

РУБЦОВ ПЕТР СЕРГЕЕВИЧ

Моя автобиография

Детство

Родился я в тяжелое время, в 1933 году в городе Томске. Мои родители в 1934 году переезжают в город Уфу Башкирской АССР, сейчас Башкортостан, где жили родители отца. Вначале жили в Уфе, а затем в разных районах Башкирии там, где нужен был шофер, так как именно такую специальность имел отец. Перед самой войной мы жили в районном центре Чекмагуш. На второй день войны с фашистской Германией, отец в составе большой автоколонны по мобилизации убыл под Москву. По совету отца, мать вместе со мной и младшим братом уехала в Самарканд Узбекской ССР к двум сестрам отца, которые жили там. Насколько я помню, переезд сестер отца в Самарканд был связан с тяжелыми отношениями с родителями.



В дороге на железнодорожной станции Кинель я чуть было не отстал от поезда. Раньше на каждой станции, как правило, была холодная вода и кипяток, которая шла из труб общего пользования. И пока я набирал воду, чтобы утолить жажду, поезд тронулся... и только благодаря солдату, который на ходу сумел затащить меня на

ступеньки последнего вагона, мое путешествие продолжилось.

Да, и вообще, пока отец был на фронте, нас сопровождали различного рода происшествия. В середине 1941 года в больнице умирает мой брат. Квартиру, где мы жили, ограбили, и у нас осталось только то, что было надето на мне и на матери. С квартиры пришлось уйти и поселиться в подвале, где хранился уголь, и где совсем не было окон.

Мать не имела никакого образования и вынуждена была работать разнорабочей на заводе «Кинап», который был эвакуирован из Ленинграда. Зарплата была мизерная, питались только хлебом, который выдавался по карточкам. И перед матерью встал вопрос - либо всей семье умирать медленно с голоду, либо уйти с этой работы. Но во время войны, с военного завода уйти было практически невозможно.

Но все же, мать выбрала второй путь – уйти с работы самовольно, то есть сбежать. Тем более что была возможность наняться на работу по уборке урожая в 20 км от Самарканда. Ей выделили поле пшеницы, и она стала косить пшеничный участок серпом. Так мы с ней сумели выжить. После побега, маму не искали, так как она была подсобной рабочей, таскала кирпич, песок, цемент и на работу завода это практически не влияло.





В 1941 году я поступил в 1-ый класс и до конца войны учился в городе Самарканде. Этот период в моей памяти был самым тяжелым- жили мы в полуподвальных помещениях, в холоде, полуголодные и полураздетые. Уроки мне нужно было делать либо днем, либо ночью при тусклом свете от свечки, а писать приходилось на

оберточной бумаге.

В 1946 году отца демобилизовали, и он приехал к нам в Самарканд. Жаркий климат Средней Азии ему не подошел из-за болезни сердца, и вскоре мы все вернулись в Уфу. В Уфе я окончил 10 классов и одновременно Уфимский аэроклуб, где научился летать самостоятельно на самолете Як-18.



От студента военного авиаучилища до заместителя командира авиаполка.



В 1952 году я поступил в Сталинградское военное авиационное училище летчиков (СВАУЛ) в городе Новосибирске, базировавшийся на аэродроме Толмачево. После годичного теоретического обучения и практических полетов на самолете Як-11, нас в составе двух классных отделений перевели в Армавирское военное

авиационное училище летчиков. В Армавире после теоретического обучения и освоения полетов на реактивном самолете МиГ-15, я успешно сдал экзамены и в конце 1954 года закончил училище, с присвоением звания «Лейтенант». В составе большой группы выпускников я был направлен в Группу Советских войск в Германии (ГСВГ).

Службу начал в 31 авиадивизии 24 Воздушной армии. В этом полку летал на самолете МиГ-15бис, Як-11 и МиГ-17ф и постепенно начал осваивать всепогодный двухместный перехватчик Як-25п. В связи с передислокацией меня перевели



в другой полк, где я продолжал летать на самолете МиГ-17ф. После 8 лет службы в ГСВГ, я по замене убыл на Дальний Восток в первую ВА, аэродром Озерная Падь. В 1964 году личный состав полка начал переучивание на новую авиационную технику МиГ-21пф. И уже в 1965 начались практические полеты на этом типе самолетов.

Проходя службу в ГСВГ, я поступил в академию имени Ю.А.Гагарина на заочный факультет. В сентябре убыл в академию на заключительный курс. Во время службы в 224 полку я познакомился со вторым дублером Юрия Гагарина капитаном Григорием Григорьевичем Нелюбовым. Одно время мы даже летали в паре.

По окончании академии в 1966 году я был назначен командиром авиаэскадрильи 18 гвардейского истребительного авиационного полка в селе Галенки Приморского края, это в 40-ка километрах от Уссурийска. По прибытии в полк я принял третью авиационную эскадрилью - «молодежную», то есть в ней почти все летчики – были выпускники училищ.

К сожалению, в это время в моей эскадрилье произошла катастрофа, в результате которой погиб молодой летчик – лейтенант Комиссаров. Помню, летчик он был хороший, летал уверенно. Комиссия по расследованию причины происшествия в первую очередь проверяла методическую последовательность обучения и всю документацию. Претензий ко мне как к командиру эскадрильи не было, аварийная обстановка, к сожалению, возникла при выполнении упражнения в стратосфере на сверхзвуковой скорости - произошел взрыв в воздухе. По линии инженерно-авиационной службы ещё до этого случая было дано указание, что на всех самолетах необходимо заменить двигатели московского завода на уфимские. Но единственный двигатель на самолете, на котором пилотировал именно этот летчик, заменить не успели. Таким образом, вины личного состава не было и никаких организационных выводов не последовало. Уже в сентябре я был назначен на должность заместителя командира полка по летной подготовке, а потом и заместителем командира авиационного полка.

В период с 1966 по 1970 годов много внимания уделялось строительству. Строили командно-диспетчерский пункт, штаб, тренажерный комплекс, казармы, укрытия для самолетов и, конечно же жилые дома. На совещании руководящего состава, решили что из двух построенных пятиэтажных жилых домов необходимо выделить один - для летнего состава, а другой - для инженерно-технического. Кроме жилых домов все остальное строительство велось непосредственно на аэродроме, поэтому при выполнении плана летной и боевой подготовки с этим постоянно приходилось считаться.

Незабываемые воспоминания.

Это время было очень интересным и поэтому хочу осветить некоторые эпизоды из жизни. Помню, мы стали очевидцами, как срабатывает катапультное сиденье на самолете МиГ-12пфм. Летчик Сидорович пошел на выполнение полетного задания и при взлете на высоте всего около 20-ти метров у самолета внезапно остановился двигатель. В этот момент пилот одной рукой тянул ручку управления на себя, а второй рукой он потянул за рычаг катапультного сиденья и катапультировался. Самолет упал на взлетно-посадочную полосу, а летчик приземлился рядом с ним - парашют раскрылся почти в самый момент приземления. Причина оказалась техническая, болт от конуса попал в двигатель и как говорят, он «захлебнулся». На ВПП заменили две бетонные плиты в месте падения самолета, самолет оттащили в ангар и все. Все убедились, что катапульта у МиГ-21 - это надежный способ сохранить жизнь пилота даже с небольшой высоты.



Однажды лично со мной тоже произошел довольно серьезный случай. Я в качестве проверяющего полетел в зону пилотажа на самолете МиГ-21ус с летчиком начальником парашютно-десантной службы Арчибасовым. В зоне надо было выполнить элементы высшего пилотажа. В то время нам запрещалось выполнять пилотажи на форсажном режиме. И вот при выполнении петли Нестерова из-за того, что летчик неправильно взял темп создания перегрузки и, отчасти из-за моей невнимательности, к действиям подготовленного летчика, самолет в верхней точке петли вдруг теряет управляемость из-за малой скорости, и вместо того, чтобы продолжать фигуру самолет неожиданно самостоятельно переворачивается и направляется носом вверх, то есть создается «штопорное» положение. На возглас летчика: «Командир, что будет делать?», - я ему в ответ: «Не шевелись!». Самолет сам плавно опустил нос, набрал скорость, и мы дальше продолжали пилотаж. Зная, что МиГ-21 очень тяжело вогнать в «штопор», но что он, тем не менее, так же очень плохо выходит из него, для этого нужна очень большая высота. Я подумал в те секунды: «Позор, заместитель командира полка, опытный летчик, а придется катапультироваться», но нам повезло, так как наши руки, ничего не тронули. Не вмешиваться в управление в данной ситуации, чтобы ее не усугубить - это было главное. С учетом этой ошибки мы продолжали выполнять фигуры сложного пилотажа в т.ч. и петли, с которой у нас возникли проблемы.

При освоении самолета МиГ-21пфм перед полком и не только нашим, командующим Воздушной армии ставились различные задачи, в том числе и не связанные с повседневной подготовкой. В то время командующим был генерал Петр Семенович Кирсанов, который впоследствии стал Маршалом авиации. Этот человек был грамотным, болеющим душой за каждого летчика, новатором, прекрасным организатором, которого все летчики глубоко уважали. При командировании Петра Кирсанова, мы отрабатывали следующие задачи (кстати, новые): посадка на ледовый аэродром, взлет с СПРД (стартовый пороховой ракетный двигатель), пуски неуправляемых снарядов С-24 (весом каждый по 240 кг), а на самолет подвешивались 2 ракеты, полеты на предельную дальность, стрельба управляемыми ракетами Р-3с по воздушным целям и т.д. Перед взлетом с СПРД проводились подготовки так тщательно, что я до сих пор помню действие летчика при взлете. Убрать с предохранителя рычаг уборки шасси, ручка управления взята полностью на себя, на тормозах держать самолет, пока эффективно держат тормоза. После отрыва (разбег примерно метров 300) - уборка шасси, уборка щитков закрылок, сброс контейнеров из-под СПРД в конце полосы. Каждый летчик полка произвел взлет с СПРД. Благодаря внимательным и точным подготовкам к подобным полетам, все закончились благополучно.

Была поставлена задача - выполнить взлет и посадку на ледовом аэродроме. Вначале планировали перелет на север и там хотели отработать

взлет и посадку на лед. Но из-за сложности организации перелета большой группы самолетов с посадкой на промежуточных аэродромах и сложной метеорологической обстановкой зимой, решено было отработать этот вид подготовки на озере Ханка. Выбрали полосу льда вдоль берега с толщиной льда позволяющей безопасно производить посадку и взлет на самолете МиГ-21. Полеты выполняли без замечаний. Сложность в том, что тормоза на льду не эффективны и пробег после посадки составлял около 5-ти км. Взлет особого труда не составлял, но форсаж необходимо было включать уже в процессе разбега, так как с помощью тормозов самолет удерживать на льду было невозможно.

11 февраля 1970 года приказом МО СССР я был назначен командиром 18 гвардейского полка. Месяца через три после моего назначения на должность командира полка, нам была поставлена задача, выполнить перелет на предельную дальность всем полком. Выбрали маршрут с аэродрома Галенки с посадкой на аэродром Возжяевка. Я и командир дивизии полковник П.И. Рыжов, впоследствии генерал, летели парой с целью разведки погоды, которая в результате оказалась благоприятной для выполнения перелета. Полк с аэродрома Галенки взлетел с некоторым



опозданием, и вдруг уже в процессе полета, аэродром посадки начал «закрываться» облачностью с нижним краем близким к минимуму. Такой вариант посадки группы из 36-ти самолетов заранее предусмотрен не был, и пришлось решать задачу на ходу. Создалась ситуация, требующая максимального напряжения, и командир дивизии взял управление посадкой этой группы на себя. Задачу посадки полка удалось решить, но это стоило большого напряжения, как летному составу, так и руководству полетами. У некоторых летчиков топлива в баке оставалось около 100 литров, которого уже не хватило бы на уход и на повторный заход. Летчики хорошо знают, что такое остаток 100 литров керосина на самолете МиГ-21. После разбора перелета полк благополучно вернулся на базу. Ответственными были также полеты с пусками ракет Р-3с по реальной воздушной мишени. Взлетели с аэродрома Унаши и уходили в море на такое расстояние, что с высоты 10000-11000 метров берега не было видно. На каждую воздушную мишень назначалось по 5-6 летчиков, первые выполняли пуски ракетами без боевого заряда, а замыкающий шел с боевой ракетой Р-3с, чтобы сбить мишень. Иначе, если её не сбить, то нам не засчитывалось это упражнение.

На одних из таких стрельб замыкающим шел заместитель командира полка Александр Иванович Колесников. Задачу он выполнил блестяще, но когда на земле осмотрели двигатель, то на нем оказалось зазубрины. Это были следы от осколков от сбитой мишени, попавшие в двигатель. Если бы не повезло, то мог остановиться двигатель, а катапультироваться над морем

вдали от берега – вещь не из приятных. Правда, в зоне стрельб были спасательные суда ВМФ, но все равно результат мог оказаться невеселым. И кстати, что интересно, в это же время в зоне стрельб практически всегда были и американские корабли. Ежегодно в армии проводились командирские сборы с практическими полетами. На одних из таких сборов, проводимых на аэродроме Озерная Падь, надо было взлететь со своего аэродрома, пройти маршрут на высоте 50-ти метров и в заданное время выйти на ближайший привод аэродрома Озерная Падь. Задание для истребителя было достаточно сложным, пройти маршрут на высоте 50-ти метров, причем время полета всего около 40 минут, скорость 900 км/час, кругом сопки и ты летишь между ними. Но хорошая подготовка летчиков позволила выполнить задание на «отлично».

Да, прошло уже более 40 лет, а некоторые эпизоды отпечатались в памяти.

Да, были люди в наше время...

За успехи в боевой и политической подготовке наш полк был награжден Президиумом Верховного Совета и Советом Министров СССР в честь 25-летия Победы над фашистской Германией Почетной грамотой и Красным знаменем ЦК КПСС, а группа офицеров была награждена орденами и медалями. Я был награжден орденом «Красная Звезда», а командир первой авиационной эскадрильи майор А.С. Алексеев орденом «Боевого Красного Знамени».



В конце 1971 года меня вызвали в штаб Воздушной Армии и предложили командировку в страну с жарким климатом. К тому времени я уже прослужил на Дальнем Востоке 9 лет, поэтому от командировки не отказался и начал оформляться. В ноябре 1971 году, я убыл из Голенок, сдав должность заместителю командира.

Нельзя не остановиться на событии 9 мая 1970 года. В этот день состоялось встреча ветеранов 18 гвардейского авиационного полка в Москве, для этого события я специально взял отпуск. Это была незабываемая встреча! На ней присутствовал сам командир Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Анатолий Емельянович Голубов. С большим вниманием я слушал рассказы, разговоры, воспоминания наших ветеранов Героев Советского Союза Щукина и Даниленко, летчиков Колюжного, Свинтицкого, Сохань, Васильева, Широкова и многих других. В 1970 года их было много...



Встреча состоялась у Большого театра с продолжением в ресторане Будапешт. Так как мне ночевать было негде, Анатолий Емельянович пригласил меня к себе домой, где еще довольно долго продолжали

«ресторанный» настрой. Наутро я уехал. К великому сожалению, больше с Анатолием Емельяновичем я не встречался, Москва и Дальний Восток – это большое расстояние и оно не позволило сделать это еще раз. На торжестве, присутствовал и начмед полка полковник медицинской службы Г.С. Сергеев, который в свое время, будучи начальником ЦНИАГ, оказал мне помощь, чтобы я не был списан с летной работы по медицинским показателям.

Как я уже упоминал, в ноябре 1971 года, я убыл в спецкомандировку - в Арабскую республику Египет на должность старшего советника командира авиационной бригады. Там я встречался с Хосни Мубараком, когда он был начальником штаба ВВС АРЕ.

После окончания командировки был назначен на должность заместителя командира 11 гвардейской истребительной авиационной дивизии 36 ВА ЮГВ, в Венгрии. По состоянию здоровья в 1976 году, я перешел на штабную работу. Был начальником КП УП 36 ВА, а затем и ВВС Прикарпатского ВО, в городе Львове. С июня 1980 и по июнь 1988 г., до увольнения из рядов Вооруженных Сил, возглавлял отдел кадров ВВС Прикарпатского военного округа.

Жизнь после службы.

За время службы я награжден двумя орденами «Красной Звезды» и орденом «за службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3 степени.

После увольнения из рядов ВС СССР проживал на Украине, сначала во Львове, а затем в Харькове. В 1997 году вместе с женой переехали в Россию в город Мичуринск, на родину жены и к месту жительства ее родственников.

В Мичуринске в настоящее время занимаюсь общественной работой, состою в рядах РСВА, являюсь заместителем председателя комитета ветеранов войны и военной службы Тамбовской области, членом правления общероссийской общественной организации инвалидов войны в Афганистане, председателем комитета ветеранов войны и военной службы города Мичуринска, членом ассоциации ветеранов полка «Нормандия-Неман».

**Член Ассоциации ветеранов полка
«Нормандия-Неман»
Гвардии полковник
Петр Сергеевич Рубцов**

Самолеты Леонида Утесова.

В этом году исполнилось 100 лет со дня создания Российских Военно-воздушных сил. Частицей истории ВВС России, является боевой путь пятого гвардейского истребительного авиационного полка. Гвардейское знамя, полк получил еще в декабре 1941 года и к этому времени ими уже было сбито 22 вражеских самолета. Здесь я хочу рассказать об одном эпизоде из истории этого полка.

Во время Великой Отечественной войны было патриотическое движение покупать военную технику, на личные сбережения, для нужд фронта. И вот артисты джаз-оркестра под управлением Леонида Осиповича Утесова приобрели на личные сбережения два самолета конструкции Семена Алексеевича Лавочкина. Решался вопрос-кому получить эти самолеты?



Это было в ноябре 1943 года и к этому времени летчиками полка было сбито 500 самолетов противника, и гвардейцы пятого полка оказались первыми среди равных кандидатов. На линейке Центрального Московского аэродрома были выстроены новенькие, поблескивающие свежей краской красновзвездные самолеты. Среди них выделялись два истребителя ЛА-5: на левом борту каждой из этих машин было начертано – «Весёлые ребята», а на правом – «От джаз-оркестра Л. О. Утёсова».



С «утесовской» песней «Легко на сердце от песни веселой» наша молодежь училась, трудилась, росла, это песня действительно помогала, и строить, и жить. В то суровое время для Родины, когда другая песня призывала «идти на смертный бой с фашистской силой темною», память о «Веселых ребятах» сохранилась, и на протяжении всей войны слова этой песни наполняли сердца советского народа любовью к Родине и ненавистью к врагам. Поэтому летчики с гордостью восприняли известие о том, что их полк пополняется двумя именниками самолетами – подарками от оркестра Леонида Утесова.

Получить «лавочкины», и перегнать их на фронт, было поручено опытному летчику, заместителю командира полка по политчасти Виктору Петровичу Рулину и одному из лучших воздушных бойцов – Александру Мастеркову.



Церемония передачи была трогательной и короткой. Тогда трибуной торжественного митинга послужил один из именных самолетов. Поднявшись на его плоскость, представитель Главного штаба ВВС открыл митинг с приятных слов. Он сказал, что летчикам-гвардейцам решением Верховного Главнокомандующего, передаются самолеты, построенные на деньги артистов джаз-оркестра Леонида Осиповича Утесова, и выразил уверенность,

что получив эти машины, летчики приумножат количество своих побед в небе войны. Затем говорил сам Утесов. Он пожелал летчикам на крыльях «Веселых ребят» с боями долететь до самого гитлеровского логова! По окончании праздничной церемонии, дочь Леонида Осиповича, Эдит Утесова, подарила летчикам-гвардейцам патефон с набором пластинок, а аккордеонист Аркадий Островский вручил ноты некоторых песен из репертуара джаза.



Уже утром следующего дня, краснозвездные «Веселые ребята» вылетели на фронт. По прибытию в полк самолеты передали в эскадрилью старшего лейтенанта Виталия Попкова. В той эскадрилье были в основном москвичи, где каждый уже имел на боевом счету по десять, а некоторые даже и больше сбитых вражеских самолетов. Особенно отличились в воздушных боях Александр Мастерков, Сергей Глинкин, Иван Сытов и сам командир Виталий Попков. «Веселые ребята» вскоре вступили в бой.

Эти два самолета доверялись только самым классным ассам. В первом же бою гвардейцы одержали внушительную победу. Из штаба второй воздушной армии поступило распоряжение: выделить опытных пилотов для прикрытия наших сухопутных войск от ударов вражеской авиации. Командир полка послал на это задание летчиков эскадрильи Попкова и сам же возглавил группу. Обговорив все условия полета от взлета до посадки, Виталий Попков на «утесовском» самолете повел группу, а на второй дарственной машине полетел Александр Мастерков. При подходе к заданному району Виталий Иванович первым заметил приближающуюся с запада большую группу вражеских бомбардировщиков под прикрытием истребителей. Подав команду «К бою!», Попков пошел в атаку на «юнкерсы», а Иван Сытов и Александр Мастерков в это же время сковали боем действия истребителей противника. Так и начали свою боевую жизнь крылатые «Веселые ребята». Летчики написали Леониду Утесову: «К выполнению Вашего приказа приступили, об итогах действий сообщим из Берлина».

Свои последние воздушные бои летчики этой эскадрильи действительно провели в небе под Берлином, уничтожив там больше 30 фашистских самолетов. За успешное выполнение боевых заданий при взятии Берлина пятый гвардейский полк получил наименование Берлинский. Именно здесь Виталий Попков провел 117 воздушный бой и довел счет сбитых им самолетов противника до 41. Все летчики эскадрильи стали кавалерами четырех и более орденов, семеро из них получили звание Героя Советского Союза, а командир эскадрильи капитан Виталий Попков был удостоен этого звания дважды.



Фронтальной корреспондент полковник Дмитрий Землянский неоднократно встречался с генерал-лейтенантом авиации Виталием Попковым и в послевоенное время. В одной из бесед Попков и рассказал ему о факте передачи в его эскадрилью двух самолетов «Веселые ребята». Накануне 80-летия Леонида Утесова, Землянский встретился с ним. В том разговоре, Леонид Осипович вспоминал Александра Мастеркова Героя Советского Союза, именем которого названа одна из улиц города Москвы. Утесов сказал, что люди должны помнить и знать о своем славном земляке - каким чудесным парнем он был, как отважно дрался и как геройски погиб, не дождавшись Дня Победы...

И у летчиков есть свои суеверия ...

Несмотря на то, что я неоднократно был в комнате боевой славы пятого гвардейского авиаполка, полностью восстановить в памяти его боевой путь трудно...

Помнится, что этот полк в послевоенное время базировался на аэродроме Шармеллек, примерно в 20 км. от юго-западного берега озера Балатон в Венгрии. Будучи заместителем командира 11 гвардии истребительной авиационной дивизии, в состав которой и входил пятый гвардейский истребительный авиационный полк, мне очень часто приходилось летать вместе с летчиками этого полка, так как я был их куратором. И вот, на одних из полетов мне было приказано выполнить высший пилотаж над аэродромом. При рулении по РД (рулежная дорожка) перед самым самолетом пробегает кошка. Так как летчики немного суеверны, и я тоже немного этим страдаю, что делать?!

Керосина полные баки, воздух, кислород все в норме, давление в гидросистеме тоже в норме, двигатель работает ровно, то есть, причины отказаться от полета не было! Будь что будет, взлетел, отпилотировал над аэродромом, произвел посадку, то есть все прошло благополучно. И с тех пор, когда кошка переходит мне дорогу, я не верю, что кошка - причина невезенья.

Еще от одного суеверия я смог освободиться, когда летал в 31-ом гвардейском ИАП в Германии. Это была летняя ночь в пятницу 13-го числа. И все прошло нормально. Так, что дорогие читатели, по возможности, избавляйтесь от этих нелепых суеверий, проверенно лично на себе!

**Гвардии полковник
Петр Сергеевич Рубцов**