



# А.М. Аникин: Подготовка летчиков в Безенчуке была жесткой

начало >>

– Самолёты шли высоко, и бомбы сбрасывали хаотично. По всему городу разлетались осколки от зенитных снарядов. При налёте, так как у нас во дворе бомбоубежища не было, прятались под крыши. Однажды видел, как три самолёта сбрасывали бомбы в разных местах города, и один самолёт задымил, загорелся и упал где-то за Волгой.

Астрахань готовилась к эвакуации. Маму Анатолия назначили завучем дошкольного детского дома. Из города массово вывозили всех детей. Их посадили на пароход и по Каспию и реке Урал доставили в посёлок Бударино Чапаевского района Западно-Казахстанской области. Там школы-десятилетки не было, поэтому зимой 1942–43 гг. Анатолий учёбу продолжить не смог. Работал возчиком в этом же детдоме. Детдом-то дошкольный, нужны были дрова для отопления, поэтому он научился управлять быками и почти каждый день ездил за дровами.

В мае 1943 г. вернулись в родной город. Пытался устроиться в спецшколу, чтобы там окончить 9 и 10 классы. Вскоре 17-летнего Анатолия вызвали в военкомат, поставили на учёт. В военкомате предложили выбирать воздушно-десантные войска или пехоту. Анатолий выбрал десантные. Для поступления необходимо было вступить в комсомол, и 18 августа, в День авиации, произошло это важное событие – вручение комсомольского билета.

– В девятом классе я учить-ся так и не начал. Отец меня устроил разнорабочим к себе на завод на грузовую автомашину, чтобы я получал рабочие карточки. Работал и продолжал ждать отправки в воздушно-десантные войска. Уже в марте 1944-го мне сообщили, что разнарядка на десантные закончилась, есть только в военноморское авиационное училище. Но для поступления в училище нужно иметь образование более 8 классов. В школе мне пошли навстречу, выдали справку, якобы я учусь в 9 классе. Принёс я военкому эту справку, и 18 марта нас, наконец, призвали.



● Курсант Аникин, 1944 год.

Попрощался с родными и поехал в Ейск.

В стране было четыре военноморских авиационных училища, которые обучали летать на боевых самолётах. Ейское выпускало лётчиков-истребителей. Курсанты летали на истребителях Як-7, и на них выпускались. В это время за Таманью в Крыму ещё были немцы, поэтому аэродром Ейска считался прифронтовым. Вновь прибывших 700–800 кандидатов в курсанты, после прохождения курса молодого краснофлотца и принятия присяги, распределили на зенитные орудия и охрану аэродрома. С середины лета на построение стали вызывать по 15–20 человек: назовут фамилии, выдадут «аттестаты» и направлят в район Куйбышева.

– Тут оказалось, что моя справка об обучении в 9 классе сыграла важную роль, – поясняет Анатолий Михайлович. – В Ейске мы разобрались, что на пилотов брали с 8 классами школы, а на штурманов набирали курсантов не менее чем с 9 классами, потому что теоретическая подготовка штурманов проводилась более объёмная. Кандидатов в курсанты с 8 классами направляли в школы лётчиков первоначального обучения, а с 9–10 классами – в училище им. Леваневского. Однажды подошла и моя очередь. Во время утреннего построения назвали 20 фамилий, и меня среди них, и в августе 1944-го направили в Безенчук.

## Наша справка

А.М. Аникин за время учебы в училище летал на самолётах Ут-2м, Ли-2, Пе-2, Ил-4 и Ту-2. В 1951 году окончил Военно-морское минно-торпедное авиационное училище (бывш. ВМАУ им. Леваневского) по I-му разряду (с красным дипломом) и был оставлен в училище в качестве инструктора-штурмана. В течение 10 лет занимался подготовкой лётчиков и штурманов для морской авиации на реактивных самолётах Ил-28. Заочно закончил Краснознамённую военно-воздушную академию. Служил в авиации Черноморского флота. И с должности штурмана эскадрильи в 1963 году был назначен преподавателем на вновь организованную кафедру «Штурманская служба и боевое применение авиационного оружия» командного факультета Военно-морской академии.

Военный штурман 1 класса. Кандидат военноморских наук. Профессор. Автор 60 учебных пособий и научных трудов. В 1983 году, после увольнения с действительной военной службы с должности старшего преподавателя Академии, продолжил трудовую деятельность в Академии гражданской авиации. С 1985 по 1995 год – заведующий кафедрой. С 1995 по 1998 год – профессор кафедры аэронавигации.

В 2015 году было опубликовано на сайте выпускников ЕВВАУЛ расширенное интервью А.М. Аникина. В данной статье использованы материалы историков авиации Галины Вабищевич и Олега Корицова.

Добирались курсанты в Безенчук на перекладных, сначала на поезде, потом по Волге на пароходе. Всех разместили в палатке, которая являлась ангаром для небольших самолётов. Огромная палатка, концы не закреплены, болтаются, а в середине стоял мощнейший столб, вокруг насыпана солома. Так с вещмешками в эту солому и улеглись. Ночь переспали, с утра всех прибывших сводили в столовую.

– Мы стали осматриваться, а «доброжелатели» (такие всегда находятся) нам показали: «Вот смотрите: это у нас курсантское кладбище». Но мы все посмотрели на это как-то отрёпённо, восприняли, как что-то неизбежное, связанное с войной, – вспоминает событие тех лет полковник авиации.

Когда морская авиация перешла на Пе-2, не было учебно-тренировочных УПе-2. Курсанты-лётчики проходили вывозку на СБ (скоростной бомбардировщик, хорошо себя показал во время войны в Испании). В Безенчуке самостоятельных полётов было не так уж и много, только в зону и по кругу. Если курсант держится в воздухе на СБ, его сажали на штурманское сиденье Пе-2, а опытный инструктор-лётчик провозил его несколько раз по кругу,

показывая управление. После этого курсант делал 3–4 самостоятельных полёта один, но не убирал шасси. А на Пе-2 обычно шасси выпускает и убирает штурман. Если курсант справлялся, ему сажали штурмана и стрелка-радиста и готовили дальше. Вся подготовка на Пе-2 практически происходила самостоятельно. Но всё-таки у Пе-2 двигатели нередко отказывали. А чтобы удержать Пе-2 на одном двигателе, нужно быть опытным лётчиком.

– Самолёт весьма «строгий», мне на нём пришлось полетать, – добавляет Анатолий Михайлович. – Так что неудивительно, что в Безенчуке было курсантское кладбище. Жесткая подготовка лётчиков на пикирующие бомбардировщики. Практически «естественный отбор». Зато те, кто направлялся на флот, были уверены в своих силах.

В Безенчуке А.М. Аникин был совсем недолго, т.к. училище уже готовилось возвращаться в Николаев. Курсанты прибыли в рабочей одежде, которую выдали в Ейске. Другой формы не было.

– В Безенчуке нас переодели, мы получили форму №3. Выдали нам школьные тетрадки по 12 листочков, пару карандашей,

резиночку – с этим мы должны были проходить теоретический курс, – продолжает Анатолий Михайлович. – Вот нас построили, а наше классное отделение (20 человек) оказалось почему-то крайним в прямом и переносном смысле. Всем скоандовали «направо» – в учебный отдел, а нам – в палатки и переодеться в рабочую одежду. Выдали хлеб, по два солёных леца и сахар. Посадили на поезд в вагоны «полупульты» (борта высокие, а крыши нет), и поехали мы на станцию Рачейка. А там уже штабеля двухметровых брёвен распиленного леса, чтобы топить печи в Безенчуке. Нагрузили мы этот состав, а кроме хлеба, лецей и сахара, есть нечего. Нашлись сообразительные парни: собрали у нас часть этих лецей и побежали в посёлок. Пока мы грузили, они лецей обменяли на картошку, организовали ужин.

Вернулись в Безенчук. На следующую день надо на занятия, а нам говорят: «Ребята, вы уже всё знаете, езжайте опять в Рачейку». Вот день – туда, день – сюда... От учёбы мы отстали. Тут пришла пора переезжать училищу в Николаев. Нам выдали аттестаты. Направились мы в Херсон, который был промежуточным этапом при перебазировании училища.

И только в январе 1945 г. наше отделение приступило к учёбе по ускоренной программе. Ежедневно было 8 часов занятий и плюс 3 часа самоподготовки. Преподаватели были прекрасные! Основы знаний по навигации, а тогда предмет назывался «самолётовождение», я получил в первые месяцы учёбы. И по бомбометанию, и по метеоорологии. А в первых числах мая мы должны были проходить лётную практику.

Если бы война не завершилась, до конца мая мы бы уже улетели на фронт. После 3–4 полётов на Ил-2 курсантов-штурманов направляли в Чернобаевку слётываться с молодыми лётчиками в экипажах. Программа полётов была рассчитана на 20–30 часов.

Но всё шло к окончанию войны. Сначала нас переназначивали на подготовку к войне против Японии, а так как она началась и быстро закончилась, нам сообщили, что летная подготовка будет организована по-другому, – завершает наш разговор Анатолий Михайлович. – Собрали нас и официально объявили, что подготовка будет трехлетняя, и мы будем курсантами второго курса штурманов. Это было осенью-зимой 1945–1946 гг. Но в январе 1947-го наш 3-й курс штурманов был расформирован. Мне удалось стать сначала курсантом-лётчиком 1-го курса, затем в 1950 г. я вновь стал курсантом-штурманом 3-го курса и только в 1951 году окончил, наконец, училище. Я попал в тот «поток» курсантов, который долго «кантовался». Была даже сложена шутивая курсантская песенка, в которой есть такие слова: «Я ВМАУ кончил с седой бородой».

Фото из семейного архива А.М. Аникина.



● Курсанты-штурманы, 1946 год, третий слева – А.М. Аникин.



● Полковник Аникин ведет занятие на кафедре воздушной навигации, 1987 год.