

Кутузов Василий Алексеевич (1921 г. рождения)

Лейтенант-техник, техник авиазвена. Окончил Иркутское военное авиационно-техническое училище. Участвовал в боях на Смоленском направлении, под Орлом и Курском, освобождал Белоруссию и Польшу. Награжден медалью «За отвагу» и др.

доц., каф. теоретической механики

Из воспоминаний 1986 г.:

«Хочу рассказать вам о людях, с которыми в жизни сводила меня судьба, и на отдельных их трудовых и боевых эпизодах, очевидцем которых я был, показать духовную силу советских людей и ее источник.

Мне, Кутузову Василию Алексеевичу, пришлось быть участником многих исторических событий, происходивших в нашей стране.

Не лишним будет вам напомнить, что жизнь ветеранов Великой Отечественной войны и всех советских людей их поколения была трудной.

Они участвовали и в радостном созидательном труде перед войной, они познали и горечь отступлений в начале войны, потерю товарищей в жестоких боях с врагом. Они видели разрушенные наши города, горе людей, освобождаемых из-под фашистов, лагеря смерти, созданные гитлеровцами для уничтожения людей Европы.

На их плечи легли пятилетки восстановления разрушенного войной народного хозяйства страны.

Они переживали тяжелые годы голодовок 1921, 1932 и 1947 годов. Но ничто не сломило их воли и любви к Родине, веру в счастье наших людей.

Я родился в 1921 году в Читинской области, в Забайкалье, где люди в те времена занимались охотой, добывали в горах золото и пахали землю деревянной сохой.

Великая Октябрьская революция резко изменила жизнь этой окраины России.

Советская власть раскрепостила труд нашего народа, дала возможность учиться даже в самых отдаленных районах страны.

Я помню первые пятилетки индустриализации и коллективизации. Это были времена Стаханова, Паши Ангелиной, времена Челюскинцев, Чкалова и многих других героев.

С детства мы всюду наблюдали трудовой и патриотический подъем советских людей, которые отдавали все свои силы для создания своего счастливого будущего.

Все это воспитывало у нас трудолюбие, честность, патриотические чувства и любовь к Родине.

Характеризуя жизнь нашей страны до войны, маршал Советского союза Георгий Константинович Жуков так сказал корреспонденту «комсомольская правда» 27 апреля

1970 года: – «Я вспоминаю те годы и поражаюсь, как много мы сделали. Развитая индустрия, колхозный строй, всеобщая грамотность, единство нации, высочайший патриотизм народа, руководство партии, готовой слить воедино фронт и тыл. Это была великолепная основа обороноспособности гигантской страны».

Однако, как вам известно, международная обстановка перед войной была очень напряженной.

Летом 1939 года были бои с Японцами на реке Халкин-Гол в Монголии. В начале 1940 года была война с белофиннами на Карельском перешейке. Сгущались тучи фашизма на Западе.

Считая своим долгом быть готовым к защите Родины, я, как и многие мои сверстники, после 10 классов средней школы поступил добровольно в Иркутское авиационно-техническое военное училище.

В училище нас учили ускоренными темпами и мы занимались по 10-12 часов в сутки. У нас было мало времени для подготовки, так как уже грохотала Вторая мировая война. Стране срочно нужны были военные специалисты: авиаторы, танкисты, артиллеристы.

Война застала меня в г. Калинин, где я служил авиатехником в 208 бомбардировочном полку, имеющем на вооружении скоростной бомбардировщик СБ.

Этот двухмоторный самолет, имел скорость 415 км/ч., 3 пулемета калибра 7,62мм. и экипаж 3 человека.

Еще в небе Испании в 1936 году, в небе Монголии 1939 года, и в финской войне 1940 года – эти самолеты не уступали зарубежным самолетам такого же типа.

Однако в период Великой Отечественной войны этот тип самолета, как и самолеты истребители И-16, и И-153 и другие по своим летно-техническим данным оказались слабее немецких самолетов. Поэтому трагически сложился первый боевой вылет нашего полка 30 июня 1941 года на уничтожение переправы через водный рубеж северо-западнее г. Смоленска. С боевого задания вернулись только 30% самолетов полка, а остальные были сбиты немецкими истребителями.

В 1941-1942 годах мы несли большие потери, как самолетов, так и людей. Это было для нас самое трудное время войны. Только благодаря самоотверженному труду советских людей как перед войной, так и во время войны, страна смогла перевооружить свою армию и дать ей новую военную технику: танки Т-34 и КВ, самолеты бомбардировщики Пе-2, штурмовики ИЛ-2, истребители Як-3 и Ла-7, реактивную артиллерию «Катюши» и многое другое. Оснащение большой армии новой техникой в ходе военных действий дело весьма сложное и трудное, не только с точки зрения ее производства, но и с точки зрения ее освоения.

Именно в этот период стала особенно ощутимой дальновидность нашей партии, заранее подготовившей в достаточном количестве военных специалистов, сумевших быстро и в совершенстве овладеть боевой техникой.

Так, например, наш авиаполк, потерявший в первые два месяца материальную часть, был отведен на переформирование в г. Тамбов. Здесь мы до ноября месяца получили новые самолеты Пе-2 и в марте месяце уже были готовы вылететь на фронт.

При этом важную роль играл высокий морально-политический уровень личного состава полка. Все бойцы и командиры верили в нашу победу, верили в силу Ленинской партии и народа, доверяли своим командирам, соблюдая строго военную дисциплину, ибо вопрос стоял о жизни и смерти нашего государства, а значит о судьбе нашего народа, наших родных и о будущем детей.

Особо хочу отметить роль коммунистов, своих командиров в те трудные для Родины времена, которые своим беззаветным служением народу, храбростью и мужеством показывали пример подчиненным.

Расскажу вам о командующем нашей Шестнадцатой воздушной армией Сергее Игнатьевиче Руденко.

Он родился в 1904 году на Черниговщине в бедной семье кустика. Отец его умер рано, Сергей Игнатьевич был самым старшим сыном в семье, поэтому с детских лет работал, помогая матери воспитывать своих младших братьев и сестер.

В 19 лет, по путевке комсомола добровольно поступил в авиационную школу и в 1927 году получил звание военного летчика.

В 1928 году был принят в ряды ВКП(б). в 1932 году Руденко закончил Командный факультет Военно-воздушной академии им. Н.Е. Жуковского и был назначен командиром авиабригады.

В 1936 году награжден орденом Ленина за высокие успехи в боевой и политической подготовке.

В октябре 1941 года ему было присвоено звание генерал-майора за успешное руководство боевыми действиями 31-й авиадивизии. Затем он был заместителем командующего Калининского фронта, заместителем командующего 8-й воздушной армии и командующим 16-й воздушной армией до конца войны. В 1955 году ему было присвоено звание Маршала авиации.

Командиром нашего полка в начале войны был Герой Советского Союза Юрий Николаевич Гарбко.

Он родился в г. Москве, с детских лет мечтал стать военным летчиком. Еще подростком поступил разнорабочим на авиационный завод, где овладел специальностью медника-клепальщика. Будучи комсомольцем, избирался в состав комитета ВЛКСМ завода. В 1929 году по путевке комсомола уехал в летную школу и окончил Вольскую объединенную школу летчиков и авиатехников. Звания Героя Советского Союза был удостоен за подвиги, совершенные им в воздушных боях с белофиннами в начале 1940 года, на Карельском перешейке.

Погиб наш командир трагически в 1942 году. Это случилось в мае, в районе города Изюма. Наши самолеты вылетели на уничтожение танков и военной техники немцев.

При пикировании на цель, самолет командира был подбит зенитным снарядом. На поврежденном самолете Гарбко полетел к линии фронта, к своим, но на горящий самолет напали немецкие истребители. не долетев до линии фронта, на территории занятой врагом, Гарбко садит свой самолет на болото. Упав на фюзеляж, самолет по инерции скользит по мокрой земле. Но тут случайно попадает пень, который ломает кабину и подгибает ножные педали самолета, вместе с ногами под сиденье пилота. Ноги оказались вывернутыми, кости их переломаны и прижаты к земле весом самолета массой 7 тонн. Штурман и стрелок-радист, выпрыгнули из горящего самолета, безрезультатно пытались спасти командира. Гарбко понял свою безнадежность, сорвал золотую звезду Героя, вынул из кармана гимнастерки партбилет и удостоверение личности, отдал все штурману, приказал им отойти от горящего самолета, а сам, вынув пистолет застрелился. В этот момент взорвался самолет. Останки Юрия Николаевича Гарбко хоронили всем полком в г. Ельце.

Героической смертью, повторив подвиг капитана Гастело, погиб комиссар полка Бецис Исаак Моисеевич. Это случилось ровно через месяц после гибели командира полка – 28 июня 1942 года. В этот день четыре самолета Пе-2 вылетели бомбить немцев около водной переправы. Группой командовал комиссар Бецис. Во время захода на цель его самолет был атакован истребителями немцев, когда машина комиссара загорелась, он направил свой самолет с бомбами на свою цель. При взрыве погибли комиссар, штурман и стрелок.

Помню. когда началась Курская битва, наш полк базировался в г. Курске. В начале июля 1943 года 120 бомбардировщиков нашей авиадивизии нанесли удар по скоплению военной техники и пехоте в районе Поньрей. Об этом ударе в своей книге маршал Советского Союза Рокоссовский пишет, что противник тогда понес большие потери и его атака была сорвана. Через 3–4 дня наш полк участвовал в ударе по группировке танков противника севернее Поньрей, о результате которого командующий 2-й танковой армией генерал Богданов сообщал Руденко: – «Командующему 16ВА. Днем 10 июля авиация нанесла массированный удар по скоплению танков и пехоты севернее Поньрей. Танкисты наблюдали за действиями наших соколов и приносят Вам большое танкистское спасибо».

В 1943 году наша авиация завоевала господство в воздухе, изменилась ее тактика. Если в начале войны она действовала одиночными самолетами или небольшими группами, то в 1943 году удары по врагу наносились массированно по 300-400 самолетов. Подтверждение этому является участие авиации в окружении и уничтожении немцев под г. Бобруйском.

В июне 1944 года пять фашистских дивизий были окружены нашими войсками в районе г. Бобруйска. У врага оставался один путь к отступлению через мост реки Березина. Этот мост сильно охранялся зенитной артиллерией и истребителями немцев. Ликвидировать переправу было поручено авиаэскадрильи нашего полка, которой командовал Герой Советского Союза Павел Андреевич Дельцов. При пикировании на цель одной бомбой весом 250 кг. один пролет моста был разрушен, а немцы оказались в полном окружении. При пикировании, самолет Дельцова был подбит зенитным снарядом и потерял управление. По команде командира выбросились из самолета штурман и стрелок-радист, но были расстреляны немцами еще в воздухе,

когда спускались на парашютах. Затем выпрыгнул из самолета и капитан Дельцов. Немцы хотели взять его в плен, и не стреляли, когда он приземлился то был избит немцами. В это время прилетели наши штурмовики ИЛ-2, которых немцы называли «Черной смертью» немцы побежали в укрытие. А капитан воспользовавшись их замешательством бросился бежать в лес. Ему удалось скрыться в лесу, а через два дня он удачно вернулся в свою часть, а наша армия приступила к уничтожению немцев попавших в окружение. Вот что пишет об этом событии маршал Советского Союза Г. К. Жуков в своей книге «Воспоминания и размышления»: – «Я видел, как шел разгром немцев юго-восточнее Бобруйска. Сотни бомбардировщиков 16-й воздушной армии С. И. Руденко, взаимодействуя с 48-й армией, наносили удар за ударом по группировке противника. На поле боя возникли пожары. Горели многие десятки машин, танков, горюче-смазочных материалов. Все поле было озарено зловещим огнем. Ориентируясь по нему подходили все новые и новые эшелоны наших бомбардировщиков, сбрасывая бомбы разных калибров.

Немецкие солдаты, как обезумевшие, бросались во все стороны и те, кто не желал сдаваться, тут же гибли.

Гибли сотни и тысячи немецких солдат обманутых Гитлером, обещавшим им молниеносную победу над Советским Союзом».

В заключении своего рассказа хочу обратить ваше внимание на то, что нашими командирами были люди, которые вышли из народа, из простых людей. Их воспитывали партия и комсомол. Стали же командирами потому, что больше трудились чем их товарищи, вели более активную деятельность, чем их сверстники и систематически, упорно стремились к совершенству своего умения и знания.

В военный период характерной особенностью было и то, что начиная от младшего командира до командующего армией – все были молодыми людьми. Например, командующий нашей армией Сергею Игнатьевичу Руденко было 38 лет.

В кинокартине «Великая Отечественная» в конце 11-го фильма «Война в воздухе» запечатлена встреча ветеранов нашей армии в Москве, в военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского 5 июня 1977 года. Торжественный обед праздновался в ресторане гостиницы Советская, где и снимались указанные кадры.

В конце фильма показали крупным планом командира нашей авиаэскадрильи Лабин Ефим Федорович. С экрана смотрит мужественное морщинистое лицо, крупного телосложения русского человека, это был храбрый летчик, доброй души и простой уважаемый всеми командир. Я хорошо знаю его, так как даже после войны, когда он стал командиром полка в г. Берлине, служил у него в подчинении три года.

Головы всех ветеранов полка покрылись сединой, но одно не изменилось в людях: – их характер, привычки, бодрость духа. Все они считают, что жизнь у них была трудной, но счастливой.

За свои 70 лет наша страна достигла таких высот в науке, технике, экономике, которые дали ей возможность стать могучей передовой державой. И в этом я вижу заслугу моего поколения.

Товарищи!

Все что сделано нами под руководством партии, мы оставляем нашим детям и уверены, что они не забудут подвигов совершенных их отцами и дедами во имя Родины, продолжат славные традиции нашего народа.

Счастья вам, дорогие дети!

Вернигора С. А. по материалам фондохранилища музея ДонНАСА.