

## Интервью с Михаилом Васильевичем Татаринцевым, 1 тбап

С сайта «BBC России: люди и самолеты»: <http://www.airforce.ru/content/velikaya-otechestvennaya-voina/942-interv-yu-rostislava-bardokina-s-mihailom-vasil-evichem-tatarincevym-1-tbap/>

Опубликовано 19.06.2013

В 2005 году мне удалось взять интервью у новокузнецанина, ветерана Великой Отечественной войны, летчика, воевавшего на ТБ-3 и Ил-2 Михаила Васильевича Татаринцева, служившего в 1 тяжелом бомбардировочном авиаполку.

### Фронт

- На чем учились в училище?
- У-2, потом Р-5, затем на СБ
- УСБ?



*Взлетает УСБ 33 бап*

- Да, но я удачно первый вылет на УСБ сделал. Командир звена мне говорит, - иди, бери боевой СБ, сам заводи и летай хоть целый день. Я, правда, чуть не разбился с самого начала, но получилось.
- Целый день? Говорят, что налет у курсантов в войну был маленький. Сколько у вас налет был?
- На СБ налетал в училище 30 часов. Налетал бы больше, но когда в 42 году немцы подошли к Грозному у нас сначала из училища забрали Р-5, сформировали полк инструкторский – на фронт, затем так же поступили с СБ. У нас ни машин, ни бензина. А в 43-ем – машины появились и топливо, но уже пора выпускаться, нам к тому же повезло – мы пошли не сержантами, а младшими лейтенантами. Приехали «покупатели» и забрали нас 19 человек в Дальнюю авиацию, а остальные наши однокурсники, кто куда попал – одни на ДБ-3Ф, а некоторые вообще на Ил-2, переучиваться пришлось. А мы сразу – на фронт в город Мичуринск, аэродром Никифоровка
- Не разочаровались, когда узнали, что полк на ТБ-3?
- Конечно, разочаровались. Еще в вагоне узнали: «Бог ты мой, после СБ на ТБ-3, это ж такая корова!». Не разочаровались – расстроились. Приехали, сразу повели в столовую. А курсантов-то плохо кормили, хлеб в столовой делили, а тут пока мы борщ ждали, нам две булки нарезали. Мы давай ломать голову насколько нам этот паек дали, и тут выясняется, что это только на обед и, если съедим, еще, оказывается, принесут.

– Какой модификации ТБ-3 были в полку?

– Старые. С М-17, «ревуны» эти самолеты называли, там так движки ревели, кабина открытая, турелей закрытых не было, шасси – по два колеса с рессорой, не помню, какая это модификация. Вообще – очень большой самолет.



*ТБ-3 с двигателями М-17*

– Вооружение ШКАСы?

– ШКАСы, но и два УБТ.

– Сколько вылетов на ТБ-3 сделали?

– Немного. Полк уже переучивался на Ли-2.

– Бомбили только ночью, днем не летали?

– Только ночью. Вы что, на ТБ-3 в 43-ем году летать днем?! Цели назначали в основном в тылу 500-600 километров.

– Номенклатура подвески?

– 250 кг, шесть штук вешали. Редко по 500 кг.

– Сегодня пишут, что ТБ-3 ночью мог действовать успешно, потому, что немецкая ПВО не была рассчитана на столь тихоходные цели. Да и вообще живучая машина была.

– Скорость очень маленькая. 150 километров. Пока до линии фронта долетишь, уже устанешь штурвал крутить – аэродромы АДД очень далеко были. Бывало, вылетали засветло, что бы в ночь перейти линию фронта. Но на самом деле немцам с ними бороться было трудно. Тут такой нюанс – немцы в 43-ем локаторы применяли мало, в основном звукоулавливатели – а звук от нас до цели доходил гораздо раньше, чем прилетим, они звук засекают и начинают стрелять, прожектора включают – вот она цель, как на ладони при такой иллюминации, а нас-то еще нет. Подлетишь, посмотришь, где разрывов меньше и прожекторов, и с той стороны начинаешь к цели подбираться.

– Окраска ТБ-3 какая была, с черным брюхом были?

– Всякие, но, в основном, зеленые с голубым брюхом.

– Когда последний раз боевой вылет на ТБ-3 у вас был?

– В августе, может в сентябре 1943 года.

## **Ли-2**

– Как Вам Ли-2 показался после ТБ-3, все же не бомбардировщик, а транспортник.

– Да мы рады были! Там такая кабина...

– Ну не Б-25...

– Американские самолеты хорошие были. Я летал на С-47. Движки хорошие – мощнее наших, оборудование неплохое. Скорость побольше.

– На Ли-2 долго переучивались?

– Нет, несколько полетов всего.

– Машины вооруженные пришли или в части вооружали?

– Нет, вооруженные пришли – УБТ в турели, два ШКАСа в окошечках сзади и спереди ШКАС, но он бесполезный был – знаешь, иногда психанешь, эх, гады, и по прожекторам – он : «Дрррррр» и все – пусто. Скорострельность почти 2 тысячи выстрелов – патронов нет, а попал или нет – не знаешь.

– У вас первый вылет на Ли-2 куда был?

- Украину бомбили. Из Никифоровки в Красноград, я еще правым пилотом был. Но я над целью на своем месте не сидел – первые Ли-2 имели выносной бомбовый прицел НКПБ-7 – правый пилот уходил к пулемету в хвост, штурман садился на его сиденье, открывал форточку, одевал очки, выдвигал прицел и целился. Голова – в потоке.
- Полком часто вылетали?
- Часто.
- На цель выходили же все равно по одиночке?
- Конечно. А как по другому? АНО погашены, взлетели – машины же все хоть и одного типа, но разные – одна полегче, у другой моторы поизношенней. Бывало так, что те, кто раньше даже вылетел, отстанут, подойдут к цели и висят, ждут, когда осветитель подойдет.
- С какой высоты обычно бомбили?
- Чаще всего задание давали 4000-5000 метров. Хельсинки, когда бомбили, нам вообще сказали, кто, сколько сможет набрать – оттуда и бомбите. А там ведь вся Дальняя авиация работала – и Ил-4 и В-25. Под свои бомбы попасть можно – чем выше наберешь высоту – тем меньше шансов, что сверху фугаска от В-25 не прилетит. Я лично набрал над Хельсинки с бомбами 6000 метров – больше уже Ли-2 не шел.
- С кислородным оборудованием работали?
- Что ты... Положено было уже на 4000 работать в маске, а мы безо всяких масок. Очень сложно – кислорода не хватает, машина уже на этой высоте плавает, курс и высоту держит с трудом, и мороз 60 градусов.
- Разве Ли-2 не отапливались?
- Отапливались, но мы отоплением в боевых условиях не пользовались, боялись сгореть. Там же печка, какая была – бензин горел, а вентилятор дул уже горячий воздух.
- А почему боялись? Были случаи, когда машины из-за печек загорались?
- У нас в полку нет, но слухи такие ходили. После войны доверие к печкам хоть какое-то появилось. Я начал пользоваться, даже, когда с чужим экипажем летел, всегда давал команду включать обогрев. Помню, мне так чужой борттехник сказал: «Командир, не надо, загоримся». Я ему ответил: «Наши авиаконструкторы специально для экипажа создали систему отопления, народные деньги потратили, а ты не хочешь пользоваться – включай!»



*Ли-2 в зимнем камуфляже*

- Как я понимаю, налеты на Хельсинки были самыми тяжелыми за всю войну?
- Да как сказать... Таллинн еще тяжелым был.
- Что самым трудным было? Истребители, зенитки?

- Плотность огня была очень высокой – это же столица, финны туда по моему всю зенитную артиллерию стянули. Но прожектора, вот – что страшно – ведь, если ослепил – все – приборов не видишь и моментально теряешь пространственное представление – пара секунд и ты вверх колесами. Поэтому, бомбы если сбросил – резко на снижение и быстрее от цели. Чувствуешь, вроде ушли, нормально – темнота. Руки от штурвала отрываешь, передаешь управление второму пилоту, хочешь закурить, а пальцы разжать не можешь, что бы спичку в руки взять.
- Большие потери над Хельсинки были?
- Нет, наш полк над Финляндией ни одной машины не потерял. А вот над Таллинном... Немцы стреляли лучше финнов – это раз. А два – там еще и немецкий флот стоял.
- Сколько машин над Таллинном потеряли? Треть полка, четверть?
- Что Вы! По три максимум теряли за вылет. А так – одна-две машины.
- С ночными истребителями часто сталкивались?
- Я ни разу за всю войну. А другие... У нас был Женя Звеницкий – его постоянно истребители ловили. После вылета соберемся в столовой – боевые 100 грамм, если два вылета – то двести, естественно общаемся. Так вот Женьку постоянно истребители гоняли. Вообще штука страшная – Me-110 - он же с локатором. Подходит, встает вперед и ниже, а стрелок «мессершмидта» в брюхо тебе стреляет.
- Может это «Шраге мюзик был»? Немцы ставили пушки вертикально и стреляли.
- Не знаю – про такое не слышал и нам ничего не говорили, про локаторы предупреждали, а про музыку эту нет.
- Дипольными отражателями часто пользовались?
- В конце войны и в Финляндии и над Таллинном. Выдавали вязанку пластин, в полете развязывали и бросали.
- Их подвешивали?
- Нет, в салоне лежали. Бросали руками – через двери бросали, через окна.
- Говорят, что пилоты Ил-4 завидовали пилотам Ли-2 – два пилота, кабина, салон, можно пойти размяться. Так это?
- Я на Ил-4 не летал. Но знал много людей, которые на Ил-4 воевали. Хороший самолет, но строгий. Мой хороший друг на них летал – говорил, что переучивании много народа на них побилось. А про салон – точно сказано – выйдешь, руки-ноги затекли, до хвоста и назад пройдешься и за штурвал. Но с Ил-4 спастись было удобнее – фонарь открыл и прыгай, а из нашего – до двери еще добраться надо суметь.
- Бомбардировщики вам над аэродромами часто досаждали?
- Очень. И места базирования бомбили и сами под удар садились. Наступление в Молдавии шло – мы танкистам топливо возили. А распутица страшная – сначала топливо в бочках на парашютах сбрасывали, потом садиться стали. Сядем, двигатели не выключаем – бочки выгрузят, сразу на взлет. Авиации там нашей много было- волна за волной – штурмовики, бомбардировщики. И вот сели, смотрим – идет группа самолетов 14 штук, все : "О, наши идут!". Тут «наши» давай пикировать и всю нашу стоянку бомбами засыпали. Это Ю-87 были. Один Ли-2 сгорел вместе со стрелком. Истребители на этом аэродроме сидели, даже взлететь не успели. Аэродром немцы, конечно, попортили, но, что интересно многие бомбы не взорвались, стабилизаторы одни торчат. Нам команда – на взлет.
- Транспортные вылеты часто приходилось выполнять?
- Не очень. У нас была третья эскадрилья, мы ее называли «партизанской» - они в основном к партизанам летали – у них С-47 не вооруженные были, они на бомбежку никогда не летали. А мы редко. Но к партизанам относились с большим уважением. Если летим в тыл, штурману на карте точки показывали – здесь партизаны, не сможете перетянуть линию фронта, тяните туда. Не сможете тянуть, прыгайте и пешочком двигайтесь в этот район – а мы вас потом вывезем.
- Разведчиков бросали?
- Я несколько раз. Обычно парами они в тыл ходили – парень и девушка.
- А десантников?
- Один раз во время боев за Днепр мы должны были десантников бросать. Прилетели в город Богодухов, десантники на краю аэродрома сидят, и мы должны были их сбрасывать. Только сели, пошли обедать, вдруг команда: «Уход из-под удара». И мы снялись, наш полк десантников не бросал. Их потом забрал другой полк. И, говорят, неудачно. Я когда задание получал – уже усомнился – бросать их нужно было на небольшой наш плацдарм – а там с одной стороны немцы, с другой – Днепр. Я, как летчик еще посмотрел и подумал – это что же за десант, их ветром или к немцам на

- штыки, или на дно реки. Так и вышло. И вражда с десантниками получилась – они потом летчиков того полка до смерти били: «Ты, сволочь, нас в реку сбросил».
- После Молдавии где летали?
  - Перелетели в Нежин. Ночью нас давай бомбить. Пришлось в Житомир перебазироваться. Оттуда летали бомбить Румынию, Венгрию, Чехословакию Иногда диверсантов сбрасывали в район Западной Украины. Именно диверсантов – потому, что к партизанам летали – там костры выложены, а здесь бросали по расчету времени. У них и группы были другие – с проводниками. Один раз мой напарник проводника назад на аэродром привез, отказался прыгать. Упал перед дверью, а экипаж не стал его выбрасывать. А проводника уже встречают – ребята из разведки. Взяли проводника и на краю аэродрома и расстреляли. Потом начали летать на аэродром Три Дуба, когда словаки восстание подняли. Корпус Свободы возили из-под Львова. Прилетим, выгрузим словаков, раненых загрузим – и назад. Вот там и столкнулись вновь с ночными истребителями. Капитан Губин забрал в Три Дуба раненых, взлетел – битком набитый, не помню сколько человек – лежачие и сидячие и девушка, словачка – медсестра их сопровождала. И ночью их ловит немец и поджигает. Что делать? Экипаж с парашютами, а раненые-то нет. Командир дает команду экипажу прыгать. Прыгают, с ним остается борттехник и штурман. А один парашют найти не могут. Раненые кричат... Командир борттехнику говорит – это был Сережа Уткин: «Сережа, прыгай, я остаюсь». Он говорит – нет, командир, цепляйся карабином за мой парашют». Прицепился и прыгнули, остались живы. А штурман решил так же медсестру спасти – и у них не получилось, оба погибли.
  - А раненые?
  - Раненые вместе с самолетом.... Один жив остался – он в хвост уполз.
  - Последний вылет куда делали?
  - На Бреслау. Мы в Польше базировались. Тоже тяжелые вылеты оказались. Причем, там наши зенитчики постарались. Ночью у нас были массированные налеты. Когда первый раз пошли, командование говорит – зениток у немцев мало, прожекторов тоже. Подходим – и море света, а затем такой плотный огонь, как в над Хельсинки не было. Сразу несколько машин потеряли. Отбомбились, сели, наш командир полка поехал разбираться. Выяснилось, что зенитчиков никто не предупредил, что это свои, они решили, что это немецкие транспортники мешки прилетели бросать. В общем, много ребят положили в самом конце войны.
  - Эмблемы были на самолетах Вашего полка?
  - Ордена, значки гвардейские.
  - Какой у вас бортовой был?
  - «Скорая помощь» - 03. Хорошая машинка – легкая, движки хорошие.
  - Поляки, как к вам относились?
  - В принципе нормально. Я квартировал у дамы – вот она меня все самогонкой и салом потчевала. Но предупреждали, что в лесу партизаны, которые лондонскому правительству подчинялись. Поэтому у нас стрелки дежурили в турелях. Когда война кончилась – стрелки первые узнали – поднялась стрельба, они давай свои УБ в сторону леса ворочать, думали нападение, а это, оказывается – мир!

## Китай

- В ВДВ как оказались?
- Случайно. Формировали полк новый, мне командир предложил – давай, все женатые, а ты холостой, а у меня разнарядка, дать командира экипажа. Я согласился, поехал в Ташкент, получил новый самолет – и на Дальний Восток.
- Полк потом в Китай перебросили?
- Немножко не так. В 1949 году по договоренности Сталина с Мао Дзе Дуном потребовалась китайцам транспортная авиация перевозить войска НОАК. Выделили 40 самолетов.
- Это только Ваш полк был?
- Нет, собирали со всей нашей дивизии ВДВ и подбирали народ достойный, надежный. Подбирали с транспортной авиации и у них не хватило 2 командиров кораблей и 2 борттехников... И как они узнали о нас, обо мне – не знаю. Пришла шифровка из ВВС округа, немедленно рассчитать, полностью обмундировать несмотря на то, что армейское и летное обмундирование мы получили только что и доставить в аэродром Хвалынка (это возле города Спасска). В октябре 49 года это получилось. Куда, чего – никто не знает. Командир полка разводил руками: «Вот шифровка, читай, больше ничего не знаю». Вот тебе обходная – иди рассчитывайся, сдавай облигации. И уже готовят самолет нас везти в

Хвалынку – только успел с семьей попрощаться. Ребята в полку все завидовали – решили, что я полетел получать новые самолеты, у нас тогда шла речь, что будем переучиваться на новую матчасть. Но привезли туда – а там две линейки самолетов – одна местного транспортного полка со старыми Ли-2, а напротив 40 новых, с завода Ли-2, зелененькие, низ голубой, со звездами... Мы доложили, что прибыли и мне с моим дружкой с полка Володей Кадымаевым достались машины с номерами 12 (ему), мне 14. **ЗНАКОМЬТЕСЬ С ЭКИПАЖАМИ, ЛЕТИМ В Китай.** Потом пришел приказ – закрасить все ОЗ, пришла машина с пульверизатором, закрасили все звезды на киле и на крыльях. Вечером того же дня вновь вызывают: «Идёмте в клуб, раздевайтесь, все военное снимайте». Заходим в клуб, на сиденьях лежат тюфяки, набитые гражданской одеждой – от носков и до шляпы. Подобрали все по росту по цвету, новое обмундирование оставили на сцене, вышли... никто никого в гражданке этой не узнает. Так по 10 человек и прошли все этот клуб. Документы у нас забрали, сфотографировали, новые документы выдали, где мы на фото в гражданке...

– С именами-то теми же?

– Теми же. Татаринцев Михаил Василевич. Потом приехал наш командующий 9 армией генерал-лейтенант Сенаторов, ГСС, он Звезду в Испании получил. Выстроил нас, и давай внимательно оглядывать – а мы уже в летной амуниции стояли – и у некоторых звездочки были на комбинезонах. Он как увидел и давай на интенданта кричать: «Что это такое, быстро менять». Нам тут же всем по пригоршне черных пуговиц выдали – сами пришивайте. Вкратце проинструктировали, потом Сенаторов спрашивает: «Кто не хочет лететь в Китай выйти из строя». Никто из строя не вышел. «Кубрак, - говорит генерал (а Кубрак был командиром нашего отряда, в ранге командира полка), если будут сомневающиеся, отправляй их на Большую Землю, а мы разберемся. По самолетам». Взлетели, взяли курс на Порт Дальний. Там наши войска стояли. На аэродром сели, дозаправились – и на Пекин. Взлетели, курс через залив, внизу «Каталины» наши – караулят, если, кто на море садиться будет. Долетели до Пекина, сели на центральный аэродром. Хороший аэродром – бетонка крест на крест. Хотя запущенный в целом, все бурьяном поросло. Там выясняется, что конечная точка маршрута город Сюцзоу – нужно лететь через пустыню Гоби. Как быть – дальности не хватит – все аэродромы заняты Гоминьданом. Решали, был вариант – вернуться в Союз, и через Сибирь, до Казахстана, а оттуда уже в Китай. Но потом решили загрузить в фюзеляж пустые бочки, залить их бензином, в одном из 4 баков сделать дренажное отверстие, вывести шланг в фюзеляж, поставить воронку и в полете, когда бак вырабатывается, через воронку выливать бензин из бочки. Москва разрешила. И мы вылетели – еще темно было – и десять часов без посадки, ни одного самолета не потеряли при этом перелете.

– Это сколько километров?

– Ну считай – 10 часов, крейсерская скорость 250. Минимум 2500 километров. Ориентир был один – озеро Шара-Бурду. Аэродром высоко находился – 1000 с чем-то метров. Работали мы с этого аэродрома, работали долго, возили части НОАК – Синьцзян освободили, Уйгурский район, остатки гоминьдановских войск ушли в Тибет. В Тибете были проблемы – высокогорье – садиться могли, а вот взлететь уже сложно, на этом работу закончили, армию генерала Вана перевезли.

– По сколько человек возили?

– Человек по 30. Они еще с собой амуницию везли, сами с рюкзаками, еще и барахло какое-то на палках типа коромысла несли.

– Не сложно было с китайцами общаться? Не боялись они летать?

– Нет, летать они не боялись. У меня в эскадрилье был случай, когда в полете у машины мотор отказал. Облегчить машину надо, на одном моторе идут. Командир корабля дает команду, срочно облегчить машину. А везли они китайских связистов с оборудованием. Борттехник выходит, на жестках показывает, выбрасывайте катушки свои. Китайцы – отказываются, самолет теряет высоту, он снова показывает, выбрасывайте. Китайцы начинают винтовки поднимать, затворами щелкать. Ну что делать – пришлось свое барахло выбрасывать – стремянки, ящики с инструментом, все же собой возили.

– Ли-2 в Китае были вооруженные, с турелями?

– Нет, невооруженные. После войны вооруженных Ли-2 почти не осталось, турели все сняли. Оставалось по одной вооруженной машине в эскадрилье – на них учебное бомбометание вели и стрелков учили. Вся эскадрилья на них летала по очереди.

– Вас предупреждали о возможности встречи с ВВС Гоминьдана?

– Предупреждали. Говорили даже, как вести себя, если собьют – нужно говорить, что ты русский эмигрант, их тогда много в Китае жило. Но ни разу гоминьдановских истребителей мы не видели.

– Знали, какие типы самолетов у Гоминьдана, силуэты – истребители НОАК, Гоминьдана?

- Нет. Только опознавательные знаки их показали - белая звезда такая, типа звезды Давида, только оконечностей больше. ВВС Гоминьдана быстро развалились. В сентябре 1950 вернулись домой, летели уже с посадкой на тех аэродромах, которые в 49 году заняты были чанкайшистами. До Пекина и назад – в Приморье.
- Потери у отряда были?
- Нет, все 40 машин вернулись назад.

После Китая летная карьера Татаринцева складывалась довольно скромно – его перевели в бомбардировочный полк, который переучивался на Ил-28. Правда, не на бомбардировщик, а опять на Ли-2, который был оборудован радиолокационным прицелом – на этой машине учили штурманов Илов. В середине 50-ых, правда, вновь пришлось бомбить – на Амуре был ледяной затор. Попытка применить Ту-4 оказалась неудачной – на берегу стояла деревня и первая бомба, брошенная «стратегом», разнесла ближайшую избу. Население, к счастью, было предварительно эвакуировано. Задействовали экипаж Татаринцева, который успешно справился с этой задачей. В конце 50-ых годов Татаринцев по состоянию здоровья был отстранен от летной работы и вскоре уволился из Вооруженных Сил.

**Ростислав Бардокин**