

Текст: Андрей Смирнов, кандидат исторических наук

КОРОЛЬ И «ПЕШКИ»

ЛЕТЧИК-АС ИВАН ПОЛБИН НАУЧИЛ БОМБАРДИРОВЩИК ПЕ-2 ПИКИРОВАТЬ НА ВРАГА
ПОЧТИ ПОД ПРЯМЫМ УГЛОМ



*1
Иван Полбин
(1905-1945).

П

«Первое ощущение от Пе-2 — красивая хищная птица»¹, — вспоминала штурман Галина Брок-Бельцова, летавшая на «пешке» в 1943–1945 годах. И действительно, этот основной советский бомбардировщик тех лет не только выглядел поджарым и остроносым, но и мог бомбить с пикирования — словно атакующий жертву сапсан или кречет.

А это резко повышало точность бомбометания. В одном и том же полку в 1943 году при бомбометании с горизонтального полета среднее отклонение упавших бомб от цели составляло более 200 метров, а при бомбометании с пикирования — 18...²

Однако это преимущество машины очень долго не использовалось, «Петляковы-2» бомбили, как правило, с горизонтального полета.

Еще 2 сентября 1943 года командующий ВВС Красной Армии А.А. Новиков вынужден был потребовать обучить бомбометанию с пикирования хотя бы по одному полку из трех в каждой дивизии «пешек»³.

Но еще раньше ситуацию стал переламывать полковник Иван Семенович Полбин.

В истории отечественной авиации роль Полбина сравнима с ролью Валерия Чкалова, сумевшего в 1935 году доказать строевым летчикам: на новом истребителе И-16 можно летать и воевать⁴. И самолет, отпугнувший поначалу своей сложностью в пилотировании, стал символом советских ВВС второй половины 30-х, героем Испании и Халхин-Гола...

А ведь пилоту в этот момент надо было не только не «отключиться», но и приложить немалые физические усилия, чтобы перевести машину в горизонтальный полет. Автомат пикирования выводил из пики слишком медленно. Поэтому надо было еще взять на себя штурвал и изо всех сил тянуть его. Не зря в предельно достоверном фильме 1967 года «Хроника пикирующего бомбардировщика» делать это летчику помогает штурман...



АВТОМАТ ПИКИРОВАНИЯ НА Пе-2 ВЫВОДИЛ ИЗ ПИКИ СЛИШКОМ МЕДЛЕННО. ПОЭТОМУ НАДО БЫЛО ЕЩЕ ВЗЯТЬ НА СЕБЯ ШТУРВАЛ И ИЗО ВСЕХ СИЛ ТЯНУТЬ ЕГО. НЕ РЕДКО С ПОМОЩЬЮ ШТУРМАНА...



Строгая машина

Что мешало бомбить с пикирования? (Мы не берем случаи, когда над полем боя висела низкая облачность: пикируя из-под нее, пилот не успевал бы вывести быстро разогнавшийся и довольно инертный «Петляков-2» из пики.)

Мешала недостаточная подготовка пилотов. Чтобы бомбить с пикирования, надо было долго тренироваться: ведь при выходе из пики возникает огромная (вплоть до 5–6-кратной⁵) перегрузка. «Уши закладывает, из носа кровь течет»⁶... Выводя в январе 1942-го Пе-2 из пики под углом 90 градусов (наилучшим с точки зрения поражения цели!), капитан Виталий Гордиловский — опытный, но не натренированный в пикировании летчик — потерял сознание и получил повреждения внутренних органов⁷...

И не зря в воспоминаниях воевавших на Пе-2 особо подчеркивается, какой напряженной работы потребовал от фронтовых полков переход к бомбометанию с пикирования под углом 60 и более градусов; как долго нужно было отрабатывать такие удары. Угол пикирования следовало увеличивать постепенно, удар отрабатывать тоже постепенно — сначала отдельными экипажами, затем авеньями, эскадрильями и, наконец, полком⁸.

И все это, повторим, на фронте. Потому что в летных школах пикировать вообще не учили, а в запасных авиаполках — где тренировали выпускников школ — в 1942-м молодой летчик успевал выполнить всего одно бомбометание с пикирования, а в 1943-м — два⁹...

И не у всех фронтовых командиров — отвечавших прежде всего за боевые вылеты — были силы и желание организовывать подобные тренировки. Ведь эта машина была еще и «слишком сложна в технике пилотирования, особенно на взлете и посадке»¹⁰. «Сколько раз, — вспоминал командовавший полком и дивизией «Петляковых-2» А.Г. Федоров, — мне приходилось наблюдать, как в начале разбега «пешка» вдруг разворачивалась вправо, и летчик, не сумев парировать разворот с помощью дру-

⁴ «Красивая хищная птица...»

гого мотора, вынужден был прекращать взлет. А какое внимание требуется при посадке! Малейшая оплошность приводит к серии таких высоких «козлов», что невольно поражаешься, как только выдерживают шасси»⁴¹.

В общем, у многих чересчур строгая машина вызвала «очень настороженное отношение»⁴². Где уж тут осваивать бомбометание с пикирования — отработать бы взлет-посадку...

Ведь учеба в школе приучает человека постоянно сталкиваться с новой информацией — и постоянно ее анализировать (а не отмахиваться от нее). Приучает, иначе говоря, ДУМАТЬ, постоянно думать над тем новым, что преподносит жизнь.

Думающий, не боящийся нового командир легче осознает преимущества бомбометания с пикирования, нежели командир неинтеллектуальный и ограниченный. И поэтому активнее и настойчивее примется этот способ внедрять...



Мысль и настойчивость

А вот Полбин находил и силы, и возможности для того, чтобы учить подчиненных бомбить с пикирования.

И команду весной-летом 1942 года 150-м бомбардировочным авиаполком, с которым участвовал в начале Сталинградской битвы.

И получив в марте 1943-го 301-ю бомбардировочную авиадивизию.

И возглавляя с апреля 1-й бомбардировочный авиакорпус, ставший впоследствии 2-м гвардейским, а с декабря 1944-го 6-м гвардейским и воевавший на Степном (с 20 октября 1943 года — 2-й Украинский) и 1-м Украинском фронтах.

Конечно, помогали волевые качества, требовательность. Они бросались в глаза еще в 1929 году, еще первым его подчиненным — курсантам Вольской объединенной школы летчиков и авиа-техников. Не привыкшим к военной дисциплине «рабочим и крестьянам» помкомзавода Полбин показался «очень строгим», «сверхпритирчивым, взыскательным и суровым». (А на самом деле он был просто требовательным).⁴³

Но явно сказывалось и то, что Иван Семенович имел полное среднее образование.

Делай как я!

Информация к размышлению: к 15 июля 1933 года (Полбин уже полтора года служит летчиком тяжелого бомбардировщика ТБ-3) среднее образование было лишь у 12,4% курсантов-аниматоров, а неполное среднее (7 классов) — лишь у 26,1%. 58,1% имели только начальное (4–6 классов), а 3,4% вообще не учились в школе⁴⁴.

К 1941 году 46,2% коллег Полбина — командиров авиационных полков, дивизий и корпусов — все еще оставались с начальным образованием⁴⁵...

А теперь еще несколько цифр. К июлю 1943 года, началу Курской битвы, в одной из двух дивизий полбинского корпуса бомбить с пикирования умели лишь 16% летчиков.

А к августу (в обеих дивизиях) — уже 40%.

А к октябрю, в разгар битвы за Днепр, — около 70%⁴⁶.

Для сравнения: в 3-м бомбардировочном авиакорпусе бомбить с пикирования к октябрю 1943-го мог лишь один полк из шести, а в остальных лишь единицы⁴⁷ — то есть вряд ли более 20% пилотов...

В июле 1944-го на Львовщине в корпусе Полбина бомбили практически уже только с пи-

⁴³ Рядом с любимцей — «пешкой». Сталинградский фронт, 1942 год.

кирования. А вот в соседнем, 4-м бомбардировочном — лишь примерно в каждом третьем вылете²⁴: там натренировали не всех пилотов...

У Полбина пикировали под углом 60–70 градусов, а, скажем, в дивизиях «пешек» на Ленинградском и Южном фронтах — 45–50 или даже 25–30 градусов²⁵...

При этом Иван Семенович учил не просто бомбить с пикирования, а бомбить с минимально возможной высоты.

А в корпусе Полбина в том же 1944 году — и пикируя с тех же высот, что и морские летчики, — на 1000–1700 метрах²² (и не одни лишь снайперы, а все пилоты). А бывало, что и на 300–700 метрах²²!

Своим опытом Иван Семенович делился с другими корпусами и отдельными дивизиями Пе-2 — через статьи в газетах.

«Вертушка Полбина»

Мозг Полбина не переставал работать. (Вот тут он уже отличался от Чкалова — чьи успехи зиждились на интуиции и воле.)

«В каждом очередном полете на боевое применение, — вспоминал летавший под его началом в 150-м полку Леонид Жолудев, — командир открывал новые свойства, дополнительные возможности Пе-2; делал в блокноте какие-то расчеты, чертил схемы боевых порядков, заходов на цели и, когда мысль окончательно «дозрела», доводил свои соображения до всего летного состава, учил тактике действия, соответствующей высоким качествам новой машины. Довольно часто теоретические занятия подкреплялись показательными полетами».

Комполка, «казалось, был неутомим. По три-четыре раза в день вылетал он для бомбометания на полигон, вечерами проводил занятия и разборы, а утром снова садился в кабину самолета»²³.

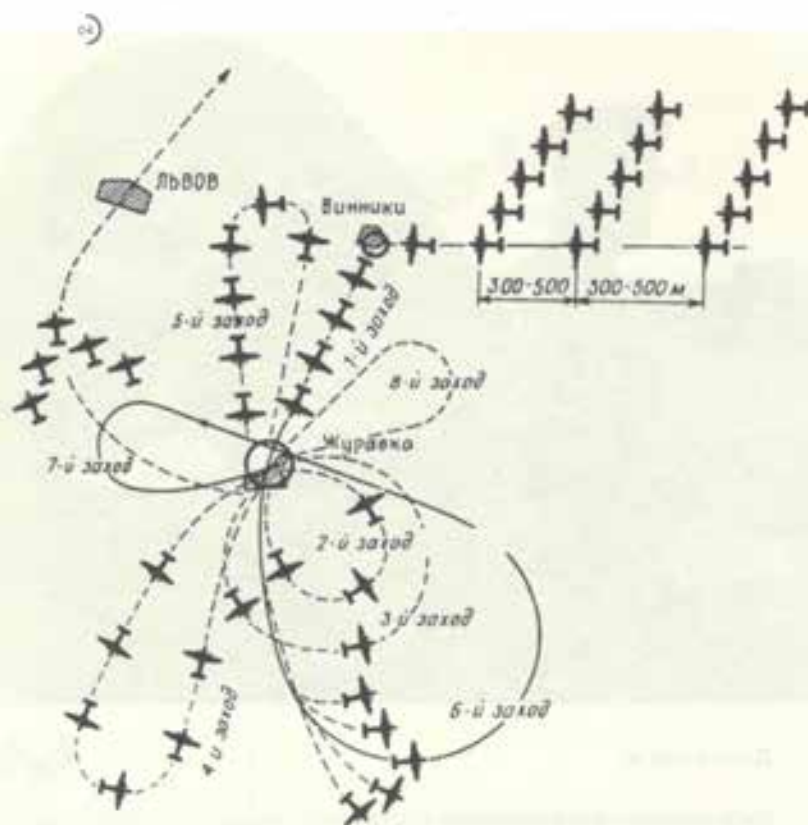
...Пикировать пилотов научили, но ведь Пе-2 действуют не одиночными экипажами, а группами. Как рациональнее организовать групповое бомбометание с пикирования?

И Полбин разработал новый тактический прием — знаменитую «вертушку».

Над целью стал вращаться наклоненный к плоскости горизонта круг (точнее, эллипс), образованный летящими друг за другом «пешками». Они поочередно пикировали, сбрасывали часть бомб, уходили вверх, описывали круг и снова пикировали — обеспечивая тем самым непрерывность воздействия на цель.

Да, этот прием был давно известен, его еще в 41-м применяли немцы. Но у нас его долго опасались: ведь чем дольше самолет находится над целью, тем больше у него шансов быть сбитым зенитками или истребителями. Считалось также, что организм летчика не выдержит двух и более пикирований подряд: слишком велики перегрузки.

А Полбин летом 1943 года — тщательно все рассчитав — рискнул! В самом деле, летчики-пикировщики стали опытнее, хватает уже и истребителей для прикрытия «крута». Надо лишь определить оптимальные дистанции между самолетами в «круте», оптимальные скорости, оптимальное построение сил прикрытия. Да, провести для этого расчеты, опыты, длительные тренировки...



В ИЮЛЕ 44-го ПОЛБИН ЕЩЕ И УСОВЕРШЕНСТВОВАЛ СВОЮ «ВЕРТУШКУ». ТЕПЕРЬ «ПЕТЛЯКОВЫ-2» ВЫРИСОВЫВАЛИ НАД ЦЕЛЮ НЕ ЭЛЛИПС, А НЕЧТО ПОХОЖЕЕ НА РОМАШКУ!



Чтобы бомбы упали с минимальным отклонением от цели!

Тем же летчикам-пикировщикам морской авиации это нужно было как воздух — чтобы попасть в такую малоразмерную цель как корабль или судно. Однако еще и в августе — октябре 1944-го пилоты и черноморских, и балтийских Пе-2 кнопку сброса бомб нажимали на высоте 2100–2800 метров (и лишь 10 октября, над Либавой, на 1700 метрах, а снайперские экипажи над Констанцей в августе — на 1300)²⁶.

²⁴ «Полбинская вертушка», преобразившаяся в «Ромашку». Июль 1944 года.

В истребительной авиации такую же роль играл тогда Александр Иванович Покрышкин. Автор «кубанской этажерки» и «соколиного удара» — тактических построения и приема, позволявших сохранять инициативу в воздушном бою...

«Полбинскую вертушку» перенимали затем и другие соединения, оснащенные Пе-2.

А Полбин в июле 44-го ее еще и усовершенствовал. Теперь «Петляковы-2» вырисовывали над целью не эллипс, а нечто похожее на ромашку: каждый заход на цель группа осуществляла с нового направления и описывала, таким образом, несколько эллипсов, вытянутых в разных направлениях (словно лепестки цветка).

«Ромашка» могла смещаться в горизонтальной плоскости — и обрушиваться на вновь обнаруженную цель.

...15 июля 1944 года, на третий день наступления войск 1-го Украинского фронта на Львов, «пешки» добились невиданного еще результата. Массированные удары полбинского 2-го гвардейского бомбардировочного авиакорпуса сорвали контрудар, нанесенный восточнее Львова, в районе Зборов — Золочев, 1-й и 8-й танковыми дивизиями 48-го танкового корпуса немцев. (По советским меркам — двумя танковыми корпусами.)

Причем, 8-й дивизии — как признал бывший начальник штаба 48-го корпуса Ф.В. фон Меллентин — Пе-2 причинили «огромные потери»²⁴.

«Мне неоднократно приходилось испытывать «прелести» бомбежки и раньше, — показал на допросе один из пленных офицеров 8-й танковой; — русские ВВС больше пугали, чем причинили какой-то реальный ущерб. На этот раз все оказалось по-другому»²⁵. Как видно из первой фразы, немец отовдье не стремился (в отличие от многих пленных) угодить допрашивающим; можно поэтому верить и второй...



²⁵ Гвардии генерал-майор авиации И.С. Полбин.

²⁶ Письмо М.Н. Полбиной о гибели мужа и его посмертном награждении второй медалью «Золотая Звезда».

²⁷ Атакуют «Петляковы»!



Полбин был летающим командиром, возглавляя группы «пешек» в десятках боевых вылетов. Все, чему учил подчиненных, делал в бою и сам. До Победы оставалось три месяца, когда 11 февраля 1945 года над немецким городом Бреслау в Силезии (ныне польский Вроцлав) самолет ведущего восьмерки «пешек» гвардии генерал-майора авиации Ивана Полбина был подожжен снарядом 88-мм зенитки и, не дотянув до своих, упал и взорвался. Один из трех членов экипажа смог выпрыгнуть с парашютом — но тоже сплутал в горящем Бреслау. «Плотный, чуть выше среднего роста, с русыми волосами и внимательными серыми глазами — таким он навсегда остался в памяти. Запомнились также его уверенные движения и твердый, звонкий голос...»²⁶.

² Бомбардировщики. М., 2018. С. 181.
³ Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. Пикирующий бомбардировщик Пе-2. Ч.1. М., 1999. С. 33.
⁴ Там же.
⁵ Якубович Н.В. Чкалов. Взлет и падение великого пилота. М., 2012. С. 246-248.
⁶ Галенко Н.И. Дороги победы. Боевой путь 81-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Книга памяти. Щелково, 2002. С. 107.
⁷ Бомбардировщики. С. 181.
⁸ Раткин В.И. Виталий Александрович Госдильский

(1909-1993) // Мир авиации. 1995. № 1. С. 20.
⁹ Федоров А.Г. Судьбою стало небо. М., 1973. С. 131; Раткин В.И. Герой Советского Союза Н.И. Галенко // Мир авиации. 1996. № 2. С. 13.
¹⁰ Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. Пикирующий бомбардировщик Пе-2 «Пешка», ставшая фюзелем. М., 2007. С. 36, 123.
¹¹ Цит. по: Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. Пикирующий бомбардировщик Пе-2. Ч.1. С. 17-18.
¹² Федоров А.Г. Указ соч. С. 130.
¹³ Цит. по: Медведь А.Н.,

Хазанов Д.Б. Пикирующий бомбардировщик Пе-2. Ч.1. С. 18.
¹⁴ См.: Федоров А.Г. Указ соч. С. 25-26.
¹⁵ Подсчитано по: РТВА. Ф. 62. Оп. 3. Д. 81. Л. 116.
¹⁶ Смыслов О.С. Василий Сталин. Заложник имени. М., 2002. С. 79.
¹⁷ Подсчитано по: Горбань В. Над Огненной Дугой. Советская авиация в Курской битве. М., 2007. С. 37, 337; Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. Пикирующий бомбардировщик Пе-2 «Пешка», ставшая фюзелем. С. 75, 76; Медведь А.Н., Хазанов Д.Б.

Пикирующий бомбардировщик Пе-2. Ч.1. С. 32.
¹⁸ Подсчитано по: Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. Пикирующий бомбардировщик Пе-2 «Пешка», ставшая фюзелем. С. 77.
¹⁹ Подсчитано по: Там же. С. 83.
²⁰ Бомбардировщики. С. 23, 288.
²¹ Морозов М.Э. Бомбы на Нонстанду // Авиаквестор. 2002. № 5. С. 7, 11, 15, 16; Борисенко И.В., Латкин А.Д., Морозов М.Э. Воздушные удары по Львову в 1944 году. СПб., 2020. С. 22, 28, 54, 85, 117, 135, 199, 238.

²² Баловский Г.А. Связи через XX век. М., 2007. С. 145; Галенко Н.И. Указ соч. С. 97.
²³ Галенко Н.И. Указ соч. С. 100, 102.
²⁴ Жолудев Л.В. Сталина эскадрилья. М., 1972. С. 124.
²⁵ Меллентин Ф. Брошенный кулак восточка. Смоленск, 1999. С. 415.
²⁶ Цит. по: Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. Пикирующий бомбардировщик Пе-2 «Пешка», ставшая фюзелем. С. 83.
²⁷ Жолудев Л.В. Указ соч. С. 32.