

Владимир Сапёров

**Дальняя авиация. Война
глазами фронтовиков**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-94
ББК 63.3-8
С19

- Сапёров В.**
С19 Дальняя авиация. Война глазами фронтовиков / Владимир Сапёров – М.: Lennex Corp, — Подготовка макета: ООО «Книга по Требованию», 2026. – 144 с.

ISBN 978-5-6055643-6-2

В книге собраны воспоминания лётчиков и штурманов бомбардировщиков Пе-8, Ил-4, Б-25, ТБ-3, Ли-2. Экипажи этих самолётов выполняли самые различные боевые задачи: налёты на железнодорожные узлы, столицы государств-противников, сброс агентов в тылу врага. Успех или неудача вылета зависели от собранности и внимательности каждого члена экипажа. Ежедневный тяжёлый воинский труд, напряжение многочасовых вылетов, огонь зениток, атаки истребителей, многодневные блуждания по вражеской территории — это далеко не полный перечень испытаний, выпавших на долю настоящих героев.

Эта книга — дань памяти поколению Победителей.

ISBN 978-5-6055643-6-2

© Lennex Corp, 2026
© В. Сапёров, 2026



СЕРИЯ
РОДИНА ЗОВЁТ!

Премия им. Александра Трифоновича Твардовского



СЕРИЯ
РОДИНА ЗОВЁТ!

Премия им. Александра Трифоновича Твардовского

Владимир Сапёров

ДАЛЬНЯЯ АВИАЦИЯ

ВОЙНА ГЛАЗАМИ ФРОНТОВИКОВ

80 лет Победы в Великой Отечественной войне

Москва
Интернациональный Союз писателей
2026

УДК 821.161.1
ББК 84(2Рос=Рус)6
С19

Продюсер проекта Елена Кувшинова

Сапёров, Владимир

С19 Дальняя авиация. Война глазами фронтовиков / Владимир Сапёров. — Москва: Интернациональный Союз писателей, 2026. — 144 с. (Серия «Родина Зовёт!», премия имени А. Т. Твардовского).
ISBN 978-5-6055643-6-2

В книге собраны воспоминания лётчиков и штурманов бомбардировщиков Пе-8, Ил-4, Б-25, ТБ-3, Ли-2. Экипажи этих самолётов выполняли самые различные боевые задачи: налёты на железнодорожные узлы, столицы государств-противников, сброс агентов в тылу врага. Успех или неудача вылета зависели от собранности и внимательности каждого члена экипажа. Ежедневный тяжёлый воинский труд, напряжение многочасовых вылетов, огонь зениток, атаки истребителей, многодневные блуждания по вражеской территории — это далеко не полный перечень испытаний, выпавших на долю настоящих героев.

Эта книга — дань памяти поколению Победителей.

Автор глубоко признателен Артёму Владимировичу Дробкину за разрешение использовать материалы из его книги «Я дрался на бомбардировщике».

УДК 821.161.1
ББК 84(2Рос=Рус)6

© Владимир Сапёров, 2026
ISBN 978-5-6055643-6-2 © Интернациональный Союз писателей, 2026

Предисловие

Дальняя авиация (ДБА¹, АДД², 18-я ВА³) в годы Великой Отечественной войны являлась мощным дальнобойным и наиболее манёвренным ударным средством в руках Верховного главного командования. За годы войны она произвела около 220 тысяч боевых самолёто-вылетов, сбросив на врага около 2 млн 266 тысяч бомб общим весом более 200 тысяч тонн, что составило около 1/2 всех бомб, сброшенных на врага всеми ВВС КА⁴. Потери ДБА, АДД и 18-й ВА в войне составили 3570 самолётов и более двух тысяч членов экипажей.

Вклад ДБА, АДД и 18-й ВА в разгром фашистского агрессора получил всеобщее признание. За годы войны стали гвардейскими 4 корпуса из 8, 12 авиадивизий из 22, 43 авиаполка из 66. Орденами награждены 7 авиадивизий и 31 авиационный полк. За героизм, проявленный в годы войны, 286 человек удостоены звания Героя Советского Союза и Российской Федерации, а пятеро из них этого высокого звания удостоены дважды. Более 80 экипажей стали экипажами Героев.

Пятьдесят два Героя Советского Союза (России) ДА⁵ погибли в годы Великой Отечественной войны (и до конца 1945 г.) при выполнении боевых задач, в авиационных катастрофах и ЧП на земле. Двадцать два авиатора погибли, не узнав о том, что они стали Героями, то есть до опубликования Указа. Из них семь — Герои России.

¹ Дальнебомбардировочная авиация. — *Здесь и далее прим. ред.*

² Авиация дальнего действия.

³ 18-я воздушная армия.

⁴ Военно-воздушные силы Красной армии.

⁵ Дальняя авиация.

Восемьдесят лет как закончилась Великая Отечественная война. Ценою 27 миллионов жизней страна отстояла свою свободу и независимость. Президент России В. В. Путин в своём письменном обращении, адресованном посетителям выставки «Парад Победы 24 июня 1945 года», подчеркнул:

«Нам нельзя забывать об этом сильном параде. Историческая память — залог достойного будущего России. Мы должны перенять у героического поколения фронтовиков главное — привычку побеждать. Эта привычка очень нужна в нашей сегодняшней мирной жизни. Она поможет нынешнему поколению выстроить сильную, стабильную и процветающую Россию. Уверен, что дух Великой Победы будет хранить нашу Родину и впредь в новом, XXI веке».

В книге собраны воспоминания лётчиков, штурманов бомбардировщиков Пе-8, Ил-4, Б-25, ТБ-3, Ли-2. Экипажи этих самолётов выполняли самые различные боевые задачи: налёты на железнодорожные узлы, столицы государств-противников, сброс агентов в тыл врага. Успех или неудача вылета зависели от собранности и внимательности каждого члена экипажа: от командира корабля, который «должен быть как дирижёр оркестра», до хвостового стрелка. Ежедневный тяжёлый воинский труд, напряжение многочасовых вылетов, огонь зениток и атаки истребителей, покидание горящего самолёта и многодневные блуждания по вражеской территории — это далеко не полный перечень испытаний, выпавших на долю людей, чьи воспоминания представлены в этой книге. Вас ждут захватывающие рассказы о судьбах людей поколения Победителей, дань памяти им.

1. Белоусов Николай Иванович

— *Как вы попали в авиацию?*

— Осенью 1937 года пришла путёвка в Оренбургское лётное училище. На медкомиссию в Куйбышев приехали 11 человек. Смотрю — одного, другого отчислили, думаю: «И меня тоже...» — я тогда не считал себя богатырём. Но, к своему удивлению, все медицинские комиссии прошёл. Обучение было трёхгодичным. Летал я хорошо и выпустился в числе первых десяти лучших курсантов. Нам, этой десятке лучших курсантов, надели два кубаря лейтенантов. Только мы уехали из Оренбурга, как пришёл приказ Тимошенко (из училища стали выпускать сержантами).

Попал я в 455-й дбап⁶, который базировался под Новгородом, в Кречевицах. На вооружении стоял бомбардировщик ДБ-ЗА. Практически сразу после моего приезда лётчики отогнали эти самолёты, а мы поездом поехали в Воронеж получать новенькие ДБ-ЗФ. Пригнали самолёты, приступили к их освоению. Учились летать в облаках, что вскоре меня и спасло. Для этого сделал несколько полётов с инструктором под матерчатым колпаком, а затем уже летал самостоятельно. Буквально за две недели до войны полк перелетел на полевой аэродром в 100 км на юг. Это уберегло нас от первых бомбёжек. Аэродром в Кречевицах, хорошо известный немцам, был разбомблён ими в пух и прах.

⁶ Дальнебомбардировочный авиационный полк.

— Как для вас началась война?

— В ночь с субботы на воскресенье я был дежурным по полку... На другом конце провода дежурный говорит: «Боевая тревога с подвеской бомб!» Разбудил командира полка. Он говорит: «Ты в боевом расчёте. Сдавай дежурство — и к самолёту». Сдал. Прибежал. Техники подвешивают бомбы. Команды на вылет нет. Первый вылет полк, все пять эскадрилий, совершил 25 июня. Собрались в колонну и полетели бомбить по дорогам скопления танков и автомашин. В первый вылет никого из нашего полка не сбили.

— Вас сбивали?

— Двадцать седьмого июня третий вылет. Задание такое же — бомбить колонны танков и автомашин западнее Даугавпилса. Я прихожу к самолёту, техник докладывает, что неисправна радиостанция и самолёт ко взлёту со всеми не будет готов. Я лёг под самолёт и жду. Приезжает комиссар полка Ершов, такой грубый мужик: «Почему не вылетаете?» — «Радиостанция неисправна». — «Что значит неисправна?! Почему неисправна?! Взлетайте!» — «Пока не починят, не полетим!»

Он уехал, пришёл радиотехник и минут через 20–30 починил радиостанцию. Полетели. Облачность на 1200–1400 метров. Я иду под самой нижней кромкой облаков. Как только радист и стрелок сообщают: «Командир, заходит истребитель» — я сразу ныряю в облако, изменяю немного курс, через 5–7 минут вываливаюсь. Истребители меня теряют. Дошли до Сувалки. На местном аэродроме подсчитали количество самолётов, доложили на КП⁷ и взяли курс домой.

Идём. Лечу спокойно, думаю, задание выполнили, летим к дому. Примерно за 3–5 минут до линии фронта закончилась облачность — я один в открытом небе. Думаю: «Тут нас могут перехватить истребители». И точно. Стрелок-радист кричит: «Справа и слева две

⁷ Командный пункт.

пары “мессеров”! Подходят!» — «Стреляй!» Он дал одну очередь и замолчал. Стрелка в том вылете у меня не было. По самолёту забарабанили пули. Смотрю, в левой консоли крыла здоровая дыра от пушечного снаряда и горит бензобак. Хорошо, что над вражеской территорией я включил подачу CO_2 (нейтральный газ) в баки и бак не взорвался. Пламя сначала до хвоста не доставало, а потом всё сильнее и сильнее.

Я вошёл в это облако с правым креном. Тут же резко переложил крен влево. Когда вышел, смотрю, немецкие истребители далеко вправо. Что-то понесло пылью из кабины. Такое бывает, когда штурман откроет люк. Смотрю, штурмана нет. Думаю: «Вот ты гад, без команды прыгнул». Между кабиной лётчика и бомболюком плексигласовая перегородка, видно, что висят 10 ФАБ-100⁸. Аварийно сбросил бомбы. Створки бомболюка закрывать не стал, так и летел с открытым. Впереди ещё облако. Я к нему на полных газах, скорее, чтобы спрятаться. Спрятался. Пролетел какое-то время. Выскочил. Истребителей не вижу. Я на горящем самолёте летел ровно 30 минут! Мне потом никто не верил. Самолёт должен был взорваться! И тут как будто бы Боженька мне подсказал: «Пора прыгать». Высота 3000 метров. Самолёт немного задрал и выпрыгнул. Прошло 4–5 секунд, не больше, и самолёт взорвался. Закрыв лицо, чтобы осколки не попали, но повезло — всё пролетело мимо.

Парашют пока не открываю, чтобы истребители, если летят за мной, не расстреляли меня. Меня закрутило в штопор. Наконец нашёл кольцо. Чтобы выйти из штопора, надо развести руки и ноги. Ноги развёл, а кольцо боюсь отпустить — не найду потом! Всё же отпустил, развёл руки. Смотрю, земля начинает быстро приближаться — пора открывать парашют. Дёрнул

⁸ Фугасная авиационная бомба, в данном случае весом 100 кг.

кольцо — парашют не открывается. Пронзила мысль: «Зря затянул». Только я это подумал, он — хлоп, открылся. Посмотрел вверх — парашют неповреждённый, круглый купол. Впереди меня вспаханное чёрное поле. День солнечный. Солнце бьёт туда. Думаю: «Хорошо бы приземлиться на пахоту». Немножко подтянул стропы. Приземлился так, что даже не упал. А ведь это был мой первый прыжок с парашютом! Но у меня не было никакого волнения — это был единственный шанс остаться в живых.

Приземлился в Латвии, на нашей территории. Парашют скрутил, держу под мышкой. Смотрю, впереди одиночный дом. Подошёл, навстречу мне выходит крестьянин. Спрашиваю: «Немцы есть?» — «Нет. Закурить есть?» В кармане у меня был металлический портсигар. Достая, смотрю, а передняя крышка помята — пуля срикошетила. Так что этот портсигар спас мне ногу. Закурили. Он говорит: «Пошли, я угощу молоком». Отрезал свежее испечённого душистого хлеба и налил кружку молока.

Вдруг в дом входят трое молодых парней с красными повязками: «Мы комсомольцы. Видели, как ваш самолёт взорвался и упал на землю. Мы нашли обломки и неразорвавшиеся бомбы». — «Не может быть. Я к этому месту тридцать минут летел без бомб». — «Пойдёмте, сами убедитесь». Пошли в лес — недалеко, метров 500–600. Смотрю, лежат голубые кислородные баллоны — они их за бомбы приняли. Четыре баллона, на меня и штурмана, — чистые, а ещё два забрызганы кровью и уже подсохшими мозгами. Значит, стрелка, скорее всего, убило в воздухе, и надо его тело искать. Мы с комсомольцами рассредоточились. Он лежал на небольшом пригорке... руки раскинуты, мне сначала показалось, что живой. Подошёл, посмотрел — у него снарядом наполовину снесена голова. Я говорю двоим из этих парней: «Сколько до села?» — «Километра полтора-два». — «Идите в село, возьмите лопаты, выройте могилу, похороним его здесь». Они ушли.