



Буланов Владимир Петрович

В 4 ЧАСА 30 МИНУТ ПОЛК СНОВА ПОДНЯЛИ ПО ТРЕВОГЕ

Родился 19 февраля 1919 года в крестьянской семье в деревне Берница Кашинского района Тверской области. Учился в сельской школе Чагино, затем в Кашинской школе, где закончил 8 классов, а в 1936 году переехал в г. Подольск, к старшему брату. В этом же году поступил в Подольский индустриальный техникум на горновзрывное отделение. В 1937 году, в 25 лет, брат погиб при аварии на заводе. Руководство завода им. Орджоникидзе платило мне 137 рублей ежемесячно, чтобы я мог дальше продолжать учебу. В 1938 году, после окончания 2-х курсов техникума, мы, трое слушателей техникума, прочитав в газете объявление о наборе в военную школу штурманов, подали в военкомат заявление. Нам предложили на выбор две школы — в Краснодаре и Харькове. После долгих дебатов перед картой, куда лучше ехать, путем жеребьевки выбрали Краснодар. В августе мы прибыли в Краснодар, где школа еще только строилась. Одновременно с учебой курсантам приходилось принимать участие в строительстве. Школу штурманов я закончил в июне 1940 года, получил звание лейтенант. По разнарядке был направлен в 46-й бомбардировочный полк 9-й авиадивизии на аэродром Шяуляй в Литве. В полку по штату было 62 самолета СБ. В то время летали очень много, оттачивая свое мастерство в самолетовождении и бомбометании, на полигоне, расположенном вблизи г. Вильнюс.

Перед войной полк получил несколько двухместных пикирующих самолетов AP-2 авиаконструктора Архангельского. В период освоения самолета я был включен в экипаж комиссара полка Григория Дубинина, в качестве штурмана. О комиссаре должен сказать, что он был человек исключительно образованный, умел найти подход к любому. Отличный летчик погиб летом 1942 года, будучи комиссаром 10-го разведывательного полк. Похоронен в братской могиле в г. Малоярославце Московской области.

В 1941 году, накануне войны, в Прибалтике проходили большие маневры. Мне пришлось летать с полковником — инспектором Главного штаба ВВС. За пять — семь дней до начала войны маневры сроч-но закончили, мы вернулись на аэродром Шяуляй.

В июне 1941 года немецкая авиация каждый день нарушала нашу границу с целью разведки советских войск. Самолёты залетали глубоко на нашу территорию, что хорошо просматривалось по следу инверсии. Наши истребители перехватывали их, сопровождали до границы, но сбивать разведчиков командованием было запрещено. Благодаря беспрепятственным разведывательным полетам немцы собрали богатую информацию о дислокации наших войск, в результате чего мы понесли колоссальные потери авиации в первые дни войны. Мы, рядовые летчики и штурманы, чувствовали, что обстановка накалилась до предела. Немцы сосредоточили огромное количество войск у нашей границы. В начале июня литовцы говорили нам, что немцы начнут войну 15 июня в воскресенье, уже 8-12 июня дату перенесли на 22 июня. (Это к вопросу о том, кто начал войну — Гитлер или Сталин.)

21 июня в конце дня полк поднялся по тревоге, и мы перебазировались на полевой аэродром Гурджай. Мы расставили самолеты по линейке в 15-20 метрах от опушки леса, замаскировав их срубленными березами, фактически создали отличную цель для немецкой авиации. Утром 22 июня в 4 часа 30 минут полк снова подняли по тревоге, подвесили бомбы под самолеты, и мы получили приказ бомбить немцев, форсирующих реку Неман. Я вылетел в составе третьей девятки, но мы до цели не долетели, так как радист ведущего самолёта по радио получил команду вернуться обратно. Эта команда была ложной. Через некоторое время вернулись две первые десятки со значительными потерями.

Во время завтрака, часов около девяти, шесть немецких бомбардировщиков произвели налёт на наш аэродром. Первый заход они сделали по стоянке, а последующих два — по опушке леса, где нахо-

дился личный состав полка. Пришлось проявить смекалку и прятаться за стволы крупных деревьев с противоположной стороны для направления захода немецких самолётов. В первый день войны полк понёс значительные потери в авиационной технике и в личном составе.

Наш самолёт СБ после первого вылета был уничтожен немцами, поэтому дальше мне пришлось летать на самолёте Ар-2 с комиссаром полка. К четырнадцати часам мы получили команду на сохранившихся самолётах перебазироваться на аэродром Румбала в пригороде Риги. Перелёт был выполнен организованно, к тому времени в полку осталось уже около 40 самолётов. Утром кто-то пустил слух, что немцы выбросили десант на западный край аэродрома. Мы же располагались на восточном краю, и между эскадрильями чуть не состоялся бой, но в итоге разобрались, что эта свои. На следующее утро нас снова подняли по тревоге и приказали лететь на аэродром Опочка, что западнее Пскова. Все вылетали очень неорганизованно, с разных направлений, одиночными экипажами. Когда я сел в самолёт Ар-2, то обнаружил, что у меня нет карты. К самолёту подбежал «безлошадный» лётчик Файзулин и сел ко мне в штурманскую кабину, я взял у него карту масштаба 25 км в 1 сантиметр, и с трудом найдя Опочку, мы взяли нужный курс. Однако там, на месте аэродрома, не было ни одного самолёта, и мы решили произвести посадку на соседний аэродром Идрица. Ближе к вечеру мы перелетели на Опочку и стали ждать остальные экипажи. С этого аэродрома началась боевая плановая работа по уничтожению наступающих немцев.

Девятый вылет мы выполняли для нанесения удара по ближайшему лесу у аэродрома Шяуляй, где скопилось много боевой немецкой техники. Удар с высоты 300 метров был эффективен. Возвращаясь обратно, командир полка майор Жигарёв при подлёте к аэродрому Дуагавпилс, на котором горели самолёты и постройки после удара немецкой авиации, даёт сигнал следовать на аэродром вылета, а сам начал заходить на посадку. Пролетели 20-30 км от аэродрома Дуагавпилс, на высоте четырёхсот метров у нас отказали оба двигателя. Теряя скорость и снижаясь, мы искали место для посадки. Под нами была холмистая местность, и наш самолёт несло прямо на дом. В последний момент на минимальной скорости и высоте лётчик всё-таки сумел перевалить через этот дом, и мы упали (спарашютировали) в огород. Когда самолёт остановился, у меня под ногами была земля, а не пол кабины. Григорий Дубинин сильно ударился головой о прицел. Его я отправил в ближайший военный госпиталь. Что делать с самолётом? Я решил его сжечь, обложил соломой из скирды, поджёг, но самолёт

не горел, баки были прострелены, и горячее вылилось. Мне пришлось поработать в кабине молотком. Секретную в то время радиостанцию РСБ-10 с самолёта я снял.

Утром Григорий Дубинин на машине подъехал в район посадки самолёта и сказал мне: «Собирайся скорее, это последняя машина. Сзади немцы». Радиостанцию я забрал с собой и, проезжая какой-то городишко, оставил ее в военкомате. Так закончился мой первый этап участия в Великой Отечественной войне.

С июля до октября полк переучивался в Краснодоне на самолёты Пе-2, я снова был в составе экипажа: Балабанов, Буланов, Перетятко.

19 октября 1941 года наш 603-й авиаполк в составе 22 самолётов Пе-2 перебазировался на аэродром Щербинка под Подольском. В этот же день мы сделали звеном один боевой вылет в Балабаново, вблизи Нарофоминска. В этом вылете погиб один экипаж, в котором штурманом был сын великого артиста Москвина. Полк был подчинен 23-й или 32-й наземной армии Западного фронта. В этот же день мы перебазировались на аэродром Раменское. Начались горячие будни, немцы рвались к Москве со всех направлений. В дни, когда погода позволяла наносить удары по фашистам, мы выполняли по 5-6 боевых вылетов в день.

Наш экипаж был как бы штатным разведчиком. Рано утром мы вылетали на разведку, докладывали в штаб о наличии целей и их характере, после этого полк наносил массированные удары по этим целям. Особенно много работали по танковым колоннам Гудериана на дорогах от Венева на Каширу. Нашему экипажу приходилось отыскивать цели, как правило, два раза в день.

В октябре наш экипаж наградили орденами, а в начале декабря я был представлен к званию Героя Советского Союза. Несмотря на тяжёлые бои и близость немцев к Москве, личный состав панике не поддавался, и мы были уверены в нашей победе. Проведённый парад 7 ноября на Красной площади укрепил эту веру.

Второго января 1942 года нам поставили задачу разведать пять полевых аэродромов, которую мы выполнили и благополучно возвратились на свой аэродром.

После обеда получили новое задание под прикрытием двух истребителей, ведущего, которым управлял Герой Советского Союза Клещев и его ведомого, произвести полёт на аэродром Юхнов, вызвать на себя огонь, чтобы определить огневые средства, а если огня не будет — произвести посадку на аэродром. Согласовав все детали полёта, мы вылетели на выполнение задания.

Погода была «миллион на миллион». По какой-то причине на наш самолёт был подвешен полный боекомплект. Чтобы от него освободиться, нам пришлось лететь далеко на запад по дороге Юхнов-Рославль и нанести удар по колонне немцев. После разворота мы пошли со снижением на аэродром Юхнов, с того времени самолётов прикрытия мы уже не видели. Примерно на высоте 500-600 метров нас перехватили один — два немецких истребителя «Хенкель-113». После первой атаки самолета врага был подбит, задымил и ушёл на запад, а второй всё-таки нас поджёл, и мы на горящей машине, срубив по пути крылом единственную на поле берёзу, произвели посадку, оставив по дороге многие детали самолёта. Нас спасло лишь то, что немецкий лётчик, который нас поджёл, сделав два виража, над горящим самолётом, не увидел наш экипаж вне машины и улетел.

В это время по дороге, которую мы пересекли при посадке, проезжала легковая машина с немцами. Автомобиль остановился, из него вышел немец, посмотрел на наш горящий самолёт и, видя, что экипажа нет, сел обратно в машину и уехал. После этого я разбил головой плексиглас фонаря, и мы выбрались из самолёта. Оглядевшись вокруг, я увидел неподалёку стог сена и предложил товарищам расположиться возле него. С собой у нас было оружие, мы летали с ним всегда. На горизонте виднелась деревушка, она называлась Вихляевка и располагалась западнее Малоярославца. Я вызвался сходить туда на разведку. Из-за глубокого снега идти по полю было трудно. Уже на середине пути мне встретились люди, которые сказали, что немцев в деревне нет. Около Вихляевки находился противотанковый ров, и как только я перебрался через него, лётчик и радист потеряли меня из виду. Среди встречных людей был мальчик на лыжах, по моей просьбе он съездил за моими товарищами. Затем мы перешли в деревню.

Население нас хорошо встретило, дали кое-какую верхнюю одежду, чтобы прикрыть лётное обмундирование. Расположились мы в двух избах, лётчик с радистом в одной, а я в другой избе, у старушки. Перед сном положил пистолет под подушку, так спал всю ночь. На утро, хорошо выспавшись, мы взяли карту и пошли расспрашивать местное население обо всём, что есть в округе. Так мы собрали данные о местах нахождения немцев.

4 января в 10 часов утра ко мне прибегает лётчик и говорит, что, когда наш радист вышел умываться, его забрали немцы, для помощи в снятии связи. Нам ничего не оставалось делать, кроме как отправиться в лес, чтобы перейти линию фронта. В дороге мы ориентировались по компасу, который я носил вместо часов. По пути набрали

на склад, увидев там немцев, залегли, а потом ушли снова в лес. Примерно часов в восемь вечера, когда уже стемнело, мы вышли на дорогу. На дороге никого, где-то сзади гудели и разрывались мины. Мы находились где-то рядом со своими. Измучившиеся, мы шли вдоль дороги. Вдруг впереди прошла шальная пулемётная очередь. Пройдя опасное место, услышали: «Дай мне плоскогубцы». Я сказал лётчику: «Толя, это же свои, идём скорее к ним». Так мы вышли к артиллеристам. Там, на месте выпили за успешное возвращение по рюмке спирта, а потом сели на попутный транспорт и вернулись в свой полк. Это был наш 122-й боевой вылет.

Начальник особого отдела полка после освобождения территории проверил, где мы были и что делали, очевидно, он доложил по нашей команде, что с немцами мы не имели связи, и нас не отправили в лагерь для проверки. Радист, по его словам, сумел расправиться с немцами, которые его забрали, и тоже вернулся в полк.

5 мая 1942 года наш экипаж командировали в Кубинку, где на базе 39-й разведывательной эскадрильи формировался 10-й разведывательный полк первой Воздушной Армии. В разведывательном полку мы выполняли не более двух вылетов в день, а с 1943 года — через день. Полк, в зависимости от продвижения войск, последовательно перебазировался на аэродром Малоярославец, а звено Балабанова — на аэродром Алферьево, для ведения разведки по обеспечению Ржевской операции.

Лично нашим экипажем была вскрыта и сфотографирована строящаяся новая линия обороны, что позволило наземным войскам успешно её преодолеть.

В октябре 1943 года меня назначили штурманом эскадрильи на самолётах Ил-10, я выполнил пятнадцать боевых вылетов, ведя разведку наземных войск противника. В этом же месяце мне предложили поехать учиться в Военно-воздушную Академию, на штурманский факультет. Я дал согласие. В академии мне объявили, что вместо Героя Советского Союза меня, капитана, наградили орденом Суворова III степени, но по статусу он мне не был положен. Роковую роль, очевидно, сыграло кратковременное пребывание на территории противника и отсутствие данных о поражении «Хенкель-113» при выполнении задания в 603-м полку и при поражении «Хенкель-113» во время выполнения задания в 10-м полку.

Последние девять боевых вылетов мной были сделаны в 10-м разведывательном полку на самолёте Ил-10 с Героем Советского Союза Харитоновым с аэродрома Бениконь в Минской операции в

июле 1944 года в Отечественную Войну, где я был в качестве стажёра от Академии. И так всего я выполнил 255 боевых вылётов.

День Победы встретил дежурным по штурманскому факультету. На фронте я был награждён орденами: Красного Знамени, Красной Звезды, двумя орденами Отечественной войны II степени, Суворова III степени, медалью « За боевые заслуги». В мирное время я награжден тремя орденами Красной Звезды, орденом Трудового Красного Знамени (за освоение Ан-22), орденом Отечественной войны I степени и многими медалями.

После окончания Академии в 1946 году я служил в Штурманском отделе Главного Штаба ВВС до 1953 года, а затем Главным штурманом ВВС Таврического Военного округа, в 76-й Воздушной армии Ленинграда, в 24-й Воздушной армии Германии и ВВС Московского Военного округа. Последняя моя должность — Главный штурман ВВС (1971-1980 годы). Последнее воинское звание — генерал-лейтенант авиации (1974 год).

В 1947 году в марте меня скрутил радикулит, после выздоровления решил, что клин клином выбивают. Начал регулярно и усиленно заниматься на улице утренней зарядкой, зимой и летом в лёгкой одежде продолжительностью не менее 1 часа 20 минут. После самомассажа и ежедневный холодный душ. Я не утверждаю, что физкультура влияет на продолжительность жизни, однако все мои родственники уходили из жизни в 70-72 года, за исключением отца (80 лет). А мне скоро будет 85, и я себя чувствую как 60-65 летний. Поистине жизнь — это движение. Делайте выводы.

Июль 2003 г.



В подготовке настоящих воспоминаний оказал помощь **Шоль Дмитрий Евгеньевич**, студент 2-го курса Московского авиационного института