**Интервью**

**Рогачёва Николая Павловича (1916-2009),**

**ветерана трёх войн (Халхин-Гол, Советско-Финская и ВОВ),**

**авиатехника, полковника авиации:**

**эпизоды службы в 149-ом истребительном авиационном полку**

**4-ой воздушной армии**

…В тылу воздушной армии были специально скомплектованные подразделения по вывозу подбитых самолётов. Их оттуда привозили уже не в полк, а на какую-то рембазу. Тогда была одна рембаза в Новочеркасске, под Ростовом. А стояли мы в (неразборчиво) в районе Донбаса, примерно километров 250 от линии фронта. Какой полк, какая часть часть ближе, той и передают… Либо ремпоезд назывался, либо мастерские какие стационарные. Вот дали нам распоряжение, чтобы получить в полк с этой рембазы в Новочеркасске самолёт. Командир полка дал указание лететь туда, посмотреть и при необходимости принять самолёт. А на чём ехать? У нас в полку был УТ-2 (У-2 был, и УТ-2 тоже…). Ну и вот мне честь выпала (смеётся) лететь. А Ваське Павлову, лётчику, дали команду отвезти меня туда. Мы с ним и полетели. Два раза мы с ним летали: сначала наУТ-2, а потом на УТИ-4. УТИ-4 – это И-16, истребитель двухместный.

Пришёл я к начальнику ремпоезда, показал документы и сказал, что прибыл такой-то принять самолёт. Самолёт оказался «сырой», недоделанный, дефектов на нём тьма.

А как обычно самолёт принимают… Осматривают и описывают все дефекты. Я написал целую «простынь» начальнику этого ремпоезда.

Тот говорит:

– Хотите, ждите, когда устраним всё это дело, тогда заберёте.

Я дал телеграмму в полк. Они ответили, что, мол, сидеть вам там ни к чему, вылетайте обратно. Мы и полетели.

Ну, а в то время в тылах готовили людей, специалистов для фронта. В одном месте по нашему маршруту тренировался какой-то милицейский полк, пехотинцы. Летим, самолёт полностью заправленный был. Взлетели, прошли минут десять или больше от Новочеркасска… А там местность была болотистая, низина… Воды не так уж много. И мотор затарахтел, перебои… винт остановился… На наше счастье винт остановился горизонтально (винт двухлопастной). Ну и плюхнул. А шасси-то у него не убирается. Чуть-чуть прополз и остановился. Вылезли. Вокруг то вода, то грязь. Шасси полностью ушли в грязь.

А ребята из милицейского бегут все к нам. Много их. Командир их спрашивает: «Вам что помочь?». Я ему объяснил: так и так. А там рядом где-то лесопилка что ли была – досок полно. Метров сто по болотине.

Командир говорит, что доски тут есть. Я попросил, чтобы их принесли. Разложили по ширине, народу-то много. Подняли его (самолёт) и по этим доскам выкатили на сухое место. А ещё, говорят, чего вам надо?

Говорю, что нужно шасси теперь промывать, воды надо. Вода тут есть рядом. Принесли вёдра, и всё… промыли. Я просмотрел всё. Нигде ничего не поломано, ни трещин нигде никаких. Ну а когда мотор затарахтел, обратил внимание, что сразу одновременно упали обороты и упало давление бензина. А там есть привод, мультипликатор так называемый, он сломался, у него был дефект. Я знал, что такой дефект есть и Ваське сказал, что наверняка вот это. Инструмент был у нас. Мультипликатор снял, точно привод слетел… отказал бензиновый насос и счётчик оборотов. А на самолёте четыре бака (в центроплане): справа два и слева два. А пятый бак фюзеляжный сзади мотора, он выше. Когда работаешь с нижним баком, то там обязательно топливный насос надо тянуть, а с фюзеляжного верхнего бака бензин может поступать самотёком на карбюратор.

Васька спрашивает: «Ну, что будем делать?». Говорю, попробуем на этом баке. Мы летели-то на нижних. А переключение баков, крана, он в передней кабине. Васька не успел переключить, да и высота-то маленькая. Поставили на верхний бак: отлично работает. А на нём можно лететь минут двадцать, не больше. Полететь, и где-то садиться, да переливать топливо. А у нас и посудины-то никакой нет, чем-то надо переливать (смеётся).

А мы с ним там купили штук пятнадцать бутылок водки. Она в фюзеляже была сложена. Ну чего… Верно, одна бутылка была неполная.

Васька говорит: «Давай выпьем по сто, не выливать же её» (смеётся). Осталась одна бутылка, была полупустая… Короче, одну бутылку, полбутылки было, а эту бутылку, там бак небольшой был (я не помню зачем в багажнике) вылили в эту коробку. Залили топливо в бак двумя бутылками. Я говорю:

- Давай так, я буду сливать с нижнего бака, а ты будешь в верхний заливать.

Залили полный бак. Опробовали. Договорились, что будем двадцать минут лететь и садиться. А лететь до аэродрома… Там был маршрут с Новочеркасска до Ровеньки, а потом с Ровеньков… был когда-то школьный аэродром, Луганская школа в посёлке Шмидта… мы там тоже когда-то стояли. Вот туда…. А потом сразу в Ворошиловград, там километров тридцать, наверное, и до этой …. Перехабенки (на слух, по карте не найдено) километров полсотни, там, где полк стоял. Четыре раза мы садились. Сядем, перельём горючее бутылками, и опять полетели. Бак был объёмом девятнадцать литров (тридцать восемь поллитров)…. И вот прилетели (там садились в поле)… А когда в Ворошиловград прилетели, то есть в школу Шмидта…. А там стояла какая-то часть, бомбардировщики… Мы с ним сели. Васька говорит: «Давай в противоположную сторону зарулим, чтобы никто не видел, что мы там делаем. Перельём» (смеётся). Я остался здесь, а он пошёл туда. Там машина подъехала. Спрашивают, мол, откуда и куда. Он показал полётный лист, все документы. Пошёл к руководителю полётов. Рассказал там всё…. Я не ходил. Они, говорит, смеются… Спрашивают, надёжная система-то у вас? Он говорит, проверено… Ну, взлетели оттуда, сели в Ворошиловград. Там лётная школа какая-то была. Местечко называется Острая могила.

 И вот на этой Острой могиле мы сели, а там появился наш с полка лётчик, он был раненый, из госпиталя добирался домой, в полк. Он нас увидал…. Пристал, вот берите меня с собой и всё… Я ему говорю: «Ну, куда ты… а он длинный, верзила… Если б ты хоть поменьше был…». Примерялись-примерялись в задней кабине. Ну что делать, там козырёк довольно высокий… Его посадили вниз, я сел ему на плечи наверх (неразборчиво). Взлетели. Нормально идём. Километров с полсотни... или больше…. Прилетели в полк. Командир, как увидел… Сначала на Ваську напустился, потом на меня. Мы говорим, мы же человека ведь привезли…нашего (смеётся). Командир спрашивает: «А как вы догадались до этого?» Ну как догадались? Всё померили… Не бросать же его… Вот прилетели и привезли этого человека. Командир пока ругался, а потом говорит: «Ну, всё обошлось хорошо! Значит, всё правильно сделали!» (смеётся). Был такой грех.

А потом, после дней через десять опять туда летали, только на другом самолёте. Они уже всё, что нужно сделали, проверили. На этом основании Васька облетал самолёт. А этот самолёт, когда мы с ним прилетели, стоял. И опять ещё одного нужно было везти лётчика, чтобы перегонять УТИ-4. Мы с ним улетели на УТИ-4. А Васька улетел на ЛаГГе. Вот так закончилась эта процедура приёма и перегона самолёта с одного аэродрома на другой.

**Николай задаёт вопрос:** А вы говорили командиру полка, как бутылками оперировали?

**Николай Павлович:** Говорили, конечно. Но мы не сказали, конечно, что выпили одну бутылку. Были пустые бутылки, да и всё. А подразумевать можно, что хочешь. Всё обошлось нормально. Вот, когда мы с Васькой потом встретились, он во всех деталях помнит это. Вот так.

**Николай:** А где вы ещё самолёты получали? В каких городах? Какие у вас маршруты были?

**Николай Павлович:** Ну, в Таганроге получали. Там много самолётов было. В Горьком ЛаГГи. Потом в Саратове ЯК-1. Ещё был завод здесь, в Москве, в Химках. А ещё до этого был завод по производству этих «ЯКов», ЯК-7 делали, в Тушино, 82-й завод. А последний раз, уже в 44-ом году, в конце, получали самолёты в Химках. Там был сборочный завод, туда приходили самолёты в разобранном виде по железной дороге из Омска. Это 166-й завод, истребители делал. ЯК девятые У с новым мотором АВК-107, с дальнейшей модернизацией 105-ого, 107 на 1800 лошадиных сил. И вот на этих самолётах летали уже до конца войны.

**Николай:** А какой дальнейший путь был вашего полка? Откуда и докуда?

**Николай Павлович:** Так откуда докуда… Сначала полк сформирован был в Ленинграде…

Мы приехали на Финскую войну в 40-м году, даже в конце 39-ого из Забайкалья. Там из четырёх полков взяли по одной эскадрилье. И вот наш полк стоял в Борзе, 8-й полк, Забайкальский. А потом присоединились из других полков Забайкалья. Эскадрильи брали в полном составе, одних людей, без самолётов. Приехали в Читу. Там посадили нас в поезд, два вагона. Весь состав полностью. И поехали в Москву. В Москву приехали, ночевали там две ночи в Академии Жуковского.

А Финская война уже началась.

Оттуда в Ленинград. В Ленинград пришли самолёты, там их собрали на Комендантском аэродроме, а оттуда улетели на фронт. До середины марта, по-моему, до 18 марта война закончилась. И после этой Финской войны просидели мы там месяца полтора-два, бездельничали. Две эскадрильи были в Пушкино, а две стояли в Ленинграде на Комендантском аэродроме, наша в том числе. Вот там и сформировался полк. Дали ещё одну эскадрилью из Пушкино. Полностью повысили самолёты. И на фронт. А потом, когда Финская кончилась, самолёты разобрали, дали такую команду. Тогда, не то, что сейчас, болтают, что попало. Тогда команду дают – и никто ничего не знает. Разобрали самолёты, погрузились в эшелон. Из Ленинграда ночью выехали, куда – не говорят. Не ваше дело. Ехали двое суток, днём видели куда… Ехали через Белоруссию (выехали с Витебского вокзала из Ленинграда). Из Белоруссии на Украину. Потом ночью по Украине. Последний конечный пункт оказался под Житомиром. Станция Скоморохи. Там аэродром. Выгрузились. Собрали самолёты и дальше... Перелетели мы на станцию Полонная под Винницей, в лагере дней десять мы там пробыли. Затем команда – опять перелететь в Скоморохи. В Скоморохи прилетели, команда – под самолёт подвесить подвесные баки. А раз подвесные баки, значит, куда-то далеко лететь надо. Подвесные баки подвешиваем, пришли штук пять-шесть ТБ третьих на аэродром. А мне везло всю жизнь, всё время я в передовую команду попадал. Это передовая команда… на ТБ-3 нас повезли. Взлетели со Скоморохов. Собрали все свои «шмутки». Полетели. Сели. Бобруйск. Через некоторое время приходят ещё самолёты из нашего полка заправляться. Заправились. Ещё кое-что сделали, и опять полетели. Лётчикам дают карту. Мы спрашиваем: «Куда?». Она говорят: «Вот дали карту, вот конечный пункт». Полетели. Белоруссия. Лида (город на границе с Литвой). Ну, понятно зачем… Тогда готовилось ЭТО с Прибалтикой. Эстония, Литва, Латвия. Им был предъявлен ультиматум… Пролетели мы по всем столицам из Лиды в Каунас, с Каунаса в Ригу, с Риги в Таллин. Пробыли там с неделю, не больше. Потом оттуда, с Таллина опять с подвесными баками, заправили, сели. Мочулище. Аэродром под Минском. Дозаправились и опять под Житомир на старое место, в Скоморохи. Это было в июне-июле. А в начале августа опять подвесные баки вешать. У нас ходили ТБ-3,были приданы полку, они возили весь состав: техников, механиков, штабы, – всех. И все «шмутки».

Оттуда опять под Каменец-Подольский. Помню, как сейчас, село… Забыл, вылетело… Соврал… На ТБ-3 полетели туда, под Каменец-Подольский. А погода: гроза-ливень… И мы сели в Проскурове. Всё время дожди шли, дня три. Сидели там, полк не вылетал оттуда. А когда погода прояснилась, полетели…забыл… это недалеко от Днестра, километра полтора. Прилетели туда, там тылового подразделения не было, даже есть нечего было. Ну, у нас деньги были. Мы пошли в деревню. Купили. Там грецких орехов тьма была. Мы, в основном, на них жили. А потом полк прилетел туда.

Хоть нам никто ничего не говорил, но мы по политической обстановке в стране догадывались. Там с Эстонией, Литвой, Латвией было…, а здесь с Бессарабией. Было назначено на 14 или 15 августа. А Бессарабия испокон веков принадлежала России. Был предъявлен Румынии ультиматум: отдать Бессарабию, и за эксплуатацию Бессарабии в течение 18 лет отдать Северную Буковину с центром в Черновицы. Дали им на размышление трое суток. Один из пунктов, что всё недвижимое имущество должно остаться на месте. Вывозить оттуда, демонтировать что-либо запрещалось. Они начали вывозить кое-что. Но наши по Пруту высадили воздушный десант, предотвратили. Был назначен день на боевые действия. Но они не состоялись. Условия румыны выполнили. Мы под Каменец-Подольским простояли неделю, и перелетели в Черновицы, на место постоянного базирования и простояли там до войны.

**Николай:** А потом?

**Николай Павлович:** Я же тебе сказал, что полк начал войну в Черновицах. Первый день нас немцы в Черновицах бомбили, а потом мы начали войну и отступали. До Донбаса. А потом перелетели в Крым. С Крыма на первый аэродром на Кубани – станица Кущёвская. Потом – Белореченская станица. Потом под Армавир, я уже забыл, как этот аэродром называется. Потом в Минеральные воды, в Нальчик, в Моздок. А потом перелетели в ЗАП (запасной авиаполк), под Тбилиси, станция Сандара. Вот мы там с бабушкой и встретились. Там скопилось под Баку без самолётов двадцать два полка. Часть получили морем «Кобры» через Иран (Персия), часть получили Ла-5 (с Таганрога был завод эвакуирован под Тбилиси, станция Алексеевская). А потом полков десять решили перебросить под Саратов, наш полк, в частности, попал туда. Мы из Баку на пароходе «Каландай» приплыли в Красноводск, который в Средней Азии, потом в Ташкент, потом поездом в Саратов. В Саратове завод. ЗАПы были всё время в районе расположения авиационных заводов. При каждом заводе был ЗАП. Кроме тех, которые были за Уралом, там не было. Оттуда самолёты или перегоняли, или перевозили. А здесь на европейской территории были. И там пополнялись людьми, обучались, на новый тип самолётов переучивались. Ну, и на фронт. Это такая система была до 44-го года. Когда в ЗАПы ездили. В 43-году это кончилось, потому что заводы перебазировались, они работали, но не полную мощность. А к началу 44-го года заводы работали на полную мощность, самолётов хватало. И уже с фронта боевые полки в тыл уже не направляли, а были сформированы базы и полки лётчиков-перегонщиков. Эти самолёты с завода отправляли в эти базы, а там были люди, которые содержали эти самолёты и по разнарядке куда надо перегоняли прямо на фронт. В частности, я бывал на такой базе в Узине под Белой Церковью. Там было две тысячи или больше истребителей (тогда самолётов было в изобилии), кому-куда надо перегонщики перегоняли прямо в полк. У нас, помню, двое лётчиков остались перегонщиками. Перегоняли самолёты, клянчат приходят, оставьте нас у себя, так и остались. Самолётов было много, всё это дешевле. Базы прикрывались. Немцам уже было не до того, чтобы летать к нам в тылы. Мы им эту охоту уже отбили. Вот так.

**Николай:** А на каких вы ещё были фронтах, кроме 4-го и где?

**Николай Павлович:** Вот мы когда в Саратов приехали, оттуда формировался корпус один, в районе Рыбинска. Мы в Саратове получили самолёты и перегнали под Рыбинск. Корпус сформировался и нас перебросили на Степной фронт, под Воронеж, городишко Усмань. Готовилась Орловско-Курская операция. Её выполняли пять фронтов, даже шесть: Центральный, Воронежский, Юго-Западный, Брянский, Западный и Степной. Степной был резервным, под командованием Конева. Центральным командовал генерал Рокоссовский, Воронежским – Ватутин, Юго-Западным – Попов, Брянским – Ерёменко, Западным – Захаров… нет, Захаров позднее….Соколовский. И вот нас со Степного фронта перебросили на Западный в состав 1-ой Воздушной армии, которой в ту пору командовал генерал Громов. Вот этот Громов, который летал через Северный полюс. Когда Орловско-Курская операция закончилась, тогда Брянский фронт был ликвидирован, началось опять переформирование. Центральный фронт был назван 1-м Белорусским, Западный – 2-м Белорусским. Это уже 44-й год. Когда закончилась вся кампания в Крыму, то из 1-й Воздушной армии перебросили в 16-ю Воздушную армию на 1-ый Белорусский фронт, а затем, когда Крым очистили, в 4-ю, к родному батьке Вершинину, на 2-й Белорусский фронт. Рокоссовский перешёл с 1-го Белорусского на 2-й белорусским фронтом, а командующий армией Вершинин. И так до конца войны. Берлинскую операцию выполняли силами трёх фронтов (запись обрывается).

**(аудиозапись сделана в 2000 году, вопросы задаёт внук Дроздов Николай, запись расшифрована внучкой Матвеевской Натальей в 2015 году)**