



Геннадий Иванович Новиков

ЧЕТЫРЕ ГОДА В ЖАРКИХ ВОЗДУШНЫХ БОЯХ

Герой Советского Союза Новиков Геннадий Иванович потомственный сибирский железнодорожник. Боевым летчиком сделала его Великая Отечественная война. А до неё в небо и к штурвалам самолетов привело комсомольское увлечение советской авиацией в годы её бурного развития.

От младшего лейтенанта до майора, от рядового пилота до командира авиационной эскадрильи, 147 боевых вылетов на бомбежку противника и высокие награды Родины, высшая из которых звание Героя Советского Союза - вот итог четырехлетней фронтовой жизни Геннадия Ивановича Новикова.

После окончания войны и увольнения из армии и авиации - снова железнодорожный транспорт, до самого ухода на пенсию и потом ещё в течение семнадцати лет. И опять от рядового инженера планового отдела управления Томской дороги до заместителя начальника Алтайского отделения дороги. Завидная, примерная для других и поучительная для молодёжи судьба!

“В конце третьего дня войны я был вызван в штаб к командиру полка полковнику Иванову. Здесь узнал, что все летчики на самолетах перелетают на другой аэродром для участия в боях за Минск. Мне, как бывшему железнодорожнику, приказано провести эвакуацию в тыл семей личного состава полка. Для этого были выделены автомашины, люди. Эвакуацию пришлось вести под обстрелом немецких "мессеров", но прошла она успешно. Однако сами мы не успели уехать из города, так как в результате бомбежек железная дорога и станция были разрушены. Пришлось добираться до соседнего узла пешком, а оттуда поездом в Москву.

В штабе военно-воздушных сил нам сообщили, что в тяжелых боях за столицу Советской Белоруссии перебазировавшийся под Минск 213-й бомбардировочный полк потерял весь командный состав, большинство летчиков, материальную часть, то есть этот полк перестал существовать. В городе Скопине Рязанской области был сформирован новый авиационный полк бомбардировщиков. Туда направили и меня. Уже в начале формирования на вооружение нового полка поступил новый фронтовой пикирующий бомбардировщик Пе-2 (Петляков - это фамилия конструктора самолета). Вместе с самолетом прилетел с авиазавода и инженер обучать нас полетам на бомбардировщике.

8 октября 1941 года полк "дедов" перелетел на аэродром в г. Подольске на непосредственную защиту Москвы, на которую двигалась вооруженная до зубов миллионная армия фашистских войск. Из-за недостаточного числа новых самолетов первоначальный четырехэскадрильный состав полка был сокращен до двухэскадрильного.

При непрерывном выполнении боевых заданий по бомбежке немецких войск и их тылов, в обстановке интенсивных артиллерийских обстрелов и бомбежке наших боевых позиций и аэродромов, активных действий зенитной артиллерии врага против наших бомбардировщиков, полк вскоре опять потерял и самолеты и личный состав. Его остатки и все мы, не попавшие на фронт, были направлены в Саратовскую область, где в ожидании боевых самолетов скопилось к тому времени летного и технического состава общим числом на двадцать три авиационных полка.



Это был самый тяжелый с начала войны период. Немцы захватили значительную часть территории страны. Оттуда эвакуировались тысячи заводов, в том числе и самолетостроительные. Выпуск оборонной техники резко сократился, а в новых районах размещения производства только ещё налаживался. Но мы видели и знали: ждем своего часа не напрасно.

В мае следующего года полк снова приступил к полетам и освоению новых бомбардировщиков. В составе 263 авиадивизии, перебазировавшись в г. Калинин, мы приступили к боевой работе на Калининском фронте. Наносили бомбовые удары по врагу, помогая стрелковым войскам в боях за город Белый, а позже и за город Великие Луки. То один, то другой самолеты возвращались с бомбежки с пробоинами от разорвавшихся зенитных снарядов. Бывали и прямые попадания. Но больше всего нам были неприятны истребители противника Ме-109 и ФВ-190 ("Мессершмидты" и "Фоке-Вульфы"). Если у нас в полете были истребители прикрытия, то тогда все проходило благополучно. Ну, а если истребительного сопровождения не было, мы ввязывались в тяжелейшие воздушные бои сами. Это возлагалось на штурманов и стрелков-радиостов. Атаки немецких самолетов мы отбивали, отстреливаясь пулеметами калибра 12,7 мм и авиационными парашютными гранатами.

Немало таких сражений заканчивались для наших самолетов трагедией. Тогда экипажи покидали машины, а они, достигая земли или даже в воздухе, взрывались. Эскадрилья смыкала строй и продолжала выполнение боевого задания или возвращалась на свой аэродром.

Приведу несколько эпизодов боевых действий нашей третьей авиаэскадрильи и конкретно экипажа нашего бомбардировщика.

Конец апреля 1943 года. На фронте затишье. То есть, идут бои местного значения. Ведется разведка. Это в наземных войсках. А мы активизируем вылеты на уточнение действий противника по подготовке к дальнейшим боям, подвозу всего необходимого поездами, автотранспортом. С воздуха нам, как утверждалось, видно всё. Это была своеобразная "охота" на железнодорожные эшелоны с боеприпасами и горючим, колонны и транспорт с танками, артиллерией, идущие к фронту.

Стояли ясные солнечные дни, на небе - ни облачка. Для полетов это было и плохо и хорошо, но приспособиться можно. Да мы и научились уже этому. При взлете на запад забираемся как можно выше, а после перехода линии фронта резко снижаемся в район действий эскадрильи, пикируя на хорошо видимые цели. Чтобы меньше было угрозы поражения наших самолетов летали на "охоту" на малых высотах и в то же время бомбили тоже с высот всего лишь до полукилометра от земли. Именно так мы уничтожили три немецких поезда с боеприпасами, склад горючего, колонну автомашин.

В боевом вылете 5 мая 1943 года на железной дороге Харьков-Полтава в районе станции Кочубеевка мы обнаружили с воздуха поезд. Заходим над ним и сбрысываем бомбы. Прямое попадание! Состав с нагромождением вагонов горит, боеприпасы взрываются, вокруг черный дым. А паровоз с одним вагоном продолжает движение.

Пришлось пикировать на него отдельно. Да трижды, так как за два предыдущих захода цель не была поражена: паровоз с вагоном оставались целыми.

В этом азарте "охотника" не заметил, что сзади наш самолет атакуют четыре немецких истребителя. Перевожу свой Пе-2 на бреющий полет. Одна пара "мессеров" сразу повернула назад. Другая же, перестроившись в зоны недоступности наших пулеметов, сопровождает нас, выбирая момент не упустить такой хороший для них "пирог". Прижимаемся к опушке леса на берегу реки Северный Донец. Противник вынужден оставить преследование. Выполнив задание, мы приземлились в Обояни на дозаправку.

В этих боях я мужал и рос, как военный летчик. Я был назначен заместителем командира эскадрильи, стал дважды орденосцем.



В мае 1943 года корпус, а с ним наш полк и эскадрилья, были переброшены на Степной фронт. Базой для нас стал один из полевых аэродромов. Прибыло пополнение, сформировалась третья эскадрилья из бывшего полка ночных бомбардировщиков.

В числе летчиков этой эскадрильи оказался мой однокашник по Новосибирской авиационной школе, барнаулец Павел Артемьевич Плотников, ставший впоследствии дважды Героем Советского Союза. Позже, когда я принял эскадрилью, Павел стал моим заместителем, а летом 1944 года его назначили командиром эскадрильи в соседнем авиаполку.

Готовимся к новым боям на Курском выступе. С началом общего нашего и немецкого наступления 5 июля 1943 года мы в воздухе. Боевые вылеты в этот день представляли свой особый интерес. Считается, что воздушные просторы безграничны. Во время Курской битвы над полем боя было тесно от большой наполненности неба авиацией. И нашей, и немецкой.

Нескончаемыми волнами с обеих сторон летели навстречу друг другу бомбардировщики, штурмовики, истребители. На всех высотах! Шли жаркие и непрерывные воздушные бои. От разрывов зенитных снарядов плыли в воздухе черные тучи дыма, снижая видимость целей или помогая нам в маскировке. Но мы делали свое дело. Бомбовыми ударами поражали противника на земле, а на снижении пулеметным огнем уничтожали живую силу врага, подавляли узлы сопротивления и опорные пункты.

Бои были тяжелыми, мы потеряли многих товарищей. Но не напрасно. Немцы откатывались под напором советских войск. Особенно много тут действовало танков и артиллерии. С высоты это хорошо просматривалось и вызывало гордость за нашу неодолимую силу и мощь. Пятого августа столица нашей Родины салютовала войскам Степного и Воронежского фронтов, освободивших старинные русские города Орел и Белгород.

...После освобождения Харькова в наступательном порыве наземные войска встретили сопротивление двумя группами. Прикрытие - шесть истребителей Ла-5 было довольно слабым, поэтому до двух десятков немецких самолетов "связали" их своими атаками. Досталось и нам. Одного "стервятника" зажег Николай Чуфистов, другого сбил Юрий Зильборборд при выводе нашего бомбардировщика из атаки. Свалился в кабине, обливаясь кровью, мой штурман, вспыхнул пламенем центральный бензобак. В моей кабине - языки огня, он жжет лицо, шею, руки. Даю команду стрелку прыгать. Рву ручку аварийного сброса колпака, а он не сдвигается с места. Мелькнула предательская мысль: "Все, конец!" В нервном напряжении не чувствую уже воздействия огня. Решаюсь на последний шанс, бросаю самолет в крутое пикирование, отрываюсь от сидения и ударяюсь в неоткрывающийся колпак над головой... Вываливаюсь из кабины в воздух. И вот я - под куполом оранжевого шелка. Слева дымящийся город. Слышу стрельбу в моем направлении. Это немецкие "мессеры" бьют в меня. Скольжением и подтягиванием строп вывожу себя из-под обстрела. Наконец приземляюсь у опушки леса. Ветер тащит парашют и меня по земле. Подбежали бойцы пехоты, освободили от парашюта. Медпункт, перевязки, медсанбат. В палатке, на соломе лежал и мой спасшийся стрелок. У меня от ожогов образовалась отечность век, она закрыла глаза. Неужели ослеп? Сумасшедшим криком зову сестру. Она успокоила: все пройдет.

31 августа меня и Юрия Зильборборда вместе со многими другими ранеными погрузили в санитарный поезд. Вскоре он остановился на станции. Тяжелораненых снимали с поезда в расположенный тут госпиталь. Нам отказали. Мы решили "пробираться" к своим. Юрий уехал искать наш полк. Через два дня прилетел новый командир полка, майор Тюриков, и увез с собой меня. В полку много новостей. Погиб командир полка майор Пчелкин, представивший меня накануне к званию Героя Советского Союза.

Далее - лечение в Московском авиагоспитале. Шестого ноября 1943 года попал в Большой театр на оперу "Иван Сусанин". В середине представления спектакль



прерывается, и директор театра объявляет об освобождении советскими войсками столицы Украины города Киева. Долго не смолкали аплодисменты и возгласы всего зала от партера до галерки. По окончании оперы смотрел салют и радовался вместе с москвичами этому знаменательнейшему событию.

В середине ноября вернулся в полк и принял на себя командование эскадрильей. А движение на запад продолжается. С 29 января по 17 февраля 1944 года участвуем в ликвидации Корсунь-Шевченковской группировки немцев. Затем базируемся в Умани. Бомбили водные переправы и скопления отходящих войск противника. А отступают они уже на всех фронтах.

15 апреля 1944 года объявляется боевая тревога для моей эскадрильи. Разведка донесла, что на Румынской территории в районе населенного пункта Т. немцы сосредоточились с танками для контратаки. Эту атаку нам предстояло сорвать. Отправляются четыре пары самолетов, пятой парой пошли я и летчик Зиновьев.

Заходим на цель, нас заметили, начался обстрел. Появилось до пятнадцати истребителей врага. Сбросив бомбы, непрерывно маневрируя, возвращаемся к линии фронта. Один "стервятник", выходя из атаки на нас, попал под огонь пулемета штурмана, задымился. Сбит!

До своих уже недалеко, но горит мой ведомый Зиновьев. Только бы дотянуть! И тут случилось непредвиденное. Один из немецких ассов атаковал нас на встречном курсе. Этой атаке я не заметил. А снаряд из авиапушки фашиста уже пробил борт кабины и разорвался у моей левой ноги. Пошевелив ногами, определил, что лететь дальше ещё смогу, но, от потери крови потерял сознание... Очнулся, а меня ... тащат по земле румынские солдаты. Через два месяца лечения в румынских лазаретах и госпиталях попал в лагерь военнопленных. Здесь произошла встреча с моим штурманом. Набираясь сил, мы стали думать о побеге. К нам примкнул ещё один летчик, сбитый в боях под Яссами, Ваня Оскирко. Он тяжело переживал плен и предпринял уже четыре неудачных побега. В одну из дождливых августовских ночей 1944 года нам удалось бежать. Через 17 суток нас обнаружили вблизи линии фронта наши разведчики, возвращавшиеся с задания. Они вывели нас в расположение своей части.

...С чувством большого удовлетворения мы 10 февраля 1945 года вступили на землю фашистской Германии. С воздуха видим, как решительно продолжается движение наших войск к заветной и долгожданной цели - Берлину. Мы крушим узлы сопротивления, все, что представляет значение для нашего бомбометания. 10 апреля радостный день, началась последняя стратегическая наступательная операция - Берлинская. Второго мая Берлин капитулировал. А утром восьмого мая - построение всех полков дивизии, митинг. Стоим в торжественном ожидании. Выходит перед строем комдив и объявляет ... боевую тревогу: лететь на помощь восставшей Праге.

Каков итог войны для полка и однополчан, для меня лично? Полк стал Гвардейским, награжден орденами Суворова и Кутузова. Ему присвоено наименование Берлинский. 36 раз в приказах Верховного Главнокомандующего всему личному составу объявлялась благодарность. В полку восемь Героев Советского Союза. Понесены и большие потери. Из тех, кто в нем начинал войну, остались в живых немногие.

Через месяц после Победы мы перебазировались в город Вену, столицу Австрии. Оттуда я уехал на высшие офицерские курсы ВВС. Нас собралось 120 человек. Группу бомбардировщиков поручено было возглавить мне. Парторгом её был барнаулец Иван Глушков. Сорок два Героя Советского Союза и два дважды Героя, в том числе и Павел Плотников, учились на этих курсах вместе со мной. Прославленная когорта боевых военных летчиков. И все командиры эскадрилий. Учились, решали тактические задачи, летали. Я окончил курсы с отличием и был аттестован на повышение в должности. В ноябре того же года состоялся выпуск, был предоставлен и отпуск. Провел его в семье жены, Лидии Григорьевны. Она моя однополчанка. Около двух лет на войне мы с ней дружили, а в конце войны поженились.



...Вернулся на железнодорожный транспорт. Конечно, не паровозником. Инженер и начальник группы в управлении Томской железной дороги (г.Новосибирск), затем заместитель начальника тяговой части на станции Топки, где через два года принял все депо. В 1957-1960 годах работал начальником локомотивного отдела, электрификации и энергетики Топкинского отделения. Весной 1960 года переведен на эту же должность в Барнаульское отделение. Здесь и доработал до проводов на пенсию, хотя и став пенсионером, еще 17 лет трудился на разных должностях и направлениях в Алтайском отделении железной дороги. Всего железнодорожному транспорту отдал более сорока лет своей жизни”.

