числе Г.Я. Бахчиваджи — первый в мире испытатель реактивного самолета, Ю.А. Гагарин —первый в мире космонавт.

Мне не суждено было стать инструктором этого замечательного училища. Вскоре пришел приказ Верховного Главнокомандующего о направлении выпускников, отлично закончивших училище, в город Грозный в Высшее офицерское военно-авиационное училище на курсы командиров звеньев.

Грозненское Высшее офицерское военно-авиационное училище находилось в центре города в старинных зданиях кадетских корпусов в живописном парке высоких акаций. Теоретическую подготовку с нами проводили преподаватели Военно-воздушной академии им. Жуковского. Программу боевой подготовки — стрельбы, бомбометание, ночные полеты — мы выполняли на полевом аэродроме в предгорьях Кавказского хребта, около аула Старые Атаги.

Однажды в Гудермес, где размещалась наша эскадрилья, прибыли военные специалисты из Москвы, и мне было поручено с ними выполнить ряд полетов в Сальские степи Калмыкии для испытания нового типа бомб на специально подготовленном объекте с зданиями, дотами, танками, артиллерийскими орудиями, автомашинами и другой трофейной техникой.

Было выполнено более 20 полетов, и в завершении, на последнем полете со мной полетел руководитель группы. При подлете к объекту погода резко ухудшилась, была низкая облачность. Сбрасывать бомбы большой эффективности было опасно, кроме того надо было еще фотографировать результат разрушений, но и садиться с бомбами на своем аэродроме было нежелательно. Посоветовавшись с руководителем, я принял решение задание выполнить. По рации доложил на командный пункт, получил подтверждение. Бомбы попали в намеченные цели и результат был зафиксирован на пленку.

Но на обратном пути я заметил, что приборы показывают падение давления и резкий подъем температуры масла в двигателе. На высоте 800 метров, недалеко от реки Терек, двигатель остановился. Места для нормальной посадки поблизости не было, и я решил посадить самолет с убранными шасси на фюзеляж поближе к населенному пункту. Мы оба не пострадали, самолет имел незначительные повреждения (погнута одна лопасть винта, помяты гондолы шасси).

К нам тут же прибежала орава местных ребятишек, подошел высокий старик в черной бурке, папахе, с длинным кинжалом на ремне. Спросил, какая нужна помощь. Я попросил его организовать охрану самолета и помочь связаться с моей воинской частью. Он тут же подозвал к себе парнишку постарше, наказал мальчишкам окружить самолет и никого не подпускать, пока не подойдут взрослые. Старик все сделал и пригласил нас к себе. Оказалось, что его сын — тоже военный летчик, воюет на фронте. Принимал он нас как родных, и мы испытали, что такое кавказское гостеприимство. На утро приехала аварийная группа, поставила самолет на шасси, отсоединила крылья, завела хвост в грузовик и увезла в аварийные мастерские. Мы тепло попрощались с гостеприимным хозяином и уехали в Грозный.

Советское государство во время войны оказывало братскую помощь армиям стран социалистического лагеря. Только для народно-освободительной армии Югославии были созданы, полностью оснащены и обучены одна пехотная бригада, две танковых бригады и два авиационных полка. Один из них по заданию Верховного командования был сформирован в полном штатном составе с летчиками, техническим составом, батальоном аэродромного обслуживания, оснащен нашими самолетами, техническими средствами Грозненским Высшим офицерским военно-авиационным училищем.

Для обучения летного состава была создана группа летчиков из 12 человек. В эту группу я попал в качестве командира звена. Югославские летчики имели малый налет и слабую теоретическую подготовку, но все были молодые, жадные до полетов, веселые, добрые и хорошие ученики. За три месяца напряженной работы мы прошли большую программу летной подготовки на самолетах ИЛ-2. За все время обучения югославских летчиков не было допущено ни одной аварии и поломки самолетов.

После быстрого и успешного формирования и обучения личного состава югославского полка самолеты, техника и личный состав полка были отправлены эшелоном в Югославию, а наша группа из 12 летчиков неделей позже вылетела в Белград с посадкой в Ростове-на-Дону и Кишеневе. Освобождение Белграда в октябре 1944 г. войсками Советской армии 3-го Украинского фронта под командованием маршала Советского Союза Ф.И. Толбухина и народно-освободительной армии Югославии под командованием маршала И. Броз Тито проходило так стремительно, что немцы не успели разрушить свои хорошо оборудованные аэродромы, и на одном из таких аэродромов под Белградом разместился югославский авиационный полк.

Перебазирование полка прошло быстро и организованно, и, когда все было собрано и размещено, на аэродром приехал Верховный главнокомандующий народно-освободительной армии Югославии И. Броз Тито и лично вручил командиру полка боевое знамя полка, поздравил всех с созданием в Югославской республике первого боевого авиационного полка, пожелал успешной боевой работы, после чего подошел к советским летчикам, которые стояли на левом фланге строя полка, поблагодарил за братскую помощь и каждому пожал руку. Первый Югославский штурмовой авиационный полк был придан советской 17-й Воздушной армии.

В полку с нашим участием началась боевая подготовка и вылеты в зону боевых действий. К тому времени немецко-фашистская группировка «Ф» под натиском советских войск и народно-освободительной армии Югославии была загнана в горы. Полку было поручено провести разведку и фотографирование расположения немецких войск. Работа в полку была очень напряженной. Чтобы отлетать со всем летным составом полка, нам приходилось делать по три—четыре дальних вылета в день. Летали мы парами: ведущий — советский летчик, ведомый — югославский.

В течение трех месяцев мы подготовили весь летный состав и завершили свою работу. Вскоре за нами прилетел самолет, и мы покинули Югославию. На всю жизнь в памяти остался вечер прощания с летчиками полка. Мы расставались не просто как друзья, а как родные братья.

Вернувшись в Грозный, я получил назначение на Дальний Восток в 343-й Отдельный бомбардировочный полк 12-й Воздушной армии. Мне потребовалась одна неделя, чтобы освоить новый тип самолета, и через месяц я был назначен командиром экипажа бомбардировщика.

Однажды меня вызвал к себе командир полка полковник Шаповалов и сказал, что моему экипажу поручается очень важное задание, вылет назначен на ранее утро следующего дня. Задание было сложное — надо было за одни сутки вылететь в порт Дайрен (порт Дальний) с посадкой в Пхеньяне и вернуться на базу 12-й Воздушной армии в Ворошилов-Уссурийский. Рано утром самолет был готов к дальнему полету. К нам подъехала группа офицеров военной разведки с автоматчиками и мы поднялись в воздух. Погода была хорошая, мы летели над сопками прямым маршрутом на Пхеньян.

В Пхеньяне мы были всего 1,5 часа, заправились и полетели в Дайрен. Там нас уже ждали. Экипажу дали немного отдохнуть, в самолет погрузили 12 ящиков с документами и архивами японской Квантунской армии, шестерых пленных японских генералов и двух полковников. Мы отправились в обратный путь. В Пхеньян мы прибыли ближе к вечеру, погода испортилась, и аэродромная служба принесла данные о погоде по нашему маршруту с заключением «Погода не летная, вылет возможен только под личную ответственность командира экипажа». Я показал руководителю группы разведки заключение службы и сказал, что лететь ночью в такую погоду рискованно, что было бы правильнее отложить вылет до утра.

Офицер достал из кармана приказ о необходимости вернуться в назначенное время при любой погоде. Маршрут от Пхеньяна проходил над сплошными сопками высотой больше 1000 метров. Облачность опустилась до 500 метров, верхний слой облаков доходил до 3000 метров. В самолете не было кислородного оборудования. Ночью над сопкам в облаках лететь было опасно, и я принял решение лететь над морем вдоль береговой линии.

Стало темнеть, облачность опустилась до 100 метров. Так мы летели до самого Владивостока. На наше счастье там была хорошая погода, мы поднялись на свою высоту и благополучно долетели до базы. Я запросил разрешение на посадку. Были включены прожекторы и огни посадочной полосы. Мы сели, зарулили на стоянку. Там наш самолет ожидал командующий 12-й Воздушной армии с группой офицеров. Японских офицеров посадили в легковые машины, ящики погрузили в грузовик и под конвоем взвода автоматчиков и двух бронетранспортеров увезли в город. Командующий поблагодарил нас за точное выполнение задания и отправил отдыхать.

На следующий день мы вернулись на свой аэродром, командир полка вручил мне приказ с благодарностью за успешное выполнение сложного задания, а через неделю мне был вручен приказ Командующего Особой Дальневосточной армии маршала Советского Союза К.А. Мерецкова с благодарностью мне и моему экипажу за выполнение особо важного задания.

В моей летной практике много было сложных, трудных и опасных случаев, но как-то все кончалось благополучно. Но однажды у меня произошло событие, которое изменило всю мою жизнь. В августе 1948 г. я получил задание произвести бомбометание в районе озера Ханко недалеко от китайской границы. Лететь нужно было ночью на самолете ИЛ-2 с четырьмя бомбами по 100 кг с наружной подвеской под фюзеляжем самолета.

Наш аэродром узкой полосой располагался в долине Даубиха, и взлет самолетов происходил в сторону сопки Халаза, покрытой сплошным таежным лесом и высотой 900 метров. Оторвавшись от взлетной полосы, мы шли с набором высоты вдоль правого склона сопки. Вдруг остановился левый мотор, и нас повело на сопку. Вдвоем со вторым пилотом мы с трудом отвернули от сопки. Высота была всего 150 метров, наружная подвеска бомб затрудняла полет на одном моторе, и мы с трудом удерживали самолет на этой высоте.

Сбрасывать бомбы на землю нельзя, внизу были разбросаны мелкие поселения. Лететь 250 км до цели на одном моторе было немыслимо. Я по рации доложил на командный пункт об аварии и попросил разрешения сбросить бомбы на полковой полигон, который находился поблизости. Получив разрешение, я направил самолет на полигон, который находился рядом с деревней Берестовецк. Полигон не был освещен, но ночь была лунная, и мы точно вышли на цель. Мы были на высоте всего 100 метров.

В целях безопасности я решил сбрасывать бомбы «на пассив» вместе с стопорными вилками ветрянок взрывателей, чтобы бомбы не взорвались. По моей команде штурман сбросил бомбы, но так как высота была небольшая, бомбы упали рядом и от детонации взорвались. Осколки ударили по самолету. Ощутимых повреждений мы не почувствовали и с небольшим набором высоты повели свой облегченный самолет на аэродром.

Как потом оказалось, один осколок пробил бензобак и, когда я сделал последний разворот и вышел на посадочную прямую, остановился второй двигатель. Высоты хватило только чтобы дотянуть до летного поля и с огромным трудом посадить самолет.

Я сейчас вспоминаю этот полет, все кажется просто и не так страшно, а тогда все было очень сложно, опасно и только слаженная работа всего экипажа с огромным напряжением, без паники позволила нам спасти себя и самолет.

После полета у меня появился нервный тик век на обоих глазах. Врачи временно не разрешили мне летать. Проходило время, здоровье мое не восстановилось и я уволился из армии. Приехав на свою родину на Урал, я в октябре 1948 г. начал работать на Красногорской ордена Ленина Государственной ТЭЦ, закончил энергетический факультет Уральского политехнического института и с тех пор стал энергетиком.

В моей жизни было всего две профессии — летчика, которой я отдал более 10 лет, и энергетика, которой я посвятил более 50 лет. Обе профессии для меня были близкими по духу и любимыми, и я доволен, что так сложилась моя жизнь!

Николай Полянкий.