Из воспоминаний бортового техника ТБ-3 Феоктистова Ивана Петровича
(20.06.1983 г.)

В феврале 1942 года наш 1-ый тяжелобомбардировочный авиационный полк дальнего действия, базировался на аэродроме Внуково близ Москвы.

С этого аэродрома мы совершали боевые вылеты на самолетах ТБ-3, четырехмоторных бомбардировщиках. Самолеты были тихоходные, максимальная скорость – 200 км/час, ширина крыльев 40 м, длина фюзеляжа – 24 м, несущие поверхности - 240 м^2, высота – 7 м. На этих самолетах мы бомбили вражеские аэродромы и другие военные объекты противника, производили выброску авиадесантов в тыл к немцам.

Мне хорошо запомнился один случай из нашей боевой работы – это выброска воздушного десанта по захвату действующего немецкого аэродрома вблизи города Юхнова (***В.Алешин*** *- судя по всему, речь идет об аэродроме Емельяновка, в 5 км южнее Юхнова*). Ранее, до захвата на нем базировались самолеты третьей авиационной эскадрильи нашего полка. Вылет нашей группы в количестве более 30 самолетов ТБ-3 с десантом (на каждый самолет приходилось по 30 десантников) планировался днем. До этого мы выброску десантов производили только ночью. В связи с этим боевым вылетом на одном подмосковном аэродроме мы тщательно готовили, тренировали десантников. Когда подготовка была закончена, получили боевое задание на выброску десанта.

Мой корабль, на котором я летал в качестве бортового техника, был флагманским в составе этой группы самолетов. Группой самолетов командовал командир нашего экипажа, заместитель командира 3-ей эскадрильи капитан Ильинский Константин Вячеславович. Настроение личного состава экипажей и десантников было приподнятое, мы были уверены, что это задание командования мы с честью выполним.

Первым в воздух поднялся флагманский самолет. Еще не долетая до линии фронта, самолеты построились в плотный боевой порядок, как на параде. Командир наш уверенно командовал строем самолетов флажками, для маскировки радиосвязи, которая применялась в исключительных случаях. Строй самолетов пересек наземную линию фронта на высоте 2000 м, вдали показалась плотная облачность на высоте 1800 м, нижняя кромка облаков - на высоте 300 м. Командир решил вести строй самолетов выше облаков, земли стало не видно.

До намеченной цели строй самолетов шел по расчету времени. Когда дошли до намеченной цели, командир скомандовал флажками, чтобы экипажи рассредоточились для прохождения толстого слоя облаков. На высоте 300 м наш самолет благополучно вышел над городом Юхновым, также и другие самолеты. Немцы, видимо, нас не ждали: никакой стрельбы с земли по нам не вели, они стали стрелять по нашим самолетам позже. Это было в 12 часов дня.

По Варшавскому шоссе и по городу шли немецкие автомашины. Наши воздушные стрелки не выдержали того, что так близко находятся такие цели, и начали обстреливать автомашины из пулеметов. Командир приказал прекратить обстрел автомашин, ввиду того, что в случае нападения на самолет немецких истребителей нечем будет защищать самолет. В дальнейшем мы подлетели к немецкому аэродрому, стали делать круг над аэродромом и осматривать, с какой стороны лучше производить выброску десанта. Самолет встал на боевой курс, штурман открыл бомболюки, десантники приготовились к прыжку. Высота облачности над аэродромом была 300-400 м, выше была толстая, плотная облачность. Командир дал команду десантникам прыгать из самолета. Когда самолет встал на боевой курс, немцы открыли по самолетам ураганный огонь. Трассирующие пули и снаряды летели в сторону самолетов, чтобы сбить нас с боевого курса. Мы благополучно выбросили десант, другие самолеты группы тоже. После выброски десанта наш самолет отошел в сторону, чтобы не мешать другим самолетам выбрасывать десант. Со стороны мы наблюдали, как наши десантники приземлились точно на аэродроме. В конце выброски десанта один самолет из нашей группы пошел на посадку на немецкий аэродром – такое ему было дано задание командования. На этом самолете находились руководитель полетов и стартовая команда. В случае благополучного захвата аэродрома эта команда должна была принимать на аэродроме наши самолеты с наземным десантом и выпускать для вылета обратно на аэродром Внуково.

С нашего самолета было хорошо видно, как этот самолет идет на посадку. В это время немцы сосредоточили сильный огонь по самолету, даже из наземной артиллерии – снаряды

летели сбоку, нам было видно, как они, перелетая через самолет, рвутся на земле. Самолет планировал на посадку, ему оставалось метров 50 до земли, в это время, смотрим, сзади плоскостей появился «туман», видимо, в самолет попал снаряд и пробил бензобаки, появилась утечка горючего. Потом борттехник рассказывал - в бензобак попали три снаряда, один снаряд попал в кабину борттехника, но не разорвался – борттехник выбросил его из самолета. Много попало трассирующих пуль, две попали в летный шлем борттехника и обожгли ему голову. Не доходя метров 10 до земли, летчик дал полный газ – самолет пошел в набор высоты с пробитыми баками: в таком состоянии он не мог сесть на немецкий аэродром. Чтобы все горючее не вытекло из бензобаков, борттехник отключил кранами пробитые бензобаки от основной магистрали. Экипажу хватило горючего, чтобы долететь до своего аэродрома Внуково. Все участвующие в этом вылете самолеты благополучно вернулись на свой аэродром. Этот полет примечателен тем, что выполнялся большой группой, плотным строем, с десантом, днем. Раньше наш полк летал в основном ночью.

После этого вылета прошло немного времени, и в апреле 1942 года в Москве я встретил двух десантников, которых мы выбрасывали с нашего самолета на немецкий аэродром в районе Юхнова. Они были в хорошем настроении, веселые. Я их узнал, они меня тоже. Остановил их, и они рассказали мне, что приехали в Москву за наградами, получать ордена Красной Звезды. Я поинтересовался: за какое отличие они получили ордена. Они поведали, что в районе Юхнова на немецком аэродроме, куда они неподалёку десантировались, базировались двухмоторные бомбардировщики Ю-88. Десантники попросили командира десантной группы разрешить угнать с аэродрома на нашу сторону бомбардировщик Ю-88. Командир одобрил их предложение и дал разрешение.

Десантники произвели разведку аэродрома, который находился в лесу. Две недели они наблюдали за работой личного состава, расположение самолетов, их состояние, маскировку и подходы к укрытиям. И вот подошел удачный случай.

Днем прилетели наши самолеты бомбить этот аэродром, а немецкие экипажи на своих самолетах возвращались с боевого задания. Начали постепенно садиться под бомбежкой на аэродром: иного выхода у них не было - у них было горючее на исходе. Один самолет быстро зарулил на свою стоянку, где укрылись наши десантники. Экипаж, боясь попасть под бомбы, сразу выпрыгнули из самолета и побежали в укрытие на стоянке и, с перепугу, даже моторы забыли выключить. В этот момент наши десантники выскочили из засады и расстреляли немецкий экипаж из автоматов. После чего бросились к самолету, развернули его и, дав моторам полный газ, благополучно взлетели. Перелетели линию фронта, кончилось горючее, моторы начали глохнуть. Они увидели подходящую полоску земли на передовой полосе линии фронта, сели на фюзеляж, не выпуская шасси, недалеко от траншей. Тут их окружили наши пехотинцы и скомандовали, чтобы «немцы» выходили из самолета. А вышли 2 русских десантника. Пехотинцы не поверили, что они русские, повели их в ближайший штаб для выяснения. В штабе выяснили, что они действительно русские десантники.

Эти десантники до войны закончили аэроклуб, умели летать на самолетах. С началом войны добровольно пошли в десантный отряд, стали изучать матчасть немецких самолетов, это и помогло им перегнать Ю-88 на нашу сторону.

Потом они сообщили мне, что командование направило их учиться на летчиков в Новосибирскую летную школу – они очень были довольны этим назначением.

После войны я встретился с однополчанами, которые сообщили, что они тоже об этих десантниках слышали. По окончании лётной школы они летали на американских Б-25 и громили немецких оккупантов.

20 июня 1983 года *Феоктистов И.П.*

г.Тарту, Эстонской ССР, ул.Уус д. 10, кв.38.