

**ПОБЕДИТЕЛИ**  
фронтовые мемуары



# «Летающий танк» 100

боевых  
вылетов  
на Ил-2



**ОЛЕГ ЛАЗАРЕВ**

## Annotation

Даже в 1943 году средняя продолжительность жизни наших летчиков-штурмовиков не превышала двадцати боевых вылетов, а за сорок представляли к званию Героя Советского Союза. На счету автора этой книги их более сотни, и каждый был «русской рулеткой» со смертью. Приняв боевое крещение над Огненной Дугой, где штурмовые авиаполки сгорали за считанные дни, Олег Лазарев был подбит в первом же вылете – сначала получил зенитный снаряд прямо в бомболюк (бомбы чудом не сдетонировали), затем был атакован «фоккерами», которые изрешетили его Ил-2 (37 попаданий!) и тяжело ранили бортстрелка, пришлось идти на вынужденную посадку, спасла лишь феноменальная живучесть «летающего танка». И это был далеко не последний случай, когда он возвращался с задания «на честном слове и на одном крыле» – фактически из каждого боевого вылета «горбатые» (фронтное прозвище «илов») привозили десятки пробоин, а во время атаки под сосредоточенным зенитным огнем «снопы искр от рикошетировавших о броню пуль летели, как с наждачного точила». Такую цену наши штурмовики платили за право стать для врагов «КАРОЙ НЕБЕСНОЙ» и «ЧЕРНОЙ СМЕРТЬЮ»...

**Олег Лазарев**

**«Летающий танк». 100 боевых вылетов на Ил-2**



## От автора

Как-то в один из вечеров по телевизору демонстрировался фильм-спектакль «Мещане» в постановке одного из ленинградских театров. Я, не имея особого желания смотреть давно известную постановку, телевизор все же включил. В одном из действий спектакля услышал приятную мелодию церковного колокольного звона, которого не слышал почти шестьдесят лет. Звуки, исходившие из динамиков, напомнили далекие годы детства. Нахлынули приятные и грустные воспоминания о давно минувших годах.

Один за другим всплывали в памяти прошедшие годы. На долю моего и более старшего поколений выпало немало суровых испытаний, участником которых мне довелось быть. У всех, кто прожил долгую жизнь, есть что вспомнить, есть о чем рассказать. В определенной степени это касается и меня.

Еще мальчиком я с интересом слушал разные истории, которые рассказывал о себе мой отец, Лазарев Василий Петрович. Уйдя из жизни, он как бы остался должником перед своим потомством, не оставив о своей жизни письменных воспоминаний. Как было бы сейчас интересно с ними познакомиться! Кое-что из того, что он рассказывал, я запомнил, но большую часть, конечно, забыл. Думаю, что и в моей жизни были не менее интересные моменты. И если я не оставлю после себя никаких записей, это будет неуважением к своему потомству, и я останусь перед ним таким же должником, каким перед нами является мой отец.

Так появилась эта книга. Начинается она с детства, но большую ее часть я посвятил службе в авиации. За двадцатитрехлетний период летной работы мне довелось принять участие во многих интересных, а порой и драматических событиях. И хотя я давно уже от нее оторван, но в душе остался ее патриотом. Таким и останусь до конца дней, отведенных мне судьбой. События, о которых повествуется в этой книге, не вымышлены, а имели место в действительности. Никакими вспомогательными источниками, за исключением отдельных дат и цифровых данных, взятых из справочников и сохранившихся летных книжек, я не пользовался. Записей и дневников никогда не вел. Разумеется, за давностью лет кое-что из памяти стерлось. Некоторые моменты и события, свидетелем которых я был, по разным причинам мною опущены. Фамилии многих однополчан и сослуживцев я за давностью лет, к сожалению, уже забыл. Думаю, на меня не обидятся, если о ком-то будет сказано мало или вовсе не упомянуто, тем более что рассказать в одной книге обо всем и обо всех практически невозможно.

Высоких служебных постов за период службы в авиации я не занимал, поэтому все факты и события описываю с позиции простого летчика и того летного состава, с которым довелось общаться. Замечу, что в печати чаще появляются воспоминания летчиков титулованных, известных всему народу: Героев Советского Союза, испытателей, полярников и т. д. О нас же, рядовых, я книг почти не встречал. Однако надеюсь, что для молодежи, интересующейся авиацией, мои воспоминания все же будут представлять интерес.

# Аэроклуб

В 1939 году я проходил обучение в Москве, в Электромеханическом техникуме им. Красина. В конце ноября во время перерыва между занятиями ко мне подошел один из студентов и сказал, что меня хочет видеть какой-то мужчина. Он ждал меня в коридоре у преподавательской комнаты.

Мужчина оказался представителем аэроклуба Ленинградского района Москвы. Он попросил собрать студентов курса, с которыми хотел побеседовать по вопросу набора курсантов в аэроклуб. Я в то время был председателем курсового совета Осоавиахима. Ребят собрал. Они его внимательно выслушали, но желающих учиться на летчика не нашлось. Видя, что дело не идет, он стал меня укорять: «Что же у вас на курсе такая плохая активность? Никто не хочет летать. Записались бы хоть вы, а там, глядишь, вслед за вами и другие пойдут». Я, как и остальные, тоже отказался, но сделал это не потому, что, как говорили мои однокашники, еще жить хочется. Видимо, некоторые из них действительно находились под впечатлением недавних похорон Валерия Чкалова, в которых мы приняли участие. Кроме того, оставался еще в памяти случай пропажи Сигизмунда Леваневского, полетевшего через Северный полюс в Америку. Я же не записался, чтобы не оказаться в одиночестве – решил поступить так, как и все.

Мой отказ крайне не понравился вербовщику. Он стал упрекать меня в плохой организаторской работе, говорить еще что-то неприятное. В конце концов я не вытерпел и согласился. Подумал про себя: «Черт с тобой, запишусь, но летать все равно не буду. Главное, чтобы он отстал от меня. А может, и слетаю разок любопытства ради». Его предположение, что моему примеру последуют другие, не оправдалось. В списке записавшихся оказался я один. Вскоре я об этом забыл. Считал, что основной моей общественной работой является подготовка значкистов ГТО, ПВХО, ГСО, «Ворошиловский стрелок». Сам я уже с гордостью носил на груди эти значки.

Зимние месяцы прошли в учебе и занятиях в кружках. Наступил март. По свежевыпавшему снежку в Краснопресненском парке Москвы техникум проводил свои последние в этом сезоне зимние лыжные соревнования. После прохода дистанции ко мне подошел неизвестный и спросил, тот ли я Лазарев, которого он разыскивает. Убедившись, что нашел меня, передал, чтобы я немедленно шел на медицинскую комиссию. Без медицинского допуска в аэроклубе заниматься будет нельзя.

На комиссию я решил не ходить. Сел в трамвай и поехал в общежитие. Доехав до стадиона Юных пионеров, стал делать пересадку. Нужного трамвая долго не было, и, зная, что недалеко отсюда находится поликлиника им. Лесгафта, решил все же туда сходить. Что такое медкомиссия, я тогда еще не представлял, к врачам ни разу не обращался, поэтому решил ради интереса сходить туда и посмотреть, что и как.

Там было много ребят примерно моего возраста и старше. Все они проходили такую же комиссию. Врачи быстро меня отпускали, делая отметку в листке – здоров, годен к летной работе без ограничений, но когда очередь дошла до терапевта, то он, вернее, она нашла что-то ненормальное в работе сердца, стала подробно расспрашивать меня о самочувствии, а потом обратилась к врачу, полковнику, который, как я понял, был старшим. Он спросил у меня, чем я сегодня занимался, не выполнял ли какой-нибудь физической работы. Как только я сказал, что только что пришел с лыжных соревнований, он сразу пояснил врачу, что с сердцем у меня все нормально.

Примерно через неделю я все-таки пошел в аэроклуб. Там нас ознакомили с порядком обучения, показали учебные классы. В одном из них стоял со снятым перкалем самолет У-2. Посидел в кабине. Рядом на стеллажах лежали детали мотора М-11. Все казалось интересным. Неужели мне доведется управлять таким самолетом? Подумал: «Настоящим авиатором я вряд ли стану, а походить в аэроклуб на занятия

можно, посмотрю, что из этого выйдет. Может, и полетаю».

По дороге домой стал почему-то вспоминать, где и когда я впервые увидел самолет. А произошло это в те времена, когда была еще жива моя бабушка по матери. Умерла она летом 1926 года. Хорошо помню, как самолет появился над Каширой. Шел он на небольшой высоте со стороны Москвы. Примерно через год мы с дядей видели разбившийся самолет, обломки которого валялись внутри Городищенской крепости, находившейся в окрестностях Каширы. Летчик того самолета, видимо, погиб. Вспомнилось, как в 1927–1928 годах над Каширой появилось одновременно большое количество самолетов. Их было не менее трех десятков. Самолеты летали на малой высоте, снижаясь чуть ли не до крыш домов. Они подняли такой шум, что взбудоражили не только людей, но и животных, которые попрятались кто куда. Взрослые говорили, что летчики готовятся к боям с авиацией Чан Кайши. Что это были за бои, я узнал много позже.

Мне вспомнились не только те самолеты, которые видел в детстве, но и другая авиатехника тех времен. Это были воздушные шары и дирижабли. Дирижабли тогда довольно часто появлялись над Каширой. А воздушный шар мне довелось даже потрогать руками. Как-то он приземлился на окраине города. Мы с дядей Петей с большим трудом добрались до него по глубокому снегу. С оболочки уже стравили газ, стали ее сворачивать и укладывать в корзину.

Осенью 1934 года, в погожий солнечный день, с северо-восточной окраины города в лучах солнца был хорошо виден стратостат – гордость нашего воздухоплавания. Месяца через два, поставив мировой рекорд высоты, он разбился при спуске вместе с экипажем. В мае 1935 года разбился самолет «Максим Горький». Весь наш народ тяжело переживал гибель гиганта. По всей стране началась кампания сбора средств на постройку нового гиганта. Кто-то бросил клич: «Построим вместо одного самолета несколько». Запланировали что-то около двадцати. Все они должны были носить имена наших вождей. В связи с увеличением количества самолетов больше намеченного сбор проводился в два этапа. В этой акции принял участие и я. В первый раз внес 20 копеек, а во второй уже рубль.

По всей стране проводились агитационные полеты. Ведущую роль в них играла агитэскадрилья «Крокодил» с флагманом во главе. Это был двухмоторный АНТ-9, выкрашенный в красный: цвет. Нос самолета был раскрашен в виде раскрытой пасти крокодила с громадными белыми зубами. Из агитэскадрильи в район Каширы прилетел У-2. Сделав несколько кругов, он приземлился в пяти километрах от города в районе деревни Крутышки. Увидев, что он сел, я, не раздумывая, бросился к нему. Мне еще не было и 13 лет, но это расстояние я пробежал без остановок и успел застать самолет. Пробравшись сквозь толпу, я протиснулся поближе к нему. Рядом с У-2 стоял летчик. На него смотрели примерно так, как сейчас смотрят на космонавтов после их возвращения из полета. С неменьшим интересом смотрел на него и я. Дома во время ужина с восторгом рассказал домашним обо всем увиденном.

После того как я побывал в аэроклубе и посидел в кабине У-2, у меня появилось желание начать систематическое обучение и постараться его закончить. Два или три раза ходил в вечернее время на занятия и понял, что учиться одновременно в двух местах для меня трудновато. Денег отец давал мало, стипендия небольшая. Приходилось голодать. Как правило, последнюю неделю до получения стипендии питался только сухарями и кипятком. Жил во Всесвятском студгородке, на помощь товарищей рассчитывать не приходилось – стеснялся. Систематическое недоедание привело однажды к обмороку в трамвае. Пришлось подрабатывать, устроившись контролером у входа в зрительный зал техникума. Создававшаяся обстановка вынудила меня принять решение бросить аэроклуб и продолжить учебу в техникуме.

Прошел почти месяц. И вновь аэроклуб напомнил о себе. Сразу после Первомайских праздников ко мне в техникум пришел мужчина в форме аэроклубовского работника. «Я – Любушин, ваш аэроклубовский

инструктор. Почему вы не ходите на занятия? Ваша группа уже приступила к полетам, а вас нет. Мне приходится за вас отчитываться, а я не знаю, что говорить», – недовольным голосом проговорил он. На мои доводы, что нет времени, он, сменив тон, стал просить меня, как только представится возможность, прийти в летный день на полеты. При расставании дал мне адрес аэродрома. Пришлось дать ему обещание прийти.

Слово свое я сдержал и 9 мая 1940 года с Ярославского вокзала отправился поездом до платформы Соколовская. Сойдя с электрички, я увидел взлетающие и садившиеся самолеты. За большим полем виднелась деревня, возле которой, видимо, и находился аэродром. Поэтому я не стал наводить справок и по проселочной дороге пошел к деревне. Пройдя через нее, вышел на поле. Над ним на малой высоте, чуть не касаясь колесами земли, часто пролетали самолеты.

Пройдя над полем, они набирали высоту, разворачивались, делали круг и снова повторяли такой же проход. После нескольких заходов садились ближе к противоположной его стороне. Здесь же располагалась стоянка. Невдалеке от нее я увидел группу людей. Туда и направился, не обращая внимания на низко летящие самолеты. Выбрав момент, когда над площадкой только что пролетел самолет, а до следующего, заходившего на нее, как мне показалось, было далековато, я быстро побежал в направлении этой группы.

Несмотря на быстрый бег, самолет, заходивший на площадку, все же опередил меня. Из передней кабины совсем близко пролетавшего самолета я отлично видел махавшего мне рукой летчика. Радуюсь тому, что летчики меня тоже видят, помахал им рукой. Тогда я еще не знал, что это означало. На самом деле он не приветствовал меня, а гнал с поля. Как только я перебежал через опасное место, от группы людей отделился человек и побежал ко мне, делая руками какие-то знаки. Задыхаясь, он быстро проговорил: «Бежим отсюда в квадрат. Здесь находится нельзя, можно попасть под самолет».

В квадрате он подвел меня к какому-то сердитому начальнику. Тот, посмотрев на меня сверху вниз, негромко произнес: «Вам что, жить надоело? Вы кто?» Немного оробев от сердитого тона, ответил, что я курсант и пришел на полеты. Как я потом узнал, это был командир нашего отряда Недашковский, отличный летчик. Смягчив тон, спросил: «Вы что, зачета по НПП не сдавали? А как же собираетесь летать без знания основного документа, который должен отлично знать каждый летчик?» Я промолчал, а сам подумал: «Какой зачет? Я вообще на занятиях не был». «Сегодня вашего инструктора нет, он болен. Чтобы ваш приезд не прошел впустую, слетаете в ознакомительный полет с инструктором Куликовой. Она сейчас вон у того самолета».

Куликова была студенткой 3-го курса МГУ. Она оказалась симпатичной девушкой немного старше меня. Показалась мне приветливой и симпатичной. Мне и в голову не могло прийти, что свой первый полет я буду выполнять с девушкой. Подошли к самолету. Улыбаясь, Куликова сказала: «Садитесь в заднюю кабину». Она показала, как надо привязываться ремнями, и предупредила, чтобы в полете я не трогал ручку управления и педали, а просто сидел в кабине и наблюдал, как она управляет самолетом. Я приготовился и с нетерпением стал ждать момента взлета. Вижу, как один из ребят проворачивает винт и делает рывок руками с одновременной командой «контакт».

Самолет задрожал, и тут же послышались громкие хлопки из выхлопных патрубков двигателя. Подрулили к стартеру. Взмах белым флажком. Чувствую, как спина стала вдавливаться в спинку сиденья. Земля под самолетом замелькала. Он несколько раз подпрыгнул, затем толчки прекратились, и тут же я почувствовал, что меня отрывает от сиденья. По необычному ощущению понял, что мы уже летим. Неприятные толчки из стороны в сторону иногда вынуждали хвататься руками за борта кабины. Они были вызваны резкими порывами ветра. Я с интересом наблюдал за землей. Вижу под собой узкую ленту реки Клязьма, маленькую, словно детскую, электричку, совсем маленькие дома.

На высоте 800 метров Куликова выполнила простой пилотаж, о котором я, конечно же, никакого представления не имел. Пилотирование она закончила перепугавшей меня фигурой, при которой почувствовал, что вываливаюсь из самолета. Повиснув на привязных ремнях, я крепко схватился руками за борта кабины. Одновременно почувствовал на лице какую-то жидкость, которая, как потом выяснилось, оказалась горячим маслом из двигателя. Им же частично забрызгало лобовое стекло кабины. Остались его следы и на приятном лице инструктора.

Позже, когда я уже летал со своим инструктором в зону на отработку пилотажа, понял, какую фигуру показала мне Куликова. Поворот через крыло у нее получился с большим зависанием, при котором масло выбросило через дренажное устройство наружу. После посадки Куликова, улыбаясь, спросила: «Ну как, понравилось летать?» Особого удовольствия я не получил, но, переборов себя, сказал: «Понравилось. Все было очень интересно». Уезжая с аэродрома, подумал: «Слетал раз, и хватит». Но все получилось наоборот. О полете рассказал ребятам по Всесвятскому общежитию. На следующий день о моем полете знала вся наша группа.

Через две недели, в конце мая, ко мне в общежитие пришел Любушин и снова напомнил о полетах. Сделал это деликатно, но при этом заметил, что знает о моем полете с Куликовой. Поинтересовался моим настроением, попросил по возможности почаще наведываться на аэродром. Мне стало перед ним неудобно за свое поведение. Сказал инструктору, что как только закончится учебный год, то сразу приеду на аэродром и буду там находиться до окончания летной программы. Свое обещание я сдержал. О своей учебе в аэроклубе рассказал отцу и дядьям. Они одобрили мое желание продолжить занятия в аэроклубе.

На следующий день после успешной сдачи сессии я, как и обещал инструктору, сразу же поехал на аэродром. Курсанты нашей группы приняли меня приветливо, но смотрели как на новичка. У каждого из них было уже по несколько десятков полетов. Любушин, видя, что я смущаюсь, подбодрил меня словами: «Не робей. Ты не только нагонишь их, но еще и перегонишь кое-кого, если серьезно отнесешься к полетам и не будешь пропускать их». Слова инструктора о том, что я могу нагнать группу, воодушевили меня. Понимая, что без знания материальной части самолета и мотора я не смогу овладеть летным делом, пошел в походную библиотеку, находившуюся при полевом штабе аэроклуба. Там по рекомендации Любушина я взял необходимую литературу и в свободное от полетов время с большим старанием стал ее изучать. Неясные или непонятные вопросы разбирались тут же, на месте.

Прислушавшись к совету инструктора, решил не пропускать ни одного летного дня, и вскоре дела пошли на лад. Я нагнал и даже стал обгонять большую часть курсантов своей группы, которые начали летать еще осенью 1939 года. Их отставание объяснялось пропусками полетов. У некоторых они длились по месяцу и более. После этого инструктору приходилось вновь отрабатывать ранее пройденное упражнение для восстановления утраченного навыка. Получалось, таким образом, топтание на месте. У меня же перерывов в полетах не было. Каждый летный день я все ближе продвигался к заветной мечте – самостоятельному вылету. И наконец долгожданный момент наступил. Самостоятельно я вылетел вторым после Ершова, который к началу моих полетов был уже почти полностью подготовлен к нему.

В летной группе нас было семь человек. Вылететь самостоятельно вторым, начав летать последним, на восемь месяцев позже всех остальных, для меня что-то да значило. В то время мне шел восемнадцатый год. Радости моей не было предела. До настоящего летчика было еще далеко, но мечта, о которой я всего несколько месяцев назад и не помышлял, осуществилась. В моей жизни самостоятельный полет явился событием. Не забылся он и до сего времени. Хорошо помню, как инструктор перед самостоятельным полетом представил меня на контрольную проверку сначала командиру звена, а затем командиру отряда.

После проверки Недашковский, не сделав ни единого замечания, спросил, не боюсь ли я лететь? Затем дал мне несколько дельных советов, в частности, не теряться на случай, если откажет мотор, и что



при этом необходимо сделать. Для сохранения центровки в переднюю кабину вместо инструктора положили мешок с песком. Перед вылетом Любушин еще раз осмотрел кабину, спросил, не боюсь ли я лететь, и сказал: «Не дрейфь, ну, пошел!» Оставшись один, я сразу почувствовал, что исход полета теперь зависит только от меня. С уверенностью, что справлюсь, спокойно увеличиваю обороты двигателя, выкруливаю на старт и прошу разрешения на взлет. Стартер дает отмашку.

Взлетаю. На разбеге бросаю взгляд на переднюю кабину, где обычно перед глазами была видна голова инструктора. Теперь она пуста. Вот тот момент, когда я сам себе хозяин, лечу один. Набираю высоту, строю «коробочку». Все идет, как надо. В воздухе спокойно. Идет шестой час утра, ясная погода, воздух еще не прогрелся, вертикальных порывов не чувствуется. Летать в такую погоду одно удовольствие. Сделал проход над стартом. После повторного захода произвожу посадку на три точки. Подруливаю к квадрату. Любушин показывает большой палец. Поднялся ко мне и сказал: «Давай еще один полет. Делай его так же, как и первый».

Второй полет был выполнен также без замечаний. Выйдя из самолета, я подошел к Любушину. Он пожал мне руку и сказал, чтобы я доложил командиру отряда о выполнении двух самостоятельных полетов. Тот без всяких замечаний пожал мне руку и пожелал успеха. Незадолго до окончания летной программы я на один день съездил в Каширу повидать отца. Как только встретились, он сразу стал интересоваться учебой в техникуме и не бросил ли я аэроклуб. Когда я стал говорить о полетах, то почувствовал, что отец внимательно слушает меня, задает вопросы. На некоторые из них, касающиеся большой авиации, я, конечно, ответить не мог, но сущность пилотирования самолета уже схватил, а это главное. Давно мы с ним так откровенно не говорили, словно чувствовали, что после этой беседы расстанемся надолго.

Оставшуюся часть летной программы я закончил быстро, почти на одном дыхании, обогнал всех в группе и первым был представлен на проверку техники пилотирования представителю ВВС Красной Армии, который прибыл в аэроклуб для отбора кандидатов в военно-авиационные школы пилотов. Буквально перед зачетным полетом я летал в зону, где отрабатывал пилотаж. Во второй кабине находился пассажир – курсант-моторист. В воздухе немного болтало, особенно под кучевой облачностью. Парня стошнило. После посадки он начал убирать за собой кабину, а я направился в квадрат.

Навстречу идут Любушин и военный, старший лейтенант, на гимнастерке которого прикреплен новенький орден Красного Знамени. «Наверное, получил за бои на Финском фронте», – подумал я. После моего доклада Любушин бросил взгляд на военного и сказал: «Сейчас полетишь на проверку со старшим лейтенантом в зону. Он посмотрит, как ты летаешь». Подойдя ко мне, он дал несколько советов по выполнению элементов полета и закончил словами: «На этом твоя учеба заканчивается, смотри, не подведи меня. Я дал о тебе хороший отзыв». Неожиданную проверку я воспринял спокойно. Чувствовал себя уверенно. Перед посадкой в кабину уточнил у старшего лейтенанта порядок выполнения задания.

За весь полет проверяющий не проронил ни слова, молча взял управление на себя и стал создавать различные сложные положения для самолета, из которых я стал выводить его в нормальное положение. Проверку в зоне я закончил срывом самолета в штопор. Проверяющий после срыва в штопор придержал управление в своих руках и отпустил его только после трех витков. Как только я почувствовал, что оно стало легким, сразу же поставил рули на вывод. Выйдя из штопора, получил команду заходить на посадку.

По окончании полета проверяющий, не сделав замечаний, пожал мне руку и сказал, что полет я выполнил отлично. Оставшись у самолета, стал терпеливо ждать, что скажет Любушин. Подойдя ко мне, он улыбнулся и произнес: «Ну вот, Лазарев, на этом все. Ты больше не мой курсант, давай пожму тебе руку в связи с успешным окончанием обучения. Теперь ты стал летчиком, смотри, не зазнавайся. Помни, кто тебя учил, а то станешь начальником, небось и руки потом не подашь». Я сам был удивлен, что так быстро

овладел управлением самолета. Никаких сложностей в этом деле для себя не видел.

Для многих курсантов это оказалось весьма непростым делом, а для некоторых – неосуществимой мечтой. Пришлось им расстаться с аэроклубом, не сумев одолеть летной программы из-за неумения своевременно схватить необходимые тонкости, о которых не скажешь и без овладения которыми невозможно безопасно управлять самолетом. Для меня летная программа, которую я одолел на одном, как говорят, дыхании, явилась следствием большого желания научиться управлять самолетом. Это я делал с большим желанием, без перерывов в обучении, всецело и беззаветно отдавшись осуществлению заветной мечты. Быстрое усвоение летной программы вселило в меня уверенность в полетах. Летать я не боялся, в полете получал удовольствие и наслаждение. С самолетом, как говорят летчики, обращался на «ты», всегда верил в успешное завершение полета, не боялся появления различных вводных, таких, как отказ мотора, пожар в воздухе, отказ управления и т. п.

Я всегда был уверен в себе. Забегая вперед, замечу: уверенность в полетах, приобретенная еще в аэроклубе, сказалась на всем периоде моего пребывания на летной работе и особенно пригодилась во время выполнения вылетов на боевое задание. Чувство уверенности при выполнении полетов я прививал и молодым летчикам, с которыми часто приходилось иметь дело.

Полет со старшим лейтенантом стал завершающим. На этом закончилась длившаяся немногим более месяца учеба в аэроклубе. Кроме зачетного полета, никаких других экзаменов я больше не сдавал и сдать не смог бы – ведь теоретического курса я не проходил. Не знал даже, что существует такой предмет, как аэродинамика, без знания которой нынешнего курсанта, собирающегося стать летчиком, никогда не посадят в пилотское кресло.

Через несколько дней закончивших обучение на У-2 собрали на небольшие сборы, где мы прошли мандатную комиссию, а чуть позже сообщили, что скоро всех нас отправят в военную авиационную школу. Долго ждать не пришлось. Через два или три дня нам предложили к середине дня прибыть в аэроклуб. Чувствуя, что в моей жизни должны произойти серьезные перемены, не знал, что предпринять. В общезнании я жил один, так что поделиться было не с кем. С нетерпением ждал явки в аэроклуб, чтобы узнать новости. Наконец все прояснилось. Не думал, что нас так быстро отправят в авиашколу. Какой-то аэроклубовский начальник зачитал список отправляемых. В их числе оказался и я. Всем упомянутым в списке приказали к 18.00 явиться на Киевский вокзал. Какое-то чувство подсказывало мне, что покидаю Москву навсегда и жить в ней больше не буду. Дальнейшие события подтвердили мои предчувствия.

По дороге на вокзал купил в дорогу 300 граммов охотничьей колбасы и одну маленькую французскую булочку. Кроме этого крохотного свертка с едой, у меня никаких вещей не было. Я точно выполнил указание не брать с собой ничего, кроме продуктов. У вокзала на месте сбора я увидел знакомых товарищей в окружении провожавших. После переключки поступила команда на посадку. В поезде забрался на свободную полку. Убаюканный стуком колес потихоньку задремал. Проснувшись, стал размышлять. В голове вертелась навязчивая мысль: что меня там ждет? Правильно ли поступил, отправившись туда, не посоветовавшись с отцом. Решил: если не понравится, вернусь и продолжу учебу в техникуме.

Тогда я еще не понимал, что из армии просто так не уйдешь. Там свои порядки. Еще не верилось, что я навсегда покидаю стены техникума, с окончанием которого связывались большие надежды. Он давал мне неплохую специальность. Аэроклуб привлек меня по нескольким причинам. В то время у молодежи было сильное увлечение авиацией. Не обошло оно и меня. Самолетами я увлекался с детских лет. С большим интересом наблюдал за всеми, пролетающими над Каширой. Строил модели, которые неплохо летали. Для молодежи того времени считалось своего рода шиком ходить в полувоенном костюме.

Нередко в Москве, особенно в метро, можно было встретить парней и девушек в синих комбинезонах

с летными шлемами на голове. Многие ребята завидовали им. Военная форма мне нравилась. Влекла военная романтика. В то время патриотизм, любовь к Родине, готовность пойти на ее защиту были среди молодежи повсеместным явлением. Это показала Великая Отечественная война. Молодежь активно откликалась на призывы: комсомол – в Военно-Морской Флот, комсомол – в Военно-воздушные Силы. Я тоже не мог оставаться в стороне. В конечном счете это и привело меня в аэроклуб.

Наутро мы были в Брянске. Сопровождающий предупредил, что скоро на другом поезде тронемся в путь. Пункта конечного назначения он не назвал. Примерно в двух часах езды от Брянска нас высадили на небольшой станции. На фасаде деревянного домика вокзала белыми буквами было написано: «Олсуфьево». Построились в колонну по четыре и отправились в гарнизон. Как только мы оказались за проходной, я сразу почувствовал, что попал в иной, неведомый мне мир.

# Учеба в Олсуфьевской и Балашовской авиашколах

*июль 1940 г. – июль 1942 г.*

В день приезда нас ознакомили со всеми основными положениями и распорядком, который мы должны выполнять. Разместили нас в небольшом одноэтажном здании, в котором мы пробыли полторы недели на карантине. Условия жизни в этой казарме нам не понравились. Кроме кроватей без постельных принадлежностей, в ней ничего не было. Пустые матрац и наволочку нам выдали на следующий день, и мы заполнили их соломой. Спать стало приятнее. Впрочем, в казарме мы только ночевали, а все остальное время находились в поле, где занимались изучением уставов и строевой подготовкой.

Пребывание в карантине окончилось всеобщей стрижкой и баней, после которой нам выдали военную форму. Не на всех она ладно и красиво сидела. Это вызвало большое оживление. Над теми, кто был небольшого роста, начали подтрунивать. Особенно досталось малорослому Ярославскому, сыну известного политического деятеля Емельяна Ярославского. Ему специально, хохмы ради, подсунули пилотку большого размера и все время разворачивали поперек головы. Это вызывало у него нескрываемое возмущение, а у ребят смех. После бани нас перевели в другую казарму, где разбились по эскадрильям и отрядам. На построении нам представились все командиры, начальники, старшины.

Перед тем как нас окончательно зачислить курсантами, командование школы решило всех прибывших проверить в умении пилотировать самолет. И здесь допустил ошибку – на боевом развороте сорвался в штопор. Правда, произошло это отчасти не по моей вине. В аэроклубе я обучался пилотированию при наличии в кабине всех приборов. Оказавшись в кабине, я увидел, что все они были заклеены бумагой. Поэтому во время полета чувствовал себя скованно и напряженно. Дело в том, что опытный летчик на них, в общем-то, и не смотрит и лишь изредка бросает взгляд на самые важные из них. Но для нас, только что закончивших аэроклуб и приученных летать с использованием контролирующих приборов, их отсутствие представляло определенную сложность.

Сорвав самолет в штопор, я не растерялся и быстро вывел его. Набрал скорость, снова выполнил боевой разворот и сделал это неплохо. Вижу, как после повторно выполненного боевого разворота проверяющий лейтенант Бирюков повернул голову в мою сторону и показал большой палец, что сразу подбодрило меня. После посадки сконфуженно подошел к нему выслушать замечания, ожидая получить низкую оценку за полет. Но неожиданно он сказал: «Молодец, не растерялся, самолетом владеешь, машину чувствуешь, из сложных положений выводил быстро и правильно. Летчик из тебя получится». Это меня успокоило.

На следующий день часть ребят, получивших низкие оценки при проверке техники пилотирования, покинули нашу казарму и перешли в другую, где находились красноармейцы охранных подразделений. Им не суждено было стать курсантами. Всех их оставили служить срочную при школе. Им было обидно, но, видимо, такова судьба. Наша школа только открылась. Располагалась она на месте ранее базировавшегося здесь авиационного соединения, переведенного на другое место. Местные жители говорили, что аэродром этот строили немцы в конце двадцатых – начале тридцатых годов. Здесь они готовили для себя летчиков гражданской авиации. После прихода к власти Гитлера они ушли, и на нем стала базироваться наша военная авиация.

Аэродром по тем временам был построен хорошо, имел отличный жилой городок, неплохие казармы, учебные классы, ангары, централизованную заправку самолетов топливом, водой, маслом. Суть ее заключалась в том, что между двумя соседними самолетами на основной якорной стоянке находилась своя заправочная колонка, размещавшаяся в небольшом подземном колодце. Достаточно было технику

самолета открыть крышку, взять необходимый заправочный пистолет со шлангом и произвести заправку машины всем необходимым. В зимнее время вода и масло заливались в подогретом виде. Разумеется, такой вид заправки не требовал ни топливозаправщиков, ни водомаслозаправщиков. Правда, когда я там учился, она не использовалась.

В школе имелось все необходимое для обучения курсантов, начиная от хорошо оборудованных учебных классов и материальной части до квалифицированного инструкторско-преподавательского состава. В гарнизоне имелись отличный стадион, зимний спортзал, тир, плац. Все содержалось в полном порядке.

С большим усердием я принялся за учебу. За занятиями дни проходили быстро. Курсантская жизнь потребовала коренной ломки сложившихся на гражданке порядков. Там я был сам себе хозяин. А здесь надо быть всегда подтянутым, выполнять уставной порядок, соблюдать распорядок дня, постоянно находиться на виду командиров разных уровней, беспрекословно выполнять любую команду или приказ. Бывало, что иной раз, видя явную несправедливость, приходилось себя сдерживать и подчиняться. Со временем постепенно стал привыкать. А спустя некоторое время уже не представлял себе армию без строгих воинских порядков.

В учебную программу входили дисциплины, которые необходимо было знать как летчику, так и строевому командиру Красной Армии. Преподавательский состав имел хорошую специальную подготовку. Изучаемый материал излагался доходчиво и понятно. Лекции иллюстрировались большим количеством схем и примеров. Среди преподавателей выделялся интеллигентного вида приятной внешности майор Чубукин, в прошлом летчик-истребитель, расставшийся с летным делом по состоянию здоровья. Его он потерял, попав в аварию, получив при этом серьезное увечье позвоночника. Самолет попал в перевернутый штопор, из которого Чубукин не сумел его вывести и упал вместе с машиной в густой лес под Серпуховом. Почти все занятия проводились в учебных классах. Исключение составляли строевая подготовка, физо и иногда топография с выходом на местность для выполнения практических занятий.

Прошло время начала занятий в техникуме, а меня нет. Отец знал, где я, но все же волновался. В первое время я чувствовал оторванность от дома, родных, старых друзей и товарищей. Это наводило тоску, но потом постепенно привык.

С целью повышения боеспособности Красной Армии нарком обороны Тимошенко ввел новые, более строгие порядки в войсках. Особенно это касалось военных учебных заведений. Большое внимание уделялось укреплению воинской дисциплины, всевозможным тренировкам. На строевых занятиях нас заставляли стоять по команде «смирно» в течение 30 минут с последующим доведением до часа. Для меня это однажды кончилась потерей сознания. Оцепенев, держа руки по швам, я рухнул на землю. После этого случая командир роты капитан Воскресенский, проводивший тренировку, дал совет: когда стоишь по команде «смирно», не перенапрягайся, тогда выстоишь и не упадешь.

Впоследствии я девять раз участвовал в парадах на Красной площади, и мне всегда помогал этот совет. В 1954 году на параде, посвященном 300-летию воссоединения Украины с Россией, я едва успел схватить за воротник куртки командира нашей роты и втащить его внутрь строя, когда он за минуту до начала торжественного марша, теряя сознание, стал падать. В школе проводились тренировки и по линии питания. Вначале один, а затем и два раза в неделю мы довольствовались сухим пайком, состоявшим в основном из сухарей. В него также входила селедка, немного сахара и постное жидкое безвкусное пюре, называемое нами баландой.

Олсуфьевская школа готовила летчиков-бомбардировщиков на самолете СБ. Переходным, промежуточным типом между У-2 и СБ был самолет Р-5, к тому времени уже устаревший и снятый с вооружения. Ранее он считался неплохой машиной не только у нас, но и за рубежом. Р-5 имел несколько

модификаций и соответственно наименований. На нем наши летчики вывезли большую часть челюскинцев, за что первыми в СССР были удостоены звания Героя Советского Союза.

По сравнению с У-2 Р-5 показался более сложной машиной. На нем стоял мощный мотор М-17 конструкции Микулина, заимствованный с немецкого Даймлер-Бенца, имелся управляемый стабилизатор. Курсант вывозился не с задней кабины, как на У-2, а с передней, где находился пилот. Внешне самолет был больше, выглядел солиднее нашего предшественника и вызывал у нас чувство гордости при освоении этой более сложной во многих отношениях машины. Мой инструктор младший лейтенант Н. Белов по сравнению с Любушиным как методист показался мне слабее. Внешне он был привлекательным, спокойным, однако в полете становился шумливым, ворчливым, ругался матом. Приходилось терпеливо выслушивать его. Он, вероятно, считал, что простые слова до курсанта не дойдут. Я с этим смирился и вылетел самостоятельно в числе первых. К началу зимы выполнить летную программу в полном объеме не удалось никому. Погода испортилась, полеты прекратились. Мы перешли на классные занятия, строевую подготовку и хозяйственные работы.

Во время учебных полетов произошло летное происшествие. При выполнении самостоятельного полета старшина классного отделения Максимов на посадке выровнял самолет слишком высоко. С высоты трех метров машина упала на правое колесо. От удара о землю оно вместе со стойкой крепления сломалось. Максимов поздно заметил ошибку. Стремясь ее исправить, он в момент падения самолета дал полный газ. Машина подпрыгнула и, зависнув на какое-то время без скорости, без повторного касания земли пошла на второй круг. Все, кто в этот момент находился на полетах, замерли в ожидании чего-то нехорошего. Однако он справился с управлением, набрал скорость и перешел в набор высоты.

На самолетах Р-5 радиостанции не было, поэтому подсказать, как надо действовать курсанту в дальнейшем, не могли. Исход благополучной посадки всецело зависел от сообразительности самого Максимова, его хладнокровия и выдержки. Неверные действия могли привести к более неприятным последствиям. Больше всех переживал, судя по той нервозности, которую проявлял на старте, командир звена старший лейтенант Филькин. Мы видели, как этот маленький толстячок бегал по квадрату и разносил в пух и прах беднягу Макса. Споткнувшись обо что-то, упал и, отплевываясь, в самых сочных выражениях, грозил ему руками и приговаривал: «Ну только сядь, только сядь! Ты еще узнаешь, что такое Филькин, будешь знать, как ломать машину!»

После нескольких проходов над стартом Максимов произвел отличную посадку на левое колесо. После небольшого пробега машина развернулась в сторону сломанного колеса и, накренившись, остановилась. За неправильные действия при исправлении ошибки на посадке и поломку шасси его арестовали на трое суток. Это у нас не укладывалось в голове. Мы очень переживали за Макса и считали наказание слишком строгим.

Приближались ноябрьские праздники. Отметить их собирались торжественным парадом гарнизона. Каждый день мы по два часа маршировали по плацу, старательно отбивали строевым шагом положенное для тренировки время. Научились отлично держать равнение в строю, четко брать на руку винтовку, чисто, в один ритм, ставить ногу. Строевые командиры, довольные хорошей подготовкой, говорили: «Хоть сейчас посылай на парад на Красную площадь». Вскоре после введения сухого дня, когда в столовой нам давали сухари и белую бурду, нам приказали спать, раздеваясь донага. Такое нововведение нам не понравилось, и многие начали хитрить. У кого с гражданки остались трусы, стали потихоньку надевать их под одеялом.

Кто-то из курсантов об этом проболтался. Старшины отделений под руководством малорослого, очень строгого и сердитого старшины отряда Бурмака через час или два после отбоя стали проверять, все ли выполняют приказ. Нарушителей стали наказывать внеочередными нарядами. Их тут же поднимали и заставляли заниматься уборкой туалетов. В конце концов мы к этому привыкли и считали, что спать в голом

виде можно.

Холодные октябрьские вечера поубавили пыл к спортивным занятиям на свежем воздухе. Мы стали больше времени находиться в помещении. На это обратили внимание политработники и сразу сориентировались в работе. Редкий вечер проходил без интересной беседы. Говорили обо всем, но больше всего, конечно, всех волновал вопрос – будет ли война с Германией, а если будет, то когда. На эти беседы приглашались участники финской войны и освободители западных районов Украины и Белоруссии, чтобы поделиться с нами боевым опытом. Особое внимание они обращали на обязательное выдерживание своего места в строю, даже в зоне сильного зенитного огня, что надо идти к цели напролом, не щадя своей жизни. Такого понятия, как противозенитный маневр, мы от них не слышали. Видимо, его, как такового, в то время у нас не существовало. Старший лейтенант с медалью «За отвагу», полученную им за освобождение Западной Белоруссии, привел в качестве примера летчика, который, видя перед носом своего самолета шапки зенитных разрывов, отвернул от них в сторону, а потом, пролетев опасный участок, снова встал на свое место. За это его обвинили в трусости и отдали под трибунал.

Слушая, как вдохновенно говорил о своей боевой работе старший лейтенант, мы с ним внутренне соглашались и завидовали его участию в боях. Мне надолго запомнились слова: «Не отставай от группы, не маневрируй, держись строя, ходи, как на параде». Только потом, когда прошли первые месяцы войны, опыт и практика настоящей войны подсказали, как летчик должен держаться в строю и какими должны быть боевые порядки для самолетов каждого вида авиации. Мы досадовали, что изменения в построении боевых порядков и требование от летчиков обязательного выполнения маневрирования пришли в наши ВВС с опозданием после неоправданных потерь в воздухе в первые месяцы войны.

В это время фашисты уже покорили несколько европейских государств. И хотя у нас с Германией год назад был заключен договор о ненападении, но даже мы, только начавшие входить в самостоятельную жизнь, понимали, что скоро нам придется с ней воевать. Причем все были уверены, что наша доблестная Красная Армия будет бить фашистов на чужой территории. Эта уверенность основывалась на той пропаганде, которая велась у нас в стране в предвоенные годы. С увлечением мы читали книгу Шпанова «Первый удар». Считали, что именно так будет бить врага наша армия.

За неделю до праздника Октябрьской революции мы приняли военную присягу. По случаю такого события в столовой был праздничный обед, где я впервые в жизни попробовал пирожное. До этого я их видел только в витринах магазинов. После принятия присяги почувствовал себя военным в полном смысле этого слова и свою ответственность перед Родиной. Подошел долгожданный праздник. Погода не соответствовала настроению. Шел мокрый снег. Планировавшийся гарнизонный митинг не состоялся. На наш парадный торжественный марш с полупустой трибуны смотрело только школьное начальство.

В казарму возвратились мокрыми и грязными, но довольные, что, несмотря на плохую погоду, прошли отлично. После парада в доме Красной Армии прошло торжественное собрание, посвященное годовщине Октябрьской революции. За столом президиума сидели: начальник школы полковник Юков, полковой комиссар Губин, несколько военных и гражданских, в том числе женщины. У одной из них на груди был орден Красного Знамени, полученный, очевидно, в Гражданскую войну, и ни одного рядового курсанта. Затем с хорошей концертной программой выступили артисты московских театров.

Затянувшееся ненастье, длившееся со второй половины октября по середину ноября, привело к задержке с выполнением летной программы. Только в конце октября удалось полетать несколько дней, а в первой половине ноября вообще не летали. Ежедневные занятия строевой подготовкой приелись. На муштру стали смотреть, как на наказание. Она надоела не только нам, но и командирам, проводившим занятия. Сильно обрадовались, когда муштру на некоторое время заменили работами по расширению границ аэродрома от поросли молодого березняка. За ствол и ветки бралось руками более десятка

человек. Вместе с корнями деревцо вырывали из земли и бросали в специально вырытые ямы, где сжигали.

Таким образом, северную границу аэродрома удалось расширить на несколько гектаров. Никому из нас тогда и в голову не могло прийти, что менее чем через год на этом аэродроме будет базироваться фашистская авиация. Результаты выполненной работы решил посмотреть с воздуха начальник школы полковник Юков. Он взлетел на СБ и куда-то улетел. Вечером после ужина нас в срочном порядке отправили на аэродром жечь костры для облегчения посадки на случай, если он прилетит. Как закончился полет и где он сел, мы не знали. Прошел только слухок, что Юков блудил.

Вскоре после ноябрьских праздников нас ночью подняли по тревоге, посадили в товарные вагоны с теплушками и повезли в неизвестном направлении. Ночью на одной из остановок кто-то из ребят прочитал название станции – Орел, а днем на другой станции читаем – Верховье. На станции Поворино нас покинули курсанты Евсеев и Лагуткин. Позже мы узнали от их друзей, что они были по чьему-то ходатайству переведены в истребительную авиашколу в город Борисоглебск. Через несколько часов очередная остановка, и наконец раздается команда: «Выгружайсь – Балашов, дальше не поедем». По вагонам пошел слух, что всех нас переводят в Балашовскую школу.

Она была старой, аэрофлотовской, но не так давно была реорганизована и тоже стала военной. К моменту нашего прибытия в ней уже насчитывалось пять учебных эскадрилий. Наша, бывшая 2-я, теперь стала 7-й. Не все наши курсанты оказались в Балашове: тех, кто не вылетел самостоятельно на Р-5 и слабо летал, отчислили. В нашей летной группе мы недосчитались курсанта Якунина.

Школа нам сразу не понравилась. Все в ней было не так, как в Олсуфьеве. Бросалось в глаза обилие курсантского состава, разбросанность гарнизона, неуютность казарменного размещения, теснота, двухэтажные койки. Более однообразная пища. Но больше всего не понравилась низкая дисциплина курсантов-балашовцев, которых мы сразу отличали по их темно-синим шинелям. Эти ребята, будучи на несколько лет старше, вели себя развязно. Смотрели на нас, как на юнцов. Среди них встречались такие, которые ходили в курсантах чуть ли не шесть лет. Этих мы называли «старичками».

Основная их масса состояла из бывших аэрофлотовских курсантов, унаследовавших более слабую дисциплину, существовавшую в школе ГВФ. Не улучшилось положение и с переквалификацией школы в военную. Командир эскадрильи капитан Мирохин, командир роты капитан Воскресенский, комиссар АЭ старший политрук Феоктистов, политрук Дьяченко, парторг, помощник политрука Ткач хорошо понимали известную истину – дурной пример заразителен. Поэтому они, опасаясь, чтобы это не распространилось на нас, проводили большую разъяснительную и воспитательную работу, концентрируя при этом внимание на выполнении уставных требований и сохранении патриотических чувств олсуфьевцев. Они хотели, чтобы хорошее впечатление, сложившееся о нас у командования школы, не изменилось.

В отличие от Олсуфьева, где караульную службу несло специальное подразделение, здесь, в Балашове, охрану несли курсанты. Как только мы прибыли сюда, нас включили в общегарнизонный график по несению караульной службы. Это же, конечно, вело к затягиванию срока обучения, что впоследствии и подтвердилось. Наша жизнь в новой школе началась с того, что командование решило посмотреть, как мы выйдем в строевом отношении. Строевая выучка являлась, да и сейчас является одним из показателей воинской подтянутости и дисциплины. От балашовских «старичков» мы уже знали, что главным ответственным лицом за общий порядок в гарнизоне являлся капитан Заводов, бывший офицер царской армии.

В Олсуфьеве мы не знали, кто там был комендантом. Он никого не наказывал, да и наказывать было особо не за что, грубых нарушений дисциплины курсанты не допускали. Заводов же ревностно относился к своим обязанностям и строго наказывал нарушителей. Основной мерой наказания считал гауптвахту. Что



собой представляла балашовская гауптвахта, мы узнали позже и поняли, почему ее «курсачи», как себя называли курсанты, боялись больше, чем черт ладана.

Известно было, что строевые смотры любил проводить начальник школы полковник Тихомиров. На них он не скупился раздавать наказания в виде простых и строгих арестов. Руководство школы и комендант, видимо, считали, что только после ареста провинившийся может осознать свой проступок. Зная о строгости инспектирующих, мы вышли на смотр с тягостным настроением, заранее предполагая, что кому-то из нас придется познакомиться с «губой». Стоял декабрь. Плац, на котором проходил смотр, находился на открытом месте. Дул холодный степной ветер, пронизывавший тело до костей. Мороз доходил до 20 градусов.

Мы были одеты в простые, без поддевки, шинели. На голове красноармейский шлем – буденовка. Откидные концы его, или, как их называли, уши, подняты. На смотре их опустить запретили, хотя по положению это можно было делать при температуре ниже 15 градусов. На ногах кирзовые сапоги. Как и положено, стоим в ожидании начальства, успев изрядно продрогнуть. Наконец оно появилось. Началось с осмотра внешнего вида, а потом неожиданно для нас подается команда: первая шеренга на столько-то, вторая на столько-то и т. д. шагов вперед, затем всем снять правый сапог, портянку положить на землю (то есть на снег), а пятку ноги поставить на нее.

Стоим по команде «смирно», чувствуем, как по босой ноге метет холодная поземка. Нога немеет, теряет чувствительность. Инспектирующие медленно проходят мимо шеренг, осматривают, чистые ли портянки и обрезаны ли ногти. Полковник Тихомиров обратил внимание на Самойлова, который решил немного схитрить: опустил шлем слишком низко, накрыв им кончики ушей, чтобы не мерзли. За это тут же получил трое суток простого ареста. Курсант Лупанов, услышав, что кого-то уже наказали, решил, любопытства ради, чуть-чуть повернуть голову и посмотреть, кого наказали. Тихомиров это заметил. И тут же громко произнес: «А барабанщику второго отряда (им был Лупанов) пять суток простого ареста за поворот головы по команде «смирно».

Строй, услышав, как легко раздаются аресты, которых в Олсуфьеве, кроме Максимова, никто не получал, в испуге замер. Но замерли не все. Самый маленький по росту и самый последний в замыкающей шеренге Шандов, или, как мы его называли, Шанди, видя, что все проверяющие находятся далеко, уловив подходящий момент и думая, что его не заметят, быстро обеими руками потер уши. Однако надежда его не сбылась. В двух шагах от него с противоположной стороны стоял начальник штаба школы полковник Демон и наблюдал за ним. Он обошел всю шеренгу и остановился перед Шандовым в тот момент, когда тот проделывал свой моцион. Курсанты ждали развязки. Демон почему-то не стал его наказывать и медленно пошел вдоль шеренги.

После смотра ребята говорили: «Вот это начальник – понимает душу человека, не то что остальные. Другой на его месте вlepил бы за это суток десять». Тогда мы не знали, почему он так поступил. О том, что он собой представляет, мы узнали через полгода. Желая показать себя с хорошей стороны, он старался быть простым и доступным. Чаше других начальников появлялся в нашей курсантской среде. Приходил к нам в столовую, садился за общий стол, пробовал пищу, спрашивал, есть ли у кого жалобы. В разговорах был прост и доброжелателен. Больше всего мы боялись коменданта Заводова. Встреча с ним, как правило, заканчивалась гауптвахтой. Не мог он спокойно смотреть, когда видел, что гауптвахта пустует.

Это было его детище, в создание которого он вложил немало сил. Это помещение, построенное из кирпича и бетона, находилось наполовину в водянистом грунте. Стены с внутренней стороны были облицованы цементом. К стенам крепились откидные койки. Лежать на них арестованные могли только с 12 часов ночи до 4 часов утра. Остальное время они закрывались на замок. Грунтовые воды непрерывно просачивались через пол в помещение. Через определенные промежутки времени арестованные по

очереди откачивали ее ведрами. Единственная печь зимой топилась через день (не более полутора часов) сырыми дровами.

На вторые сутки после топки температура в помещении в морозные дни была около нуля. Чтобы совсем не заоченеть, арестованные периодически делали физические упражнения. Легче было днем, когда их посылали на работы, где они находились с пяти утра и до ужина. Труднее приходилось тем, кто находился под строгим арестом. Они содержались не в общей камере, а в отдельных очень тесных каморках с крошечным окошком для дневного света. На работу их не пускали. Кормили только черным хлебом и давали ограниченное количество воды. И наконец, самым страшным был карцер – камера, в которой можно было только стоять, находясь в абсолютной темноте.

Начальников караула на гауптвахту подбирали из числа очень строгих младших командиров с тем, чтобы они не давали каких-либо поблажек арестованным. Комендант проверял гауптвахту по несколько раз в сутки. Если находил какой-либо беспорядок, наказывал начальника караула. Арестованные об этом хорошо знали. Если «карнач» им чем-то не угодил, то они специально делали какое-то нарушение, на которое мог обратить внимание Заводов, после чего тот сам становился арестованным.

При посещении гауптвахты комендант обязательно сверял количество арестованных по списку с наличным. Перед проверкой он выяснял у начальника караула количество арестованных, находившихся под арестом, после чего входил в камеру и лично всех пересчитывал. Был случай, когда один из сидельцев решил отомстить не понравившемуся ему начальнику караула. Услышав голос Заводова и зная, что тот обязательно будет делать проверку, спрятался. Естественно, что тот одного недосчитался. Он снял «карнача» с дежурства и посадил его на строгий арест. Вновь назначенному начальнику караула он приказал сообщить в подразделение, где числится пропавший арестованный, и в случае его обнаружения немедленно сообщить ему. Как только комендант ушел, пропавший сразу же обнаружился. Оказалось, он ухитрился спрятаться в дымоходе печи, откуда вылез весь в саже, словно трубочист. За эту проделку он получил добавку к аресту с переводом в строгую камеру.

На вид Заводову можно было дать за пятьдесят. Выглядел он усталым флегматиком, выше среднего роста, грузным, медлительным с суровым выражением лица. Никто не видел его улыбающимся, типичный солдафон. На день Красной Армии он получил очередное воинское звание «майор». Всегда носил с собой полевую командирскую сумку, в которой находились бланки заготовленных ордеров на арест с указанием количества суток со свободной графой фамилии наказуемого. Обычно менее пяти суток ареста в них не значилось. Остановившая какого-нибудь нарушителя, он сразу доставал из сумки бланки арестов, раскладывал их на планшете веером, как карты, и заставлял задержанного на свой выбор показать любой бланк.

Указанный бланк Заводов брал в руки, переворачивал и смотрел, сколько суток в нем указано. Если видел, что написано пять, говорил, что маловато, если пятнадцать – хорошо. При десяти ничего не говорил. На бланке проставлял фамилию, делал в своей записной книжке необходимые пометки, затем вручал ему ордер и отправлял на гауптвахту. За все время пребывания в школе у меня не было ни одного наказания. На гауптвахте я бывал только в карауле в качестве караульного разводящего и даже начальника караула, хотя и не являлся младшим командиром. Заводов меня запомнил и знал в лицо.

На разводах караула нередко ставил в пример, как надо нести караульную службу. Тщательную проверку несения караульной службы Заводов проводил не только на гауптвахте, но и в масштабе всего гарнизона. При этом всегда старался найти какое-то нарушение. На постах нередко появлялся один, без начальника караула или разводящего, с той стороны, откуда часовой менее всего ожидал проверяющего. И каждый часовой знал, что если он проворонит его появление, то будет строго наказан. Своим систематическим контролем Заводов вынуждал часовых на постах постоянно находиться настороже, быть

внимательными, наблюдательными, решительными в действиях. Такой контроль сыграл положительную роль в привитии молодому воину навыков и качеств, необходимых для несения караульной службы. Плоды этих навыков вскоре показали себя на деле.

Однако такая система проверок нравилась не всем курсантам. Не обошлась она без неприятности и для самого Заводова. Зная о его манере появляться на постах в самых неожиданных местах, некоторые часовые, кого он ранее наказывал, стали ему мстить. В одну из мартовских ночей Заводов стал проверять очередной караульный пост. Зная, что в большинстве случаев часовые чаще всего находятся у «грибков» в ожидании смены и в случаях, когда идет дождь или снег, он пролез через щель забора, где были оторваны доски, и по небольшой снежной тропинке стал потихоньку пробираться к охраняемому объекту в расчете застать часового врасплох.

Но не тут-то было. Часовой, наученный горьким опытом, бдительно стоял на посту. Он окриком остановил Заводова и приказал лечь на землю головой вниз, предупредив, что в случае невыполнения команды будет стрелять. Тот безропотно выполнил команду, лег на снег, под которым находилась вода от подтаявшего в теплый солнечный день снега. В таком положении ему пришлось пролежать довольно долго, пока не пришел разводящий и не дал разрешения подняться. Замерзший и промокший Заводов после этого заболел, пролежав на койке больше двух месяцев. После этого случая он уже арестов почти не давал и прежним способом караульные посты не проверял.

Если Заводов наказывал только гауптвахтой, то прибывший вместо прежнего курсанта, в прошлом стрелка-радиста Горейко, новый старшина эскадрильи наказывал одними нарядами. Пробыл он у нас совсем недолго, но многим ребятам успел попортить настроение. Не помню его фамилии, но прозвище Мякита хорошо запомнил. Он не был курсантом. Прибыл он к нам из пехоты и занимался только строевыми вопросами. Главным в своей работе считал наказывать курсанта. Пользуясь положением, рубил плеча, не разбираясь, действительно ли надо наказывать провинившегося. Мы его терпеть не могли. Одевался он в синюю летную форму, как и весь кадровый летный состав, с эмблемой летчика на рукаве, хотя это ему не было положено.

Эта эмблема, прозванная авиаторами «курицей», особенно раздражала нас. Хоть мы еще и не были настоящими летчиками, но все-таки уже летали самостоятельно, однако носить ее пока не имели права. Чтобы посмеяться над ним, мы его разыграли и показали, что он не разбирается в авиатехнике и терминологии и в авиации случайный человек, не имеющий права носить такую эмблему.

Однажды, когда он был на аэродроме, кто-то из ребят, сделав вид, будто передает приказание командира эскадрильи, сказал, чтобы он взял ведро и принес на стоянку компрессии. В другой раз старшина поинтересовался у курсантов, показывая на костыль: «Что это прикреплено к хвостовой части самолета Р-5?» С вполне серьезным выражением лица один из курсантов ответил: «А это к хвосту прикреплена резиновая галоша, чтобы металл не стирался, когда самолет катится по земле». О том, что над ним смеются, старшина понял по виду множества ухмыляющихся лиц, слышавших этот диалог. После этого старшина почти не появлялся на аэродроме. На его излишнюю строгость мы не раз жаловались командиру и комиссару эскадрильи. Вскоре его перевели в другое место. Случилось это после того, как однажды перед отбоем он был выброшен курсантами из окна второго этажа. Перед этим в раздевалке с рукава его шинели срезали «курицу».

Учебная база в Балашове по сравнению с Олсуфьевом была слабее, да и сами классы более тесные. Преподавательский состав материал излагал суше, без вдохновения, чувствовались формальность и усталость. Погода не благоприятствовала полетам. За зиму мы летали всего несколько раз. Летная программа обучения почти не двигалась. В те дни, когда удавалось полетать, только восстанавливались ранее приобретенные летные навыки. Примерно в середине февраля в одну из ночей мы наблюдали очень

редкое явление для наших средних широт. По всему небосклону под небольшим углом с востока на запад простиралась огненно-красная полоса.

Мы не сразу поняли, что бы это могло быть. Но нашлись грамотеи и объяснили, что это северное сияние. Старушки из примыкавшего к гарнизону рабочего поселка стали поговаривать, что это плохое предзнаменование, дескать, быть в этом году войне, и войне большой, раз все небо окрашено огнем. Старики раньше говорили, что любое необычное явление на небе – послание бога. Он предупреждает: быть беде, мору, войне или сильному голоду. До нас эти сведения дошли от пожилой женщины, проживавшей в соседнем поселке. Она работала в нашей казарме на каких-то хозяйственных работах. Об этом сиянии сообщалось и в центральной прессе. Сияние видели от Оренбурга до Львова. Предсказание старушек оказалось верным. Правда, и без старушек всем уже было ясно, что дело идет к большой войне.

Курсантская жизнь в Балашове в свободное от занятий время протекала примерно так же, как и в Олсуфьеве, с той лишь разницей, что по выходным мы не бегали вокруг аэродрома. В Балашове обычно проводились лыжные соревнования по трассе, пролежавшей от авиагарнизона до летной площадки 2-й эскадрильи, находившейся в 12 километрах от города. Из всех этих соревнований особенно памятным осталось то, которое проводилось в день Красной Армии. После него я сильно устал и с разрешения старшины отряда Бурмака завалился в постель и крепко заснул. Проспал и ужин, и вечернюю поверку. Проснулся где-то далеко за полночь от толчка соседа по койке, который поднялся по неотложной нужде. Смотрю и не могу понять, что происходит: в казарме почти все в каком-то движении, весь отряд не спит.

Слышится чертыханье, ругань и даже смех. Как оказалось, большинству было не до смеха, за исключением меня и еще нескольких ребят, тоже не ходивших на ужин. Все остальные уже по нескольку раз успели сбегать в туалет. Утром вместо физзарядки ребята занимались ликвидацией последствий бессонной ночи. Причину массового расстройства так не установили. Было много предположений. Одним из них было употребление в пищу некачественной свинины. Случайно это произошло именно в день Красной Армии или нет, командиры и политработники могли только гадать.

Месяца через полтора у нас вновь произошло ЧП. Ночью нас подняли по тревоге. По той спешке и некоторой нервозности старшины отряда Бурмака мы поняли, что тревога не учебная. Вместо обычной проверки, как это делалось при учебных тревогах, нам дали команду как можно быстрее бежать с винтовками к штабу школы. Там нас встретил помощник дежурного по гарнизону. Он объяснил, в чем дело, и сразу поставил задачу: немедленно оцепить северо-восточную сторону аэродрома. На бегу был отдан приказ открывать огонь по всем, кто появится со стороны летного поля и не выполнит команду остановиться. В свете мощного прожектора, установленного на площадке штаба, было видно, как по летному полю бегали неизвестно откуда взявшиеся люди в гражданской одежде.

Несколько человек мы задержали. Через некоторое время нам стало известно, что задержанные были диверсантами. Они хотели совершить поджог. Основной их целью были склады горючего и боепитания. При задержании у диверсантов были изъяты новенькие пистолеты ТТ выпуска 1940(!) года, а также кинжалы кустарного изготовления, сделанные из расчалок самолета Р-5, и бикфордовы шнуры.

Для нас это было поучительным уроком, не требующим дополнительных разъяснений. Мы наглядно убедились, насколько бдительно нужно нести караульную службу. И как прав оказался Заводов, требовавший от нас неукоснительного выполнения соответствующих уставов. Если бы часовой своевременно не задержал одного из диверсантов, то можно было бы представить ущерб, который они могли нанести нашей школе. Для вылазки они специально выбрали момент, обеспечивавший наибольшую скрытность выхода на намеченные объекты, – темную безлунную ночь.

Сплошная низкая облачность и небольшой накрапывавший дождь сгущали темноту, сократив и без того плохую видимость, не превышавшую пяти метров. От ближайшего объекта, охраняемого часовыми,

склад находился более чем в полукилометре в низменной местности. Туда совсем не доходил свет отдаленных огней города и военного гарнизона. К тому же тучи комаров мешали часовому нормально нести охрану. Доставалось от них и собаке блокпоста, который находился на более низкой, противоположной часовому стороне. Пост не имел телефона и других средств сигнализации. В случае необходимости часовой мог вызвать разводящего, только сделав выстрел.

Склад находился под землей. Сверху был вход, рядом с ним противопожарный щиток и «грибок» для часового. Территория склада была огорожена двухрядным частоколом из колючей проволоки. Проход на территорию шел через калитку, также сплошь обитую колючей проволокой, которая запиралась на замок со стороны склада. Это был самый дальний и неприятный для караульных пост. При любых обстоятельствах часовой на скорую помощь особо полагаться не мог и должен был рассчитывать только на себя. Укрываясь под «грибком» от накрапывавшего слабенького дождя, часовой внимательно всматривался в темноту, прислушиваясь к звукам ночи. Томительно длинно тянулось время.

И вдруг в этой, ставшей уже привычной для него обстановке совсем неожиданно на западной стороне небосклона, вдоль предполагаемого горизонта, пробежали раскаты блики грозовой зарницы. В их отблесках, не веря своим глазам, в нескольких метрах от себя часовой увидел человека в гражданской одежде. Тут же мгновенно вскинул винтовку и по-уставному крикнул: «Стой! Кто идет?» В тиши ночи услышал топот бегущих ног, а затем характерный шум, исходивший от колючей проволоки. В этот момент вторично сверкнула зарница, снова осветив того же человека. Он запутался в колючей проволоке, через которую пытался перелезть с территории склада.

Как стало известно позже, нарушитель, поняв, что обнаружен часовым, не выдержал нервного напряжения и бросился бежать, надеясь проскочить. Но ослепленный светом зарницы, потерял направление, наскочил на проволоку и запутался в ней. После выстрелов, произведенных часовым, на постах началась сплошная пальба. Кроме резких винтовочных выстрелов, слышались более слабые пистолетные. Их в карауле не было, и это говорило о том, что стрельбу вели чужие. О создавшейся обстановке начальник караула немедленно доложил дежурному по гарнизону.

Правильно оценив создавшееся положение, грамотно и инициативно действуя, дежурный по гарнизону (им, кажется, был преподаватель тактики наземных войск) объявил общегарнизонную боевую тревогу, закончившуюся поимкой диверсантов. Этот случай явился для нас своего рода боевым крещением. Мы впервые использовали оружие в реальной обстановке. Ребята заметно подтянулись и поняли ту ответственность, которая на них возлагалась как на караульных. Мы наглядно убедились, насколько верно тогда говорили: враг не дремлет и в любой момент может себя проявить.

После схода снежного покрова теплые солнечные дни подсушили грунтовое поле аэродрома, что позволило нам вновь приступить к регулярным полетам, по которым мы уже соскучились. Центральный городской аэродром предназначался для обучения только на СБ. Для полетов на Р-5 нам отвели осоавиахимовскую площадку, находившуюся километрах в 12–15 от города. Такое удаление создавало для нас некоторое неудобство, сводившееся к излишней трате времени на перегонку самолетов туда и обратно, которую производили до начала полетов и после их окончания. Значительно больше времени затрачивалось на перевозку курсантского и технического состава, осуществлявшуюся на автомашинах по плохой дороге.

После длительного перерыва в полетах я быстро восстановил летные навыки. Мой инструктор Николай Белов стал относиться ко мне более приветливо, чем в Олсуфьеве. Вскоре он мне сказал: «Теперь я тебя, наверное, на полеты буду планировать реже – не обижайся, надо нагонять программу с теми, кто от тебя отстал». А через неделю, увидев меня у ангара, где я в числе других ребят на руках выкатывал Р-5, передал: «С тобой мне больше делать нечего, на полеты можешь не ходить, программу ты закончил. Я

передал тебя другому инструктору, с которым ты будешь летать на СБ». Хотя я и знал, что иду по летной программе немного впереди остальных, но почувствовал себя как-то неловко. Нового инструктора мне еще не дали, а к Белову я уже привык и думал, что он будет меня обучать и на СБ. Еще я понял, что в свободное от полетов время старшины наверняка будут использовать меня на различных работах и в нарядах, а этого мне очень не хотелось.

Однажды в соседнем отряде произошел неприятный случай. Во время прилета на городской аэродром один летчик производил посадку с большим недолетом. Делал он это преднамеренно. Зная, что летит последним, решил сесть поближе к стоянке и побыстрее подрулить, как говорят, поближе к дому. В данном случае оказалась верной пословица: «Поспешишь – людей насмешишь». Внимательно следя за приближающейся землей, на которую летчик приучен смотреть слева по полету, не заметил стоявшего на стоянке справа самолета СБ. В результате он своей правой нижней плоскостью зацепил крыло СБ. Во время столкновения летчика выбросило из кабины. К счастью, он остался жив. Оба самолета ремонту не подлежали. Причина аварии нам всем была настолько ясна, что не требовала никаких объяснений. Вот к чему может привести недисциплинированность летчика.

Приближался праздник Первомая. По традиции в этот день в городе намечалась демонстрация. На ней курсанты школы должны были пройти в парадном строю мимо трибуны, где обычно располагались партийные и исполкомовские руководители. Всю предпраздничную неделю мы с большим старанием готовились к нему, стремясь быть в числе участников. Перед началом тренировок нас предупредили: тех, кто будет плохо ходить в строю, на парад не возьмут, и они вместо парада пойдут в наряд или останутся в казарме для выполнения разных работ. Но не строгое предупреждение заставило нас хорошо маршировать – всем хотелось посмотреть город. За время нахождения в Балашове в самом городе удалось побывать лишь отдельным счастливым. Курсантов в увольнение практически не отпускали – таков был приказ начальника школы. Вне гарнизона мы фактически не были уже десять месяцев, и, конечно, находиться все время в пределах городка и аэродрома нам здорово надоело. Хотелось, хоть и в строю, посмотреть город.

В Балашове строевой подготовкой занимались меньше, но, как показали первые тренировочные занятия, ходить в парадном строю мы не разучились. На последнем смотре нашей готовности к параду начальник школы дал эскадрилье отличную оценку. Накануне праздника нам выдали новую летнюю форму одежды. Никто из нас тогда и подумать не мог, что это обмундирование придется бессменно носить полтора года и что оно придет в такое состояние, при котором уже не будет подлежать ремонту. Парад прошел не совсем так, как нам хотелось. Перед самой трибуной в колонне сбился ритм шага, хотя прошли все в ногу, кроме одного – направляющего первой шеренги. Им был командир звена, капитан Апанасюк. Причиной нарушения ритма явилась несогласованная игра двух духовых оркестров – военного и гражданского.

Не проходило и дня, чтобы в голову не приходили мысли о возможности войны с Германией. У меня тогда было непередаваемое словами чувство ожидания чего-то неприятного. Обычно я себя успокаивал и рассуждал примерно так: а что, собственно, страшного, если она начнется? Ведь наша Красная Армия сейчас сильна, как никогда. В ее мощи уже убедились японцы, да и финнов разбили, правда, не так быстро, как думали.

Как я и предполагал, после прекращения полетов на Р-5 меня почти через день стали посылать в караул. Караульная служба, с ее бессонными ночами, быстро опротивела. Было только одно желание – хорошо выспаться. С нетерпением ждал начала полетов на самолете СБ. В нашу летную группу пришел новый инструктор-лейтенант Качанов. Это был стройный, худощавый, выше среднего роста блондин с приятным, интеллигентного вида лицом. К нам он относился внимательно, человечно. Никогда, даже в

самых неприятных ситуациях, не срывался, что было обычным явлением среди других инструкторов. Мы никогда не слышали от него грубых слов. Из нас он никого не выделял, не чувствовалось, что у него были любимчики. От Белова, как инструктор, он отличался правильной методикой проведения предварительной подготовки к полетам и не меньшим умением ясно и доходчиво разбирать ошибки, допущенные нами при выполнении полетов. Нам он понравился. Очень жалели, когда волею судьбы он трагически ушел от нас.

СБ во всем резко отличался от Р-5 и тем более от учебного У-2. Это был красивый самолет, особенно последняя его модификация с туннельными радиаторами. Гондолы двигателей у нее напоминали острую щучью голову, за что мы прозвали ее «щучкой». Установка туннельных водорадиаторов значительно уменьшила мидель двигателей, что привело к уменьшению лобового сопротивления и увеличению скорости полета. Серебристая окраска подчеркивала красивые формы машины. Бойцы Республиканской армии в Испании дали ему прозвище «Катюша». Я всегда смотрел на СБ с восхищением, особенно когда он пролетал на бреющем с убраннным шасси.

Поэтому понятно, с каким чувством я отправился в полет. Веря и не веря себе, мысленно представлял, как буду самостоятельно управлять им и скоро ли это произойдет. Настроившись на полеты, в то же время хорошо понимал, что СБ гораздо серьезнее У-2 или Р-5. У него два мотора, более сложное оборудование, поэтому здесь требовалось быть собранным и внимательным. Наш инструктор говорил, что пилоту надо с ним обращаться на «ты» – в противном случае он может преподнести неприятный сюрприз. Проще говоря, самолетом должен управлять ты, а не он тобой.

В один из летных дней пришло указание: полеты на СБ временно прекратить. Причиной тому явился случай, который мог закончиться летным происшествием. Во время пилотирования в зоне на СБ летчик почувствовал сильную неприятную вибрацию, поэтому выполнение задания сразу прекратил и произвел благополучную посадку. Технический состав, осматривая самолет, обратил внимание на деформацию накладных дюралевых лент, закрывавших щель в месте разъема плоскости с центропланом. После снятия ленты техникам бросился в глаза необычный цвет металлического клина крепления переднего верхнего лонжерона плоскости к лонжерону центроплана. Это вызвало подозрение на несоответствие металла, из которого он изготовлен, требуемому. После нескольких ударов молотком по клину на нем остались вмятины. Если бы это был хромансиль, то следов бы не осталось.

Самолет этот всего несколько дней назад прибыл с ремонтного завода, находившегося при школе на одной из окраин аэродрома. Причину установки эрзац-клина работники завода наивно пытались объяснить малоопытностью рабочих, которые якобы, сорвав резьбу у ранее стоявшего клина и не найдя замены испорченному, поставили вместо него другой, выточенный из обычной железной болванки. Они полагали, что ничего страшного нет, если один из четырех болтов, с помощью которых крыло крепилось к центроплану, будет не хромансилевый, а просто железный.

За неделю до этого вернулся из зоны Р-5. У машины в момент выполнения глубокого виража элероны отказались повиноваться летчику. Командир звена не растерялся. Он ухватился руками за провисшие тросы элеронов, сумел вывести самолет в нормальное положение и с помощью второго члена экипажа совершить нормальную посадку. До этого Р-5 находился на том же ремзаводе. Ослабление тросов элеронов произошло вследствие слабого натяжения расчалок между верхними и нижними плоскостями, установленными там.

Слухи о низком качестве ремонта на этом предприятии доходили до нас и раньше, но, к сожалению, мы были всего лишь курсантами и никак не могли повлиять на улучшение качества ремонта. На работу завода смотрели, как на самую настоящую халтуру, поругивали начальников, знавших о положении дел, но не принимавших никаких мер по наведению порядка. Тогда мы не знали, что соответствующие службы уже обратили внимание на работу этого завода, а также другие неприятности, происходившие в гарнизоне в

последние месяцы. Возник вопрос: не являются ли они взаимосвязанными и не проводятся ли кем-то в школе преднамеренно?

В это время в гарнизоне случилась беда, повлекшая наказание совсем невиновных людей. Примерно за месяц до начала войны накануне выходного дня убывший в Тамбов начальник школы полковник Тихомиров оставил за себя начальника штаба полковника Демона. Неожиданно для нас он дал указание, которому мы не сразу поверили: разрешить всему курсантскому составу увольнение в предвыходной и выходной день. Это означало, что практически каждый желающий мог покинуть пределы военного городка. После полугодового запрета увольнений мало кто из нас не воспользовался возможностью пойти в город, хорошо понимая, что после возвращения Тихомирова увольнения будут снова отменены, как уже не раз бывало. За время пребывания в школе (около 11 месяцев) я ни разу не был в увольнении. Город удалось посмотреть только на Первомайском параде, когда маршировал в составе школьной колонны. Узнав о полученном разрешении, я тоже записался в список, желая побродить по городу, посмотреть на гражданскую жизнь, от которой стал отвыкать.

Мне также хотелось посмотреть в гарнизонном Доме Красной Армии выступление артистов одного из областных театров, приехавших сюда на гастроли. Уже больше часа нахожусь в ДК. Давно прошло время начала концерта, а артистов все нет. Чтобы скоротать время, решил подняться в библиотеку и почитать журналы. Просматриваю журналы и слушаю звуки оркестра, доносившиеся снизу. Зачитавшись, не заметил, что музыка стихла. Спыхотившись, заглянул в зрительный зал и вижу, что он абсолютно пуст. Тут же быстро спускаюсь в фойе. Здесь также никого. Не могу понять, что происходит. Уж не война ли?

Выбегаю на улицу и вижу бегущих в одном направлении военных и гражданских. Спрашиваю: «Что случилось?» В ответ слышу: «На аэродроме что-то горит». Не раздумывая, побежал вместе со всеми. За углом ДК увидел небольшой язык пламени с черными клубами дыма, высоко поднимавшимися над ним. Непонятно, что именно горит. Когда дорожка, по которой мы бежали, круто ушла вправо, мы отлично увидели, что горит крайняя секция ангара, где стояли самолеты Р-5 нашей эскадрильи. Рванули туда. Около него вижу группу курсантов ШМАСа. Их казармы находились ближе наших, поэтому они раньше других прибежали к месту пожара.

Не видно ни пожарных, ни командиров, которые могли бы возглавить борьбу с пожаром, эвакуацию машин и имущества из горящего помещения. Курсанты ШМАСа еще совсем молодые, только что призванные на службу в армию. Они ни разу не были на аэродроме и не знали, как у него открываются кассеты или, проще говоря, двери, оказавшиеся закрытыми. Стремясь открыть их, курсанты навалились на массивные двери, пытаюсь хотя бы сдвинуть их с места, но толкали не в ту сторону. Я знал, как их открывать, поэтому стал подавать команды, и дело пошло.

Открыв секцию, мы поняли, что старались напрасно: укротить огонь и спасти еще целые самолеты не сможем – больше половины машин уже горит. Из треснувших топливных баков горящий бензин быстро растекался по цементному полу, и от него, словно спички, вспыхивали самолеты. Мгновение, и в считанные секунды перкаль крыльев и фюзеляжа вспыхивает, обнажая конструктивный скелет машины. Полыхают деревянные детали. Большой жар все дальше отодвигал нас от ангара, хотя мы пытались что-то сделать. Ругали тех, кто умудрился напихать в ангар столько машин. Их устанавливали так называемой «елочкой».

В пространство между стабилизатором и плоскостью одного самолета ставили другой и так далее, пока последний не упирался в замыкающую кассету, от которой их потом могли по одному выкатывать из ангара. Этот последний самолет являлся как бы своего рода пробкой, закрывавшей бутылку. Досадно, что первым в этой секции загорелся именно этот, угловой, самолет, не позволивший выкатить остальные. После открытия кассеты из-за высокой температуры мы не смогли подойти ни к одному из самолетов, да и крыша ангара, прогорев в некоторых местах, стала обваливаться.



Нам все же удалось открыть кассеты двух остальных, еще не успевших загореться секций ангара. Однако самолетов в них оказалось меньше, чем в горевшей. Ребята бегом на руках быстро выкатили все оставшиеся самолеты на безопасное расстояние в поле. На руках же откатили туда и все СБ, стоявшие около ангаров. Закончив эвакуацию, глянули на горящий ангар. Зрелище страшное. Даже во время войны я не видел такого большого пожара. В это время от высокой температуры, словно фугасные бомбы, стали рваться баллоны со сжатым воздухом. В одном из углов ангара находилось около 30 баллонов.

Раскаленные осколки разлетались на 300 и более метров. Один баллон, видимо, со сжатым воздухом, раздулся до размеров большого шара и взрывной волной был выброшен из ангара. С шипением, постоянно меняя направление от встречавшихся на его пути неровностей, укатился метров на сто от ангара, изрядно напугав людей, находившихся поблизости.

Поглазеть на пожар сбежалось немало любопытных из города. Многих из нас, в том числе и меня, срочно поставили в оцепление. Незнакомый командир, взявший на себя руководство, увидев на моей груди редко встречавшийся красивый значок «Союзосвод», членом которого я был на гражданке, очевидно, подумал, что парень с таким значком заметнее остальных, и назначил старшим. Для нашей группы он отвел участок протяженностью более ста метров. Прибывшие пожарные и паровоз, с которого тоже подавалась вода, ничего не могли сделать с огнем. Лужи воды, поверх которых находился горевший бензин, растекались в разные стороны, создавая угрозу возгорания другим объектам. Часть прорвавшихся горожан вместо оказания помощи, пользуясь наступившей темнотой, стала заниматься мародерством.

Их внимание привлек парашютный склад. Пользуясь суматохой и отсутствием охраны, они под предлогом спасения имущества сорвали замки с дверей и хлынули внутрь. С помощью подоспевших курсантов нам удалось спасти склад от разграбления. Почти до утра мы вылавливали непрошенных добровольцев и выпроваживали их с территории аэродрома. Среди ночи в свете огня я увидел начальника школы полковника Тихомирова. Без головного убора, с расстегнутым воротом гимнастерки, полностью потеряв голос, он кричал что-то невразумительное. Глядя на него, я был поражен, что такой грозный для нас начальник в критическую минуту выглядел жалким и беспомощным. Начальника штаба на пожаре вообще никто не видел, как, впрочем, и комиссара полковника Иванцова.

На следующий день мы пошли посмотреть на пожарище. На месте, где стоял ангар, валялись искореженные огнем остатки ферменных перекрытий. Тут же на цементном полу лежали полностью или частично расплавленные коленчатые валы двигателей. Когда мы рассматривали остывший раздутый в шар воздушный баллон, на поле приземлился «дуглас». Из самолета вышло около десятка генералов. Никто их не встречал. Выйдя из самолета, они направилась к сгоревшему ангару, а затем в штаб.

Это прибыла комиссия по расследованию ЧП. Что она установила, нам не сообщали, знали только одно – в ангаре сгорело 19 самолетов Р-5 и четыре У-2. Помимо самолетов, сгорело 13 кабин штурмана, снятых с боевых СБ, вместо которых временно установили учебные. Помимо этого, сгорело много другого оборудования и имущества. По непонятным причинам загорелась еще и бензоколонка в автопарке, который находился более чем в трехстах метрах от места пожара. Кроме того, во всем гарнизоне кто-то отключил электроэнергию, обесточив тем самым водонасосы.

Так вместо концертного представления нам пришлось стать свидетелями совсем другого зрелища, закончившегося для некоторых, в большинстве своем невинных, тюремной решеткой. В числе арестованных оказались часовая, разводящий, начальник караула, работники инженерно-технической службы и другие военнослужащие. Попал в тюрьму и начальник школы Тихомиров. Избежал наказания начальник штаба полковник Демон.

Всех нас интересовала причина пожара. Высказывалось, в частности, предположение, что технический состав слишком рано зачехлил самолет, мотор которого после полета еще не успел как

следует остыть. Но известно, что выхлопные патрубки двигателя имеют тонкие стенки и через несколько минут после окончания работы двигателя остывают настолько, что за них можно свободно брать руками. Поговаривали и о преднамеренном поджоге – уж больно все получилось одно к одному: и курсантов решили поголовно отпустить в город, и самолеты установили в ангаре «елочкой», да так, что, не выкатив одного, нельзя было выкатить и остальные, и загорелся именно тот угол, с которого надо было начинать выкатку. Плюс к этому одновременное возгорание заправочной бензоколонки и, наконец, отключение электросети. Как выяснилось позже, предположение об умышленном поджоге подтвердилось. Происшедший пожар на какое-то время сбил темп нашей учебы. Полеты прекратились, больше занимались в классах, сдавали экзамены по некоторым теоретическим дисциплинам.

Не прошло и двух недель, как снова неприятность. У ангара, расположенного в непосредственной близости от ремонтного завода, часовой с помощью караульных, прибежавших на помощь, задержал группу людей, пытавшихся совершить в ночное время очередную диверсию. Их допросили и выяснили, кто они и откуда. Оказалось, что многие из них работали на авиаремонтном заводе. Все они, как и пойманные во время апрельской вылазки, проживали на окраине города Балашова, прозванной местными жителями «Японией».

Своеобразное прозвище этот район получил после появления в городе переселенцев, длительное время проживавших в Маньчжурии. В свое время они обслуживали КВЖД, но в начале тридцатых годов в связи с продажей дороги марионеточному правительству Маньчжурии были вывезены в Союз. Переселенцев разместили во многих местах. Одним из них стал юго-западный район Балашова. Часть переселенцев оказались завербованными японской разведкой для шпионажа и ведения диверсионной работы.

Организатором и руководителем диверсий, к нашему удивлению, оказался человек, который знал о гарнизоне абсолютно все. Это был начальник штаба школы полковник Демон, немец по происхождению. Для нас, курсантов, это было полной неожиданностью. На ремонтном заводе из числа работавших там переселенцев он подобрал и организовал диверсионную группу, с которой начал нагло и уверенно орудовать в гарнизоне. К сожалению, обезвредить его удалось с большим опозданием. Диверсанты уже натворили бед. В определенный момент Демон почувствовал, что его подозревают. Поэтому за неделю до начала войны он решил скрыться.

В темную ночь на служебном пикапе, в котором обычно разъезжал по гарнизону, он выехал через южные ворота городка в сторону второй учебной эскадрильи, базировавшейся в 12 километрах от города у разъезда 217-й км. Дежурный, увидев, в каком направлении поехал начальник штаба, на всякий случай, чтобы тот не застал врасплох соседей, позвонил и предупредил их по телефону. Подошло время прибытия, а его все нет. Предполагая возможность задержки из-за неисправности машины, из эскадрильи послали помощь.

Проехав весь участок от эскадрильи до проходной гарнизона, машину с начальником штаба они так и не встретили. Скорее всего, машина проскочила мимо эскадрильи и проехала в направлении Камышина. У органов безопасности Демон уже был на подозрении. За ним следили и, как только стало известно о его выезде и невозвращении, послали погоню. В одной из деревень он был задержан.

О том, что Демон оказался немецким шпионом и являлся организатором диверсионно-подрывной работы в школе, нам официально сообщили на одной из бесед, проводившейся политработниками. Только сейчас мы поняли причину его излишнего внимания и доброты к нам. Таким отношением он хотел расположить к себе курсантов, войти к нам в доверие с целью подбора кандидатур для своих темных дел. Правда, своим молчаливым видом и неестественно слащавой улыбкой он нас скорее отталкивал, чем привлекал.

Вместо снятого с должности начальника школы Тихомирова прибыл новый – подполковник Третьяк. Вступив в командование, он прибыл к нам в эскадрилью для ознакомления. Новый начальник произвел на нас хорошее впечатление, отлично выступил, призвав укреплять порядок и дисциплину. Беседу с нами закончил словами: «У курсанта все должно блестеть и быть чистым. Этого требуют от вас наши уставы, этого требую я». После этой беседы я его больше никогда не видел, хотя он и оставался начальником до моего выпуска. После пожара и смены школьного руководства у нас был большой перерыв в полетах.

Одной из причин этого была смена всего руководства эскадрильи. Вместо прежнего командира капитана Мирохина вообще никого не назначали. Должность оставалась вакантной. Командиром отряда стал энергичный и общительный капитан Казаров. Вместо сгоревших самолетов эскадрилья получила новые. На ночь, как было прежде, на основной аэродром их не перегоняли, а оставляли на площадке, где летали. Для нас это была морока, связанная с охраной матчасти. Караульная служба нас и так сильно донимала. Вместо учебы большая часть времени уходила на охрану всевозможных гарнизонных объектов.

Сами караулы численно возросли. После налетов диверсантов на объектах и около них выставлялись дозоры, секреты, высылались патрули, назначались дежурные взводы, готовые к немедленным действиям в любом направлении, где требовалась помощь караулу. На наши просьбы уменьшить количество дней на несение караульной службы начальство длительное время не реагировало. Себя мы стали называть не курсантами, а караульными. Не раз вспоминали Олсуфьево, где понятия об этом не имели. И вот появился новый караул с несколькими постами, удаленный от города на полтора десятка километров. Им стала та самая осоавиахимовская площадка, на которой я прошел программу на Р-5. Караул не мог рассчитывать на помощь городского гарнизона, так как не имел с ним никакой связи.

В воскресенье 22 июня 1941 года у нас, как и везде, был выходной. Утром мне предстояло принять участие в спортивных соревнованиях по прыжкам в длину на гарнизонном стадионе. Стояла ясная солнечная погода, дул сильный порывистый холодный ветер, портивший настроение спортсменам. Мы продрогли и хотели быстрее уйти в казарму. И тут я случайно заметил, что у большого громкоговорителя, висевшего на столбе перед площадкой ДК, стал собираться народ. Я тоже побежал к репродуктору и сразу узнал голос заикающегося наркома иностранных дел Молотова. Смысл выступления уловил сразу – Германия напала на нашу страну!

Значит, война все же началась, та самая, о неизбежности которой все говорили. Вот тебе и договор о ненападении – плевал на него Гитлер. Дослушал выступление до конца. По окончании выступления Молотова народ не сразу разошелся. Большинство продолжало оставаться около репродуктора, ожидая каких-либо дополнительных сообщений. Их не было. Вместо этого заиграла музыка патриотически-призывного характера, с началом которой все стали постепенно расходиться. Придя в себя после такого известия, подумал: «То, чего ждали, случилось. Немцы напали первыми, и мы дадим им, как следует. Они еще узнают силу нашей Красной Армии».

В казарме объявили: выходной отменяется, никому не расходиться, скоро поступит указание, что делать в дальнейшем. Все ребята настроены патриотически, включены все репродукторы, ждем очередных сообщений из Москвы с надеждой о переходе наших войск в наступление на территорию противника. В голову пришли слова бывшего наркома обороны Ворошилова, который в одном из своих выступлений говорил: «Нападать мы ни на кого не собираемся, чужой земли не хотим и своей ни одного вершка не отдадим. Пусть противник не сует свое свиное рыло в наш советский огород. Нас не трогай, и мы не тронем, а затронешь – спуска не дадим, на удар ответим тройным ударом, будем бить противника не на своей, а на его территории».

Сидим, ждем распоряжений, ни читать, ни делать ничего не хочется. Из динамиков доносится музыка военных маршей. После небольшой паузы диктор повторил выступление Молотова и сообщил о решении

правительства объявить в стране всеобщую мобилизацию и о переходе на военное положение. После почти двухчасового пребывания в казарме наконец поступило сообщение: всем самостоятельно идти на общегарнизонный митинг. Он проходил недалеко от ДКА на пустыре.

На митинг собрались почти одни военные. Неизвестный нам политработник с тремя шпалами в петлицах, поднявшись на импровизированную трибуну – длинный дощатый стол, специально принесенный из столовой ШМАСа, громким голосом объявил о нападении фашистской Германии на нашу страну. Волнуясь, он говорил нескладно: то ли не умел говорить, то ли плохо подготовился. Мы ждали от него, как политработника высокого ранга, более выразительного выступления. Как-никак митинг-то особый, и на тебе, такая несвязная речь.

Все последующие клеймили наглое нападение фашистских захватчиков, заверяли народ и партию приложить все усилия для разгрома немецких войск, а если потребуется, то отдать за Родину и саму жизнь. Отдельные выступавшие просили сразу же после митинга отправить их в действующую армию. В заключение тот же политработник сказал, что нашей непосредственной задачей является продолжение учебы. Будем заниматься этим до тех пор, пока не поступят другие указания.

В первые военные дни жизнь в школе практически не изменилась и была такой, как и в мирное время. В гарнизоне стали появляться командиры, призванные из запаса. От кадровых их можно было отличить по мешковато сидевшей форме и отсутствию строевой выправки. На нас они смотрели свысока и в то же время не проявляли требовательности, если кто-либо из курсантов своевременно не отдаст честь. Большая их часть имела инженерные воинские звания от капитана до подполковника. Для них наш гарнизон был всего лишь промежуточным местом сбора, откуда они направлялись дальше.

В нашем гарнизоне необычность обстановки в стране чувствовалась по этим запасникам, а в соседнем, где мне пришлось побывать по каким-то делам, обстановка была иной, особенно перед входом, где находился сборный мобилизационный пункт города и района. Пункт работал круглосуточно. Тяжело было видеть, как расставались родные и близкие с мобилизованными. Грустные лица, плач, напутствия. Ни смеха, ни песен, ни выпивших, как это иногда показывают в кинокартинах, я там не видел. Не знаю, может быть, где-то так и уходили на войну, но в Балашове этого не было.

Глядя на проводы и расставания, подумал: «А меня-то никто не провожал, ни с кем даже не попрощался, когда уходил в армию. Что будет со мной? Ведь наверняка война будет долгой. Вернусь ли с нее? Увижу ли кого из родных и близких, если не погибну?» Вернувшись к себе, услышал за нашей казармой шум работающих двигателей автомашин, тракторов. Захожу за угол и вижу, как на платформы эшелона грузят мобилизованные трактора, автомашины всевозможного назначения и мотоциклы. Да, война пожирает в своем ненасытном чреве все, что было создано для мирной жизни. Если бы я знал тогда, во что нам обойдется война, масштаб человеческих жертв, то, наверное, ужаснулся бы.

Время шло, а хороших вестей с фронта не было. С нетерпением ждем, когда наша армия перейдет в наступление. Вместо этого идет повсеместное отступление наших войск. На политинформации помполит Ткач высказал предположение, что главные силы нашей армии к началу войны находились во внутренних районах страны, а сейчас наверняка где-то сосредотачиваются для перехода в решительное наступление. Оно вот-вот начнется, и скоро мы о нем услышим. Проходят дни, а сводки Совинформбюро о положении на фронтах все тревожнее. С болью в сердце слушали слова Левитана: «После упорных, ожесточенных, кровопролитных боев наши войска оставили города...» Да, думали мы, вот тебе и первый удар! Становилось ясно: война для нас будет тяжелой, не такой, как мы ожидали. Темп продвижения немцев нас просто ошеломлял. Казалось, что им вообще не оказывают никакого сопротивления.

На третий день войны к нам на аэродром прибыли эшелоны с самолетами СБ. Пришли они с Дальнего Востока. Самолеты находились в громадных фанерных ящиках в разобранном виде. В срочном порядке их

надо было разгрузить, перевезти на летное поле и собрать. После сборки машины облетывались и без промедления вылетали на фронт. Для ускорения выполнения задачи школе предстояло оказывать прибывшей дивизии всемерную помощь. Работа шла без перерывов и отдыха круглосуточно. Мы с энтузиазмом выполняли порученное дело. Ведь это делалось для фронта. Самолеты были крайне необходимы для восполнения потерь первых дней войны и поддержки наших отступающих частей. Температура воздуха в те дни стояла выше 30 градусов. Зной и усталость давали о себе знать. Трое суток я не смыкал глаз. У многих на спинах гимнастеров выступила соль, от которой они стали серо-белесыми. Лица курсантов почернели, глаза ввалились.

Усталость и бессонные ночи здорово измотали нас. Несмотря на это, никто не жаловался. Все понимали – на фронте гораздо труднее и опаснее. Поэтому здесь, в тылу, нам хотелось хоть чем-то помочь фронту. На четвертые сутки основную работу по разгрузке и сборке машин в основном закончили. Но вместо предполагаемого отдыха меня направили в наряд. Прямо с работы, без всякой подготовки, я пошел помогать дежурному по штабу школы и одновременно являлся у него посыльным. От усталости я еле волочил ноги, неизменно хотелось спать.

К тому, что наши войска повсеместно отступают, оставляя один город за другим, уже стали как-то привыкать. В сводках Информбюро говорилось о сдаче в основном только крупных городов. О небольших не сообщалось вовсе. Упоминались лишь те, в районе которых наши войска успешно контратаковали противника. В связи с невеселыми сводками настроение у нас было неважное. Кое-кто из остряков нет-нет да и пустит какую-нибудь злую шутку по поводу предвоенных высказываний о непобедимости Красной Армии. В большинстве случаев делалось это втихую, меж собой, чтобы не попасть в неприятное, а скорее даже, в опасное положение.

Мы знали, что за это может быть в военное время. Постоянно думалось: «Что же будет дальше? Куда смотрят наши легендарные маршалы?» Радио сообщило, что немцы собираются захватить Москву в течение двух месяцев. Начались регулярные налеты фашистской авиации на Москву, правда, в большинстве случаев к городу прорывались отдельные самолеты. Основная масса отгонялась или уничтожалась нашими ночными истребителями и зенитной артиллерией. Хотелось верить, что это так. На площади Свердлова выставили сбитый под Москвой немецкий бомбардировщик, пытавшийся бомбить город. Сообщалось о зверствах фашистов на захваченных территориях.

У маршалов, которым поручили командовать главными направлениями, ничего не получалось и ожидаемого изменения обстановки не произошло. Вместо направлений появились фронты со своими командующими. Такое нововведение, конечно, улучшило знание обстановки и гибкость управления войсками. Хоть мы, курсанты, и не разбирались в военной теории, однако понимали, что одному человеку командовать эффективно на направлении, простирающемся на сотни километров, практически невозможно. Другое дело, если его поделить на более мелкие участки (фронты) и на каждом поставить командующего, подчиняющегося Ставке ВГК. Такие нововведения намного улучшили и облегчили управление войсками. Они просуществовали до конца войны.

После небольшого перерыва, вызванного работами по срочной разгрузке и сборке самолетов, снова начались наряды. В них стали ходить чаще прежнего, не только через день, как бывало раньше, но иногда и ежедневно. Утром придешь со смены, а вечером снова на развод. Нас это злило и утомляло. Мы просили сделать небольшую передышку для отдыха, но ее не давали. Как только подавалась команда «стройся в караул», в строю слышались раздраженные голоса: «Каждый день винтовку на ремень». Казалось, начальство забыло, что мы курсанты и должны летать. В первые дни войны все самолеты Р-5, уцелевшие во время пожара, перегнали на полевые аэродромы, где проводились учебные полеты. Для того чтобы обезопасить СБ от возможных ударов авиации противника, их рассредоточили по периферийной части

основного аэродрома, поставив их в капониры – специальные земляные укрытия, сооруженные нами в первые дни войны.

Такое размещение самолетов потребовало увеличения количества постов, а соответственно и количества задействованных в наряд курсантов. Мы это отлично понимали, однако учеба застопорилась, полеты прекратились. До нас дошли слухи, что того количества боевых машин, которым ВВС КА располагали до войны, не стало. В небе обозначилось явное превосходство авиации противника, да и сами машины по своим летным качествам уступали немецким. Это наводило на размышления: а нужны ли мы будем, как летчики, летать-то ведь не на чем. В отношении нашей дальнейшей перспективы никто ничего определенного сказать не мог. А пока приходилось тянуть лямку караульной службы. Хотя я ничем не отличался от своих однокашников, меня стали часто посылать начальником караула. Обычно ими были младшие командиры, но иногда и средний комсостав.

Вскоре мы на себе прочувствовали потери нашей авиации. Все пригодные для боевой работы самолеты у нас забрали на фронт. В связи с этим количество караулов сократилось, и нам представилась возможность приступить к полетам на СБ. Программа обучения на этом самолете шла у меня успешно. У инструктора я считался одним из лучших. Однако вскоре у нас произошло ЧП – разбился самолет. Погибли мой инструктор и курсант С. Белецкий. В тот августовский день я был в стартовом наряде и вел хронометраж. Незадолго до окончания полетов ко мне подошел инструктор Качанов и, увидев в руках журнал хронометража, спросил: «Ты в стартовом наряде?» – «Так точно». – «Тогда давай сделаем так: нарушим плановую таблицу – ты пока продолжай вести хронометраж, а я сейчас слетаю с Белецким, покажу ему действие триммеров, а потом мы будем летать с тобой до конца дня. Подготовлю тебя, а завтра после проверки вылетишь самостоятельно».

Чтобы не прозевать окончания полета с Белецким и не мешкать потом с посадкой в кабину, я решил следить за их полетом особенно внимательно. Наблюдаю, и вдруг появилась неприятная мысль: «Нет, не лететь тебе завтра самостоятельно». Пытаюсь ее отбросить, но она не выходит из головы. Вижу, как самолет после четвертого разворота на высоте примерно 600 метров пошел на второй заход и сделал небольшую горку. Мысленно представил себе действия Качанова и Белецкого. Это упражнение я уже делал, знал, насколько эффективен триммер руля высоты, и представлял, как сейчас пыжится Степка, стараясь удержать самолет в горизонтальном полете. Я знал, как тяжело удерживать штурвал в момент, когда Качанов отклонял триммер на пикирование. При всем старании одной рукой я не мог этого сделать, да и двумя, пожалуй, без энергичного упора ногами в педали не смог бы.

После горки самолет пошел на снижение, но вместо вывода угол пикирования увеличился и дошел до 45–50 градусов. Находившиеся на старте это заметили. Один курсант, пытаясь состричь, проговорил: «Смотрите: расчет на посадку уточняют пикированием». Между тем высота катастрофически падала, а угол пикирования все больше и больше. Стало ясно, что высоты для вывода уже не хватит. На старте все умолкли и, не отрывая глаз, смотрели, понимая, что сейчас на их глазах погибнут люди. В 250–300 метрах от старта самолет с углом пикирования более 70 градусов ударился о землю. Взрыв. Огонь с белым дымом, тут же сменившимся на черный. Мы все онемели. Потом без команды все бросились бежать к месту падения самолета. Не давала покоя мысль: «В чем причина? Ошибка летчиков или техника подвела?»

Когда мы подбежали, обломки уже не горели, дымились лишь отдельные бесформенные части. Первые попытки найти погибших оказались безрезультатными. Примерно в тридцати метрах от места падения валялась хвостовая часть фюзеляжа с килем и сохранившим свою форму стабилизатором, консоли которого были погнуты. Через открытый от удара о землю лючок была хорошо видна червячная катушка триммера руля высоты, на которой уцелел трос, полностью выбранный на пикирование. Сам триммер вместе с тягой, соединявшей его с червяком, также полностью сохранился и даже не был погнут. Он был до

предела отклонен на пикирование. Это говорило о том, что триммер был установлен летчиками, скорее всего самим инструктором, который показывал Белецкому его эффективность.

О том, что произошло после отклонения триммера, можно только гадать. Я лично думал так: когда Качанов отклонил триммер РВ на пикирование, Белецкий, как было и у меня, держал штурвал рукой или даже обеими. Усилие на руки, как я уже говорил, доходило до 50–70 кг, а потом или не удержал его, или просто выпустил из рук. Самолет в этот момент резко перешел в пикирование, что мы и видели с земли. Они не были пристегнуты привязными ремнями (на этом типе самолета мы никогда этого не делали) и оказались в состоянии невесомости. А что это значит для летчика, мы хорошо себе представляли. В той ситуации управлять самолетом они просто не могли.

После катастрофы никакого разбора с нами не проводилось. Единственное, что нам довели по этому случаю, – это низкие моральные качества Белецкого. Просматривая его личные вещи, нашли непристойные компрометирующие фотографии, на основании чего сделали вывод: такой человек в полете мог бросить управление самолетом.

Не собираюсь оспаривать их мнение, но не следует забывать и об инструкторе Качанове, который в погоне за выполнением плана по выпуску курсантов пошел на нарушение условий выполнения данного упражнения. В КуЛПе (курсе летной подготовки) для него указывалась минимальная высота полета – 2000 метров. Качанов стал его выполнять на 600 метрах. Частично были виноваты и мы, курсанты, скрывая свои ощущения от товарищей, которые еще не летали на отработку этого упражнения. Они интересовались этим маленьким рульком и спрашивали у тех, кто уже успел с ним познакомиться, что испытывает летчик при пользовании им.

Летавшие прямо на вопрос не отвечали, а загадочно говорили: «Слетаешь – тогда поймешь». Конечно, так говорить тем, кто только собирался выполнять данное упражнение, не следовало. Этим мы создавали у них состояние скованности, приводившее к излишней напряженности в полете, ожидания чего-то нового, необычного, ранее не испытываемого. В те времена психологической подготовке вообще не уделялось внимания, и каждый мог наговорить всяких небылиц, не задумываясь над тем, как это подействует на тех, кто по программе обучения шел вслед за ними.

Они это уже прошли и считали себя на голову выше других. О том, что курсант в полете не должен находиться в скованном напряженном состоянии, мы знали еще со времен аэроклуба. Знать-то знали, но не каждый мог преодолеть свой психологический барьер. Не знаю, как в полете вел себя Белецкий и как он держал штурвал, но не исключаю, что находился в напряженном состоянии и при отклонении инструктором триммера РВ на пикирование вцепился руками в штурвал, а затем отпустил его или просто бросил, надеясь на вывод самолета в нормальное положение инструктором. Не собираюсь более подробно рассматривать возможные причины катастрофы, замечу: 90 % вины за случившееся лежит на инструкторе. Жаль было погибших. В скорбном молчании мы всей группой вырыли общую могилу, в которую, разделив поровну по гробам останки погибших, захоронили их на окраине городского кладбища.

Так не состоялся мой самостоятельный вылет, намечавшийся на следующий день, а вместе с тем и окончание школы в сентябре того же 1941 года. Отсутствие инструктора и самолета на длительное время оторвало группу от полетов. Вместо этого снова начались хождения в караул и на разные хозяйственные работы.

В сентябрьские дни мы стали ощущать тяготы войны на себе. Нам резко урезали норму питания. Пришло указание, запрещавшее до особого распоряжения расходовать топливо на учебные полеты. Мы стали подумывать – не кончилась ли на этом наша учеба в школе. Пошел слухок: всех неокончивших школу отправят на фронт, в пехоту. Руководство и политорганы, видя наш настрой, стали проводить разъяснительную работу. Немало им пришлось потрудиться, чтобы разубедить нас. Слушок этот, конечно,

исходил от самих курсантов. Убедительные слова политработников и руководства школы сыграли свою роль и подействовали на нас отрезвляюще.

Внутреннее чувство подсказывало: план молниеносного захвата Москвы, о котором фашистская пропаганда постоянно трезвонила, провалился. Темп продвижения немцев на Восток стал уже не тот, что был летом. Бои стали носить все более ожесточенный характер. Под Ельней наши войска нанесли первый контрудар. Стало ясно, что война будет долгой. Поэтому надо взять себя в руки, не расхолаживаться и настроиться на продолжение учебы. Летчики фронту еще потребуются, и летать мы будем. Правда, было не совсем ясно, на каких самолетах будем летать. Сейчас их осталось совсем мало. Но то же чувство подсказывало – самолеты будут, и оно нас не обмануло. Авиация сыграла важную роль в победе над врагом.

В сентябрьские и октябрьские дни школа отдала фронту все, что могла, из самолетного парка. Себе оставила машины, практически непригодные для ведения боевых действий. Наступившая осень, со своей ненастной погодой, еще больше портила настроение, которое и так было неважным из-за плохих вестей с фронтов. Бои шли уже в районе Вязьмы. Враг все ближе подступал к Москве. Получил письмо от отца. Кашира готовилась к обороне. Думал ли я, когда был мальчишкой и играл с ребятами в войну, что она станет фронтовым городом? Из писем понял, что Кашире, возможно, предстоит выдержать испытание войной.

Балашовская школа, вернее, ее основной аэродром, стала большим базовым аэродромом. Порядок в гарнизоне упростился. Питание ухудшилось. Норма пайка стала меньше той, что давали нам перед войной во время тренировок. Началось голодное время. Стал чувствоваться упадок сил. Все свободные помещения в школе переоборудовали под казармы. Нас тоже здорово уплотнили. Вместо коек сделали сплошные двухэтажные нары. На базе школы формировались бомбардировочные части. В гарнизоне и на аэродроме встречались группы незнакомых летчиков.

Совсем неожиданно у одной из каптерок увидел бывшего начальника школы Тихомирова, грустно смотревшего в сторону летного поля. В петлицах его кожаного реглана вместо прежних четырех шпал полковника была всего одна. Значит, помимо снятия с должности его еще и разжаловали до капитана. Заметив, что некоторые курсанты украдкой бросают на него любопытные взгляды, он смутился и отошел подальше.

Почти ежедневно, если позволяла погода, на наш аэродром садились самолеты различных типов, перегоняемые с авиазаводов на фронт. Все машины были новых конструкций, ранее нами не виданные: Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-3, Пе-2. Нас, как бомбардировщиков, конечно, больше всего интересовал приземистый двухкилевой Пе-2. В воздухе самолет красиво смотрелся. Имел стремительный вид. Интересно было наблюдать за ним в момент пикирования и на выходе из него. Многим из нас хотелось полетать на такой машине. Однако этот самолет был довольно строгим в управлении, особенно на посадке, в чем мы и сами, как очевидцы, убедились, наблюдая всевозможные выкрутасы, проделываемые летчиками на посадке.

Большинство из них садить самолет мягко не умело. Чаще всего это происходило с молодыми пилотами, имевшими небольшой налет, либо с теми, у кого он был достаточным, но по своим способностям они не могли быстро освоить новый тип самолета. Переход со старых машин на Пе-2 проходил бы гораздо успешнее и быстрее, если бы имелось двойное управление или была бы спарка. После подготовки инструкторами летчики вылетали бы на боевой машине смелее, не делая грубых ошибок в пилотировании. Без спарки летчики поднимались в воздух после нескольких скоростных рулежек. Взлет производили более-менее нормально. А вот с посадками было хуже. Нередко случались поломки, а иногда и катастрофы. Это создавало у них, да и у нас, курсантов, неверное представление об этой машине. Правда, по мере освоения самолета оно менялось. Старый СБ по сравнению с «пешкой», прозванной так в частях



ВВС, ни в какое сравнение не шел. Фронтовые летчики сожалели о том, что такой машины не было в частях в начале войны.

Все прилетавшие к нам самолеты на случай налета вражеской авиации рассредоточивались. Одну из таких стоянок разместили на границе аэродрома на большом удалении от наших, у дальних оврагов, где ранее машин никогда не ставили. В таблице постов караульного начальника эта стоянка не значилась, и для охраны самолетов он выставил отдельный, секретный пост. Поставив на него меня, карнач, мой прежний инструктор младший лейтенант Н. Белов, об этом забыл. Простоять всю ночь голодным в шинели с пилоткой на голове во второй половине октября оказалось не так-то легко. Положение усугублял небольшой морозец, который заметно чувствовался. Часов у меня не было, время определял по повороту Большой Медведицы.

Так и простоял всю ночь до утра. Чтобы привлечь внимание начальника караула, расстрелял всю обойму, но на это никто не прореагировал. Если бы не женщина, шедшая по тропинке рядом со стоянкой, неизвестно, сколько времени я бы еще там простоял. Ужин за завтраком компенсировать не пришлось, так как остался и без завтрака. К моему возвращению он уже закончился. Белов, как только я появился, сказал: «Не обижайся, я про тебя забыл, иди в казарму, отдыхай». «Вот это да, – подумал я, – хоть и на этом спасибо».

Больше всего той осенью нас беспокоило положение на фронте. В блокаде оказался Ленинград, пал Киев – древняя столица Руси. Немцы вплотную подошли к Москве. Ходили всевозможные панические слухи. Поговаривали о том, что правительство покинуло Москву. Интересовались, где сейчас Сталин – выехал из Москвы или нет? Я переживал и очень беспокоился за родную Каширу. Из дома давно не было никаких известий. Не занят ли город немцами? Где сейчас отец, жив ли? Неужели Москву сдадут противнику? Из головы никак не выходило – как могло случиться, что наша армия не в состоянии противостоять немецкой и все время отступает. Неужели перед войной переоценили боевую мощь Красной Армии или в ее рядах предательство и измена? Неприятный осадок остался от зачитанного на вечерней поверке приказа ГКО, в котором говорилось о панике, растерянности, неспособности руководить и даже измене среди некоторых высших командиров Красной Армии, допустивших противника в глубь страны. В приказе говорилось о расстреле примерно сорока генералов, в числе которых была фамилия генерала армии Павлова.

Больше всего мы ждали сообщений о Москве. Мы хорошо понимали, что за столицу битва будет особо тяжелой, что наверняка наше Верховное командование приложит все силы, чтобы город не сдавать. Сводки с фронтов сообщали об ожесточенных боях на подступах к Москве. Насколько важно отстоять Москву – нашу столицу, хорошо понимали все воины, оборонявшие подступы к городу.

Через Балашов шел поток беженцев. Они двигались на восток. В большинстве случаев беженцы не могли назвать места конечной остановки, лишь бы уйти подальше от фронта. Жаль было этих людей, изнуренных дорогой и голодом. Многие из них шли из западных районов страны. В основном это были городские жители, но встречались и сельчане. Люди шли из Брянска, Орла, Тулы, но большинство из Москвы и Подмосковья. Мы тогда не знали, насколько сложной и опасной была обстановка на подступах к Москве. Но, слушая сводки Совинформбюро, понимали, с каким упорством дерутся наши войска. В этот период многие наши курсанты просили командование школы отправить их на защиту нашей столицы, и желание некоторых из них было удовлетворено. И все же, несмотря на сложность обстановки на фронте, у всех нас теплилась надежда, что наступит время, когда мы будем бить фашистов.

Иногда на нашем аэродроме появлялись самолеты с фронта. Как правило, это были единичные машины. На них прилетали летчики, которые направлялись в тыл на переформирование или переучивание на новую технику. Из ранее неизвестных мне конструкций больше других понравился одномоторный

бомбардировщик Су-2. Чем понравился, не знаю, очевидно, внешним видом. Уцелевшие летчики полка проводили в присутствии курсантского состава (нас для этого специально посылали) обмен боевым опытом и делились им с летчиками других частей, также прибывших с фронта. Из этих бесед мы поняли, что война в воздухе – дело непростое. Враг очень силен, имеет большой опыт. Чтобы его одолеть, необходимо хорошо разбираться во многих вопросах. Надо знать основные приемы воздушного боя, наиболее часто применяемые истребителями противника. Хорошо знать сильные и слабые стороны боевых машин, как противника, так и своих.

Необходимо также знать средства ПВО противника, уметь грамотно строить противозенитный маневр, уметь своевременно их обнаруживать и подавлять. Эффективность выполнения боевой задачи во многом зависит от умения правильно подбирать и строить боевые порядки групп самолетов, исходя из конкретно сложившейся обстановки на земле и в воздухе. В построении боевых порядков обязательно предусматривать огневое взаимодействие в группе на случай отражения атак истребителей противника. При обмене опытом затрагивались и другие вопросы боевой работы. Свои выступления фронтовики подкрепляли разными примерами из своего опыта. Из всего высказанного мы усвоили главное – чтобы успешно воевать, к боевой работе надо готовить себя заранее. Следовательно, нам надо еще учиться и перенимать опыт у фронтовых летчиков.

Приближался ноябрь, а с ним и праздник Октябрьской революции. До войны в это время чувствовалась предпраздничная обстановка. У всех было приподнятое настроение. Нас интересовало – как пройдут праздники теперь. Наверняка сейчас не до этого – у стен Москвы находятся фашистские войска. У нас праздник прошел незаметно. И все мы были удивлены, когда узнали о торжественном собрании Моссовета на станции метро «Маяковская», на котором присутствовал Сталин. Это опровергало болтовню, распространяемую паникерами о том, что он покинул столицу. А раз он в Москве, значит, наверняка предпринимает все возможное, чтобы защитить город.

Еще большее впечатление произвел на нас традиционный военный парад. Парад в это время! Значит, есть у нас еще силы и резервы. Значит, немцы еще испытают силу ударов Красной Армии. Воодушевляюще прозвучали слова Сталина: «Будет и на нашей улице праздник, победа будет за нами». Его словам верили, считали, что если Сталин сказал, то так и будет. Не раз мы вспоминали о них на фронте и в тылу, особенно когда наши войска проводили удачные операции.

Всю осень мы не летали. Отсутствие топлива и летной погоды задерживало выполнение летной программы. Вместо погибшего Качанова нового инструктора нам еще не прислали. Караульная служба и выполнение различных работ были основным нашим занятием в тот период. Самым большим нашим желанием в это время было досыта наесться. Поэтому каждый из нас мечтал попасть в наряд на кухню чистить картошку, где правдой и неправдой удавалось достать какой-нибудь еды. Но туда попадали только отдельные счастливики – друзья и приятели старшин, распределявших наряды. Старшины в благодарность за назначение в наряд на кухню обычно получали какую-либо съестную подачку. Мы все это видели, но об этих неблагоприятных поступках открыто не говорили.

Мне в то голодное время так и не довелось дежурить по столовой. О событиях на фронте в период нашего пребывания в школе я рассказываю лишь для того, чтобы показать, о чем мы думали в те дни и как все это отражалось на нашей жизни и учебе. Прошел месяц, и вот первое радостное сообщение – после ожесточенных оборонительных боев наши войска перешли в контрнаступление. Освобождены города: Калинин, Клин, Волоколамск, Ростов, Тихвин и другие.

Наконец-то дождалось – наши наступают. Москву немцы не взяли. Миф о непобедимости немецко-фашистской армии развеян. По радио и в печати широко освещался ход наступления наших войск. В киножурнале показывались кадры фронтовой хроники. Однако никого из увиденных в хронике генералов

ранее мы не знали. Исключением был лишь генерал армии Жуков, но и о нем мы мало что знали, хотя понимали, что доверить командование таким важным направлением Сталин мог одному из самых способных генералов. Еще с Гражданской войны самыми известными военачальниками у нас были Ворошилов, Буденный, Егоров, Тухачевский, Блюхер, Уборевич и другие.

Правда, в последние годы мы слышали только о Ворошилове, Буденном и недавно ставшем маршалом наркомом обороны Тимошенко. Начавшаяся война показала их полную несостоятельность. В те времена наш народ еще не знал, какому избиению подверглось в предвоенные годы высшее и старшее звено командного состава Красной Армии и как тяжело это потом отразилось на боеспособности нашей армии. Не будь этих репрессий, возможно, не было бы огромных потерь во время войны. С появлением Жукова и других талантливых полководцев эти люди оказались на второстепенных ролях.

Наступление под Москвой очень обрадовало нас. На отдельных участках фронта немцев отбросили на 300 и более километров от Москвы. Контрнаступление под Москвой показало, что Красная Армия в этой войне способна не только обороняться, но и наступать. Мы понимали, что наступление под Москвой – это только начало. Основные бои еще впереди. В них наверняка придется принять участие и нам, но вместо того, чтобы быстрее ее закончить и отбыть на фронт, мы по-прежнему не летаем, а продолжаем ходить в наряды. Неопределенность осточертела.

Наступил новый, 1942 год. Что он нам принесет? Год начался с хороших новостей: наконец-то мы приступаем к полетам. Появился бензин. Нам прислали нового инструктора. Им стал бывший выпускник школы сержант Невский. По возрасту он был немного старше. К нам относился без всякой предвзятости и высокомерия. Учился он в соседней эскадрилье, которая начала летать на СБ на несколько месяцев раньше нашей. Как и Качанов, он никогда не позволял в полете невыдержанности, грубости к обучаемому, если курсант допускал какую-либо ошибку. Летать с ним было приятно.

Почти полугодовой перерыв в полетах на мне сильно не отразился. После двух летних дней я вылетел на СБ самостоятельно. Наконец-то осуществилась моя мечта. СБ это тебе не Р-5 и тем более не У-2. Летая на этом самолете, чувствуешь себя настоящим летчиком. Хотя полной программы обучения на нем я еще не закончил, но это уже дело времени. Главное – вылететь самостоятельно, а это достигнуто. Правда, и СБ уже устарел, но переход с него на более современные машины гораздо легче, да и школа пока что выпускает летчиков на этом типе.

В перспективе уже близилось окончание учебы. Мне не столько опротивела сама учеба, сколько несение караульной службы и хождение на разного рода работы. Но надежда на скорое окончание школы не оправдалась. Тормозом явились погода и частые отказы изношенной и сильно потрепанной техники. Работа на материальной части стала для нас чуть ли не повседневным занятием. Скоро мы с ней настолько освоились, что самостоятельно, почти без контроля техника (не желая мерзнуть под открытым небом, он отсиживался в теплой каптерке), меняли двигатели на самолете. Подтеки масла и выхлопные газы до черноты закоптили низ центроплана и плоскостей. Подкопченный вид самолета, конечно, не красил. Смыть грязь на сильном морозе обычной протиркой не удавалось.

Видя бесполезность работы, ребята опустили руки, соображая, как выйти из положения и выполнить приказ по очистке самолета. Я попробовал подогреть бензин в горячей воде и смоченной в нем ветошью голыми руками смывать копоть. Поверхность посветлела, а вскоре заблестела серебристым цветом, словно стала вновь окрашенной. Руки при этом совсем не мерзли. Мою инициативу в группе никто не поддержал. Ежась от мороза, со стороны ребята смотрели на мою работу и пускали всякие остроты. Я не обращал на них внимания, а самолет в конце работы стал чистым и выглядел как новенький. За это командир звена капитан Морозов перед всем звеном объявил мне благодарность.

При осмотре самолета я имел привычку не просто осматривать ту или иную деталь, а по возможности

потрогать ее руками, попытаться повернуть или надавить на нее. Однажды это помогло мне обнаружить срезанный болт стойки шасси, на который при простом осмотре никто не обратил внимания. За это я также получил благодарность. Такой тщательный осмотр я взял за правило и придерживался его до конца своей летной работы. Это не раз себя оправдывало. Посмотреть – одно, а потрогать будет вернее.

В июне 1942 года я закончил летную программу обучения на СБ, и был представлен Невским на проверку командиру эскадрильи майору Фефелову, который должен был дать свое заключение, насколько успешно я пилотирую СБ, и поставить, таким образом, точку в моей учебе. Я был первым, кого Невский представил на проверку. Поэтому он переживал как за себя – инструктора, представившего своего первого ученика, так и за меня. Это я понял по его словам и явному волнению. Оно и понятно: как-никак первый из инструкторов в звании сержанта, ведь все остальные в эскадрилье лейтенанты, и наверняка у Фефелова к нему скептическое отношение.

Перед вылетом он попросил меня не волноваться и зачетный полет выполнять, как обычный. И все будет нормально. Полет с Фефеловым меня несколько не смущал. Да и вообще я никогда не волновался, когда летал с проверяющими. Фефелов, второй за время нашего пребывания в школе командир эскадрильи, выглядел уже немолодым. На вид ему было за сорок. Был он малоразговорчив, нетороплив в движениях.

Во время полетов всегда держался в сторонке от находившихся на старте. Несмотря на свою непривлекательную и строгую внешность и замкнутость, к нам относился отзывчиво и справедливо. Курсантам он нравился. «Ну как, – спросил он, обращаясь ко мне, – к зачетному полету себя подготовил?» – «Так точно!» – ответил я. Затем мы заняли свои места в кабине самолета. На взлете проверяющий сразу же после отрыва задресселировал один двигатель, затем убрал обороты второму. Убедившись в правильности моих действий при отказе двигателей, дал газ моторам и приказал выполнять полет дальше.

В зоне он вводил самолет в различные сложные фигуры, а я его выводил. Полет закончил отличной посадкой. По завершении полета Фефелов не сделал мне никаких замечаний и пожал руку. Полет оценил на «отлично». В дальнейшем пожелал летать так же уверенно. Зачетный полет на СБ был моим последним полетом в школе и вообще последним на этом самолете. К этому времени его уже сняли с вооружения, а новые машины в школу еще не поступили.

Часть курсантов из соседней эскадрильи, летавших на СБ, была приписана к одному из вновь формируемых бомбардировочных полков. Срочно изучив новый бомбардировщик Пе-2, они приступили к его освоению. Что ожидало нас, было не ясно. Пока решался этот вопрос, снова началась караульная служба. Неожиданностью для нас явилось пребывание в составе сменяемого караула в качестве простых часовых воентехников среднего звена – офицеров, в петлицах которых находилось от одного до трех кубарей. Позже нам стало известно, что эти технари добровольно изъявили желание переучиться на летчиков.

В школе они были на положении простых курсантов, поэтому и оказались в карауле обычными часовыми. Наши авиазаводы стали налаживать массовый выпуск самолетов. Фронту требовалось большее количество летчиков. Оказалось, что их уже не хватает. Поэтому решили, что готовить их надо прежде всего из технического состава, уже имевшего опыт работы в авиации. Это будет проще и быстрее. Правда, техники также были нужны фронту, но их к тому времени было больше, чем летчиков, многие из которых погибли в первые месяцы войны. К тому же подготовка техников занимала меньше времени.

Радость моя по поводу завершения учебы оказалась преждевременной. Нам объявили, что школа будет переориентирована на выпуск летчиков-штурмовиков. Бомбардировщиков она больше готовить не будет. Предстояло овладеть новым типом самолета – Ил-2. Ни одного штурмовика в школе пока еще не было. Сколько еще времени придется провести в школе, уже изрядно надоевшей, оставалось только

гадать. Тех, кто в нашей эскадрилье закончил обучение на СБ (около тридцати человек), объединили в одну сводную группу, и она сразу же приступила к изучению новой техники.

Новые незнакомые преподаватели без всяких наглядных пособий по своим личным конспектам, как они говорили «всухую», излагали нам материал. О новом штурмовике мы уже не раз слышали. Очень хотелось увидеть сам самолет. Такой случай представился весной 1942 года, когда по какой-то причине один Ил-2 произвел посадку на нашем аэродроме. Никаких данных о новой машине узнать не удалось. Самолет показался грозным. Загорелись желанием полетать на нем. Никак не думал, что скоро мне придется не только летать на этой машине, но и воевать.

Прошло полторы недели. Совсем неожиданно во время занятий в класс вошел старшина эскадрильи Мاستихин и с разрешения преподавателя зачитал список курсантов, в числе которых оказался и я. Упомянутым в списке надо было оставить занятия, прибыть в казарму и быть готовыми к построению в 16 часов. Что за построение и с какой целью оно должно проводиться, никто из группы не знал. Предполагали, что на какую-либо работу или охрану какого-нибудь объекта. В назначенное время на площадке перед входом в казарму после проверки присутствующих в строю представитель штаба школы объявил об отправке всех перечисленных в списке в город Куйбышев в распоряжение командира 1-й запасной авиабригады. Там нас будут готовить к отправке на фронт.

Это сообщение нас обрадовало. Наконец-то мы попадем на фронт. Армия воюет, а мы здесь в школе не столько учимся, сколько работаем на всяких работах и ходим в караул, короче, протираем обмундирование и треплем зря кирзачи. Все поизносились настолько, что ходить в таком виде было стыдно. Особенно потрепались сапоги. В ремонт их уже не брали. Поэтому с мая мы всей эскадрилей ходили босиком. Летали в тапочках из грубого брезента, специально сшитых для этого женой командира звена капитана Морозова. Тапочки были одного размера, и, чтобы они не соскакивали с ног, она предусмотрительно пришила к ним крепкие толстые тесемки. Смену тапочек производили после полета на центроплане, перед тем как надеть парашют. Моя гимнастерка настолько сильно потерлась в боках от заправки под ремень, что после многократных зашиваний сузилась и с трудом надевалась.

После построения нам выдали из какого-то резерва плохо отремонтированные кирзовые сапоги. Вместо своего 41-го номера мне достались, не помню точно какого, во всяком случае, не меньше 45-го с длиннющими голенищами, которые я тут же обрезал. На радостях, что наконец-то обулся, начистил их до лакового блеска. В дорогу ничего съестного не дали. После сбора своих вещичек, хранившихся в тумбочке, взял полупустой чемодан, присланный мне отцом в Олсуфьево, и в одиночку направился ближайшим путем по железнодорожному полотну на вокзал. Не ожидал, что все это произойдет так неожиданно и просто, без всяких проводов и прощаний. В казарме, кроме нас, готовившихся к отъезду, и хитроватого кладовщика Кудели, выдававшего личные вещи, никого не было. Курсанты находились на занятиях. А командный состав эскадрильи, возможно, и не знал о нашем отъезде.

Выйдя за проходную, обернулся и бросил прощальный взгляд на аэродром, школьные постройки и казармы. Иду и думаю о том, что ждет меня впереди, скоро ли на фронт. Задумавшись, споткнулся носком сапога о шпалу, и на тебе, вся подметка отвалилась. Подвернувшейся под руку веревочкой кое-как привязал ее. Пройдя с полсотни шагов, чувствую, вроде бы свободно стало и в другом сапоге. Смотрю – такая же неприятность. Никакими подручными средствами быстро отремонтировать сапоги я не смог. Поэтому, чтобы напрасно не терять время, я их выбросил.

Знал бы тот халтурщик сапожник, как я его тогда ругал. На вокзале встретил своих товарищей. Они, как и я, оказались в таком же положении и тоже выбросили свои сапоги. На душе полегчало – не один я стал босым. Наш обтрепанный вид привлек внимание вокзальной публики. Чтобы в нас не видели авиаторов, мы срезали с гимнастерок авиационные петлицы.

До Куйбышева ехали в переполненных вагонах с пересадкой в Ртищево. Большую часть пути провели на крышах вагонов. Там было просторнее, но изрядно надышались паровозным дымом, и лица стали чумазыми, как у кочегаров. На небольшом пристанционном базарчике в Ртищево я купил стакан черной смородины и съел ее, а через некоторое время на питательном пункте – ржавую селедку. По дороге к вокзалу почувствовал себя плохо. Появились резкие боли в животе, началась рвота. Проходя через пустырь, потерял сознание.

Придя в себя, слышу, как некоторые прохожие, увидев, что я валяюсь на земле, приняли меня за пьяного и с возмущением говорили, что идет война, люди гибнут на фронте, а этот пьянчуга нализался и валяется здесь. На вокзал пришел за несколько минут по отправления поезда. Опоздай я на поезд, были бы большие неприятности. При себе я не имел никаких документов. Список команды находился у старшего группы. Любой патруль мог бы меня задержать. Документов нет, попробуй докажи, что ты не дезертир, а с ними в то время поступали очень строго, вплоть до расстрела.

В Куйбышев приехали под вечер. На вокзале масса народа. К коменданту пробирались всей группой с помощью рук. Хотели узнать, где находится штаб запасной бригады, в которую нас направили, и как до нее добраться. Увидев, как мы выглядим, комендант не то язвительно, не то с усмешкой проговорил: «Что-то вид у вас, летуны, не авиаторский. На летчиков вы не очень-то похожи. Небось в дороге загнали свое хорошее обмундирование в надежде получить новое». От него узнали: нам предстоит новая дорога. Надо ехать в город Чапаевск, в 12-й запасной авиаполк (ЗАП). Ближайший поезд туда идет утром.

Для ночлега комендант нечего предложить не мог. Посоветовал устраиваться самим, где сумеем. Мы почти сутки ничего не ели. Всех мучил голод. С пустыми желудками и плохим настроением бродили в районе вокзала, ища место, где можно было бы пристроиться на ночлег. Место я себе облюбовал в пустом троллейбусе, который находился в парке недалеко от вокзала. Дрожа от холода (шинелей нам не выдали), на коротком неудобном диванчике в полудреме пролежал до утра.

## В запасном авиаполку

Когда прибыли в 12-й ЗАП, первое, что нам бросилось в глаза, – наличие большой массы авиаторов всех категорий, как летного, так и инженерно-технического состава. В ЗАПе нас разместили в бараках общежития рабочих химзавода, находившегося в 4-м расширении Чапаевска. Не успел я задремать, как почувствовал, что меня кто-то кусает. Слышу, сосед по койке, чертыхаясь, вопит: «Ребята! Нет мочи терпеть, сматываемся, а то клопы к утру совсем сожрут». Включаем свет и видим несметные полчища клопов, ползающих по нашим постелям. Бороться с ними бесполезно. Забираем постели, уходим в поле и там под открытым небом проводим ночь.

Первые дни мы продолжали носить свое потрепанное обмундирование и ходить босиком, что у всех вызывало недоумение. Когда мы в таком виде в первый раз пришли в столовую, дежурный, не зная, как поступить, хотел нас выгнать. И наверняка бы это сделал, не окажись мы группой. Когда нам, босякам, выдали новое обмундирование: гимнастерку, бриджи с пилоткой и английские ботинки с обмотками вместо сапог – посчитали себя счастливыми. Ботинки мы стали называть «харрикейнами», по названию истребителя, который они нам поставляли по ленд-лизу. На новые гимнастерки мы пришили авиационные петлицы без эмблем, так как на складе их не оказалось. Без воинских званий нас принимали за простых красноармейцев.

Мы очень переживали, что в Балашове нас выпроводили в ЗАП, не присвоив воинского звания сержант, которое нам было положено по окончании школы. Нас так быстро выпроводили, что об этом просто забыли. Не все ребята мирились с тем, что нас принимали за простых красноармейцев, и, желая все же как-то выделиться из среды рядовых солдат, некоторые нашили на рукава гимнастерок летные трафаретки – «курицы», которые носили летчики в довоенный период на синих гимнастерках. Смотреть со стороны на обмотки и «курицу» на рукаве было очень забавно.

Первое время нами никто не занимался. Недели через полторы всех прибывших построили у штаба и зачитали приказ о формировании новых маршевых полков. Вновь формируемые полки получают материальную часть, пройдут ускоренный курс боевой подготовки на самолете Ил-2 и будут отправлены на фронт. Эти полки пока не имели цифровой нумерации. Временно им дали буквенное литерное обозначение. Полк, в который попал я, имел литеру «Д». Командования в них пока еще не было. Временно обязанности командиров всех рангов исполняли старшие групп из числа бывших курсантов. Постепенно стали прибывать штабные работники.

Полки того времени были небольшими и состояли всего из двух эскадрилий. Наша первая эскадрилья была из балашовцев. В ней оказался мой однокашник и друг по школьной группе еще со времен Олсуфьева Вася Ершов. В этой же эскадрилье оказался мой земляк, которого я совсем не знал, Локотков. Он был не из самой Каширы, а из какой-то пригородной деревни. Этот сержант, как земляк, пытался завязать со мной дружбу. Поначалу я откликнулся, но вскоре он со своим нудным характером и ограниченностью перестал меня интересовать. В один из дней он, нисколько не стесняясь, вдруг говорит: «Когда будут отправлять на фронт, сбежим из полка. Там могут убить».

От таких слов я просто опешил. Стал его стыдить, напомнил о верности присяге, патриотизме, совести. Говоря это, внимательно наблюдал за ним. Судя по всему, мои слова на него не подействовали. Даже щеки не покраснели. «Ну, землячок, – говорю ему, – уж кому бояться смерти, так это, пожалуй, мне. На фронте в основном гибнет летный состав, а тебе, технарю, чего бояться?» Мне хотелось крикнуть, да так, чтобы слышали все: «Смотрите, вот стоит трус, который предложил мне стать дезертиром и бежать с фронта, когда мы туда попадем!» За время службы в армии мне встретился только один трус и подлец,

предлагавший совершить мерзкий поступок.

К нам в эскадрилью прибыл командир капитан Сухих и адъютант капитан Бескоровайный. Поначалу Сухих относился к нам, рядовым пилотам-красноармейцам, как к курсантам, а не как к своим будущим собратям-бойцам, с которыми вместе будет ходить в бой. Видимо, он прибыл из летной школы и от школьных привычек еще не отвык. Держался особняком. С нами не общался. Открытости личный состав от него не ждал. Адъютант эскадрильи Бескоровайный оказался хитрым трусоватым человеком, старавшимся во всем угодить командиру. Он информировал его обо всех мелочах, замеченных в эскадрилье. К нам он относился бездушно. В частности, непонятно за что невзлюбил меня, и я стал у него козлом отпущения. Он постоянно посылал меня на разные работы и в наряды, особенно в караул. Так постепенно шло формирование полка.

Одним из последних прибыл командир. На одном из утренних построений мы увидели пожилого майора и по тем командам и распоряжениям, которые он отдавал, поняли, что это и есть наш командир. Личному составу его никто не представлял. Это был неразговорчивый, сурового вида человек с запоминающимся лицом, с длинным носом и отвисшей нижней губой. Накануне ноябрьских праздников мы увидели его в летной столовой с раскрасневшимся лицом в приподнятом настроении. Причиной этого было появление третьей шпалы в петлице гимнастерки, говорившей о присвоении ему очередного воинского звания – подполковник.

В полк он прибыл из летной школы. Об этом говорила его манера обращения с личным составом. Боевого опыта не имел. К подчиненным относился строго. По тому, как он относился к летной работе, мы поняли, что летать любит и, видимо, хороший методист. На Ил-2 не летал. Наряду с изучением новой матчасти большое внимание уделял вопросам боевого применения самолета Ил-2. Все, что мы слышали от командира полка Цветкова, для нас являлось новым и интересным.

Летчикам он советовал хорошо разбираться не только в тактических вопросах боевого применения штурмовика, но и в тактике наземных войск, с которыми наверняка придется взаимодействовать на фронте. «Без знания вопросов тактики, – поучал он, – летчик-штурмовик не может эффективно выполнять свои задачи. Готовясь к боевой работе, учитесь хорошо разбираться в том, что происходит на поле боя. Умейте быстро разбираться в обстановке, в характере действий войск. Увидите на марше колонну войск, старайтесь быстро определить ее численный состав. Знайте, какую протяженность в походном порядке занимает рота, батальон, полк, дивизия».

Из тех, кто имел боевой опыт, в полку оказалось двое – комиссар полка майор Квилидзе и адъютант 2-й эскадрильи старший лейтенант, летавший штурманом на Р-5. Квилидзе воевал летчиком на Пе-2, имел боевые награды и с гордостью носил на груди два новеньких ордена Красного Знамени. Мне он не понравился из-за своего высокомерия. От молодого летного состава держался в стороне. В редких беседах любил прихвастнуть своим фронтовым опытом. Однажды мне от него досталось совершенно незаслуженно. Это произошло в одну из осенних ночей. Стоял я на посту по охране штаба, сильно продрог и, чтобы не страдать от холода, вместо пилотки надел летный шлем.

Во второй половине ночи откуда-то появился Квилидзе, увидел на моей голове шлем и, усмотрев в этом грубое нарушение караульной формы одежды, отругал меня. Мне показалось, что до того, как увидеть меня в шлеме, он был уже чем-то сильно рассержен. Срывая на мне зло, он тут же на посту наложил взыскание, добавив при этом, что обязательно сообщит командиру полка. Устав караульной службы я хорошо знал. Тут мне захотелось ему напомнить, что согласно Уставу на посту взыскание не накладывалось, но делать этого не стал, понимая, что мое замечание может вызвать у комиссара еще большее озлобление. Для меня это было первое взыскание за службу. С обидой и переживанием переносил наказание. Хотелось знать, как отреагирует на это комполка.



Мое предчувствие, что Цветков окажется справедливым и поймет меня по-человечески, оправдалось. Комиссар доложил обо мне командиру полка. Цветков этот инцидент понял по-своему. В целях предупреждения простудных заболеваний до получения зимней одежды разрешил при несении караульной службы пользоваться специальным летно-техническим обмундированием. Нас такое решение обрадовало. Несмотря на неприветливый вид, молчаливость и даже кажущуюся суровость, Цветков оказался командиром, понимающим нужды солдат. После этого он стал нам гораздо ближе, чем Квицидзе. Я же стал избегать встреч с комиссаром и старался держаться от него подальше.

Ожидаемого успеха наших войск в летних боях не произошло. В начале лета немцы перешли в наступление на южном участке фронта и полностью захватили Крымский полуостров. Пал Севастополь. Фашисты вновь овладели Ростовом, вели бои за Кавказ. Пал Воронеж. В конце лета начались бои в Сталинграде. Радио сообщало о жестоких бомбежках. Немцы стремились любой ценой овладеть городом. Верховное командование наших войск прилагало все усилия, чтобы изменить обстановку на фронте в нашу пользу, но ожидаемого результата пока не было. На построении нам был зачитан приказ Сталина № 227 от 28 июля, в котором он в категорической форме потребовал от воинов защищать Родину с максимальным упорством и ни под каким видом не оставлять оборонительных рубежей. Пора кончать отступление, паникеры и трусы должны истребляться на месте. Ни шагу назад! В связи со сложившейся обстановкой на фронте настроение у нас, как и у всего нашего народа, стало падать. Не верилось, что после успешного зимнего наступления наши войска снова отступают. И все же, несмотря на неудачи, верилось – мы разобьем немцев. Большую злость у нас вызывали союзники, которые обещали открыть второй фронт, но под разными предлогами тянули время.

Наши наземные войска остро нуждались в авиационной поддержке, особенно в штурмовиках, наиболее успешно выполнявших эту задачу. В начальный период войны в связи с эвакуацией заводов наша промышленность не сумела наладить массовый выпуск самолета Ил-2. К осени 1942 года штурмовиков стали выпускать значительно больше. Но пополнение фронта самолетами теперь зависело не только от заводов, но и от центров подготовки и формирования новых полков. Там в течение всего светлого времени летали самолеты, выполняя учебные полеты. В связи с напряженной обстановкой многие части отправлялись на фронт, не закончив полной программы подготовки.

Им говорили: «Доучитесь на фронте». Чем вызывалась большая потребность наземных войск, особенно пехоты, в самолетах-штурмовиках? Помимо мощного вооружения, которым располагал Ил-2, большое значение имел и морально-психологический фактор. Куда приятнее видеть над головой свой самолет, чем вражеский. Солдат, чувствуя себя защищенным, сразу оживает, поднимается и идет в атаку. Поэтому и была большая потребность в Ил-2, которые обычно летали на малых высотах и являлись самолетами поля боя. Правда, в отдельных случаях, когда возникала сложная обстановка, пехоте помогали и наши истребители, но они в большинстве случаев редко летали на малых высотах из-за отсутствия брони.

Так что же представлял собой этот самолет, отлично зарекомендовавший себя на фронте? На представительном совещании в Главном штабе ВВС в 1956 году один из генералов с трибуны заявил, что «илу» по праву нужно воздвигнутьobelisk, перед которым все должны обнажать головы. Штурмовик Ил-2 был спроектирован в конструкторском бюро, которое возглавлял известный авиаконструктор Сергей Владимирович Ильюшин.

Однако этому самолету долго не везло. Всевозможные комиссии находили в нем разные недостатки: недостаточно толстая броня, большой вес, малая высотность, не соответствовавшая требованиям. Изначально самолет был двухместный, затем кабину воздушного стрелка убрали. Во время войны по требованию фронтовых летчиков Ильюшин вернулся к двухместному варианту, так как, не имея защиты в задней полусфере, штурмовики несли большие потери от истребителей противника.

Государственные испытания самолет прошел только в 1940 году. Почти год решалась судьба самолета – быть ему или нет. Только после письма Ильюшина Сталину дело сдвинулось с мертвой точки. За три месяца до начала войны были выпущены два первых серийных самолета. В июне 1941 года Воронежский авиационный завод сдал строевым частям 159 машин. За создание самолета Ил-2 Ильюшину была присуждена Сталинская премия 2-й степени. Небольшая партия самолетов, выпущенная перед самым началом войны, использовалась в боевых действиях на фронте. С начала боевого применения самолет сразу же зарекомендовал себя с лучшей стороны.

Летчики давали о нем хвалебные отзывы. Появление в наших ВВС такого самолета явилось для немцев большой неожиданностью. Из самолетов поля боя Ил-2 они боялись больше других. Он удачно совмещал качества, необходимые для поля боя, являлся и штурмовиком, и легким бомбардировщиком, и тяжелым истребителем, способным вести бой с бомбардировщиками и уничтожать транспортные самолеты. Наземные цели во время штурмовок атакывались с планирования или с пологого пикирования, при этом летчик в зависимости от варианта машины мог использовать две пушки калибром от 23 (ВЯ) до 37 (ОКБ-16) мм и два пулемета ШКАС. Все пушки имели высокую скорострельность и по тактико-техническим характеристикам превосходили лучшие зарубежные образцы.

Снаряды этих пушек при стрельбе по воздушным и наземным целям обладали большой разрушительной силой. Снаряд 37-миллиметровки весил почти 750 граммов. Достаточно было одного-двух попаданий, чтобы, скажем, «юнкерс» буквально рассыпался. ШКАС имел скорострельность 1800 выстрелов в минуту. Такой скорострельности не имел ни один иностранный образец. Лучшие из них делали не более 1200 выстрелов в минуту.

Помимо пушечно-пулеметного огня, летчик Ил-2 при штурмовке мог использовать реактивные снаряды. Бомбовая нагрузка достигала 600 кг. Бомбометание выполнялось с пикирования или горизонтального полета. Самолет мог брать выливные авиаприборы – ВАПы, снаряжавшиеся фосфором. Для обороны задней полусферы воздушный стрелок имел крупнокалиберный пулемет УБТ. К концу войны на некоторых самолетах вместо пулемета устанавливалась 20-мм пушка Б-20. Жизненно важные части самолета бронировались удобообтекаемой бронезащитой, закрывавшей двигатель, водомаслорадиаторы, летчика, топливные баки и частично воздушного стрелка.

Наиболее толстой броней защищался задний топливный бак. В целом ее толщина составляла от 6 до 12 мм. Кабина летчика, кроме боковых передних откидных щек фонаря, имела пулестойкое бронестекло. Фонарь кабины был также бронирован. Такой мощной защиты не имел ни один самолет в мире. На Ил-2 стоял мотор Микулина АМ-38Ф, развивавший мощность до 1750 л.с.

Претензии фронтовых летчиков к самолету сводились, пожалуй, к одному: их не устраивал прицел для бомбометания и стрельбы. Он находился перед головой летчика, и при вынужденной посадке на фюзеляж очень многие разбивали о него лицо. Вместо прежнего, коллиматорного, прямо на лобовом стекле кабины сделали очень простой, как о нем говорили, проще не придумаешь, визир Васильева, именовавшийся ВВ-1. Визир был универсален. Он позволял производить и бомбометание, и воздушную стрельбу. Визир очень понравился летчикам и не представлял никакой опасности в случае вынужденной посадки.

Большим достоинством самолета являлась его живучесть. Ни один самолет не был так живуч и устойчив в полете при повреждении его несущих поверхностей от огня зенитной артиллерии или истребителей. Сколько было случаев сильного повреждения машин, при которых другие типы самолетов не могли бы лететь или дотянуть до своей территории. А на «иле» тянули. У меня был случай, когда пробоины были такого размера, что сейчас стесняешься об этом говорить людям, разбирающимся в авиации. Не поверят. Посчитают охотничьей байкой. И с этими пробоинами я дотянул до своего

аэродрома. После посадки самому иногда не верилось, что смог долететь на такой машине.

Несмотря на многие достоинства самолета, летчики имели к нему и претензии. Прежде всего, это невысокая скорость полета, не позволявшая ему оторваться от истребителей. Не слишком высокая маневренность и большой вес не позволяли более эффективно вести воздушный бой с истребителями; недостаточно хороший обзор из кабины, особенно в задней полусфере. Неважный обзор был через бронированные стекла кабины, изготовленные не из сплошного стекла, а из множества отдельных пластин, которые на некоторых машинах не были хорошо подобраны и искажали просматриваемое пространство, имели всевозможные дефекты. Но, как известно, человек ко всему привыкает и со всем мирится. Так и летчики-штурмовики привыкали к самолету Ил-2. Нам он нравился, и на другие типы почти никто переходить не хотел. Кабина Ил-2 была немного похожа на горб, за что наземные войска прозвали его «горбатым».

В середине октября полку вместо литерного наименования присвоили номер. Он стал 951-м штурмовым авиационным полком (ШАП). К моменту прибытия основной массы командного летного состава мы, рядовые летчики, полностью закончили изучение новой материальной части. Осталось сдать зачеты и приступить к полетам, а затем, получив самолеты, отправляться на фронт, но этого не произошло. Нашу первую эскадрилью вместе с ее командиром капитаном Сухих перевели в другой полк. Полки, как нам сказали, будут теперь не двух-, а трехэскадрильного состава. Соответственно, в полку теперь будет не 24, а 36 самолетов.

Полк, в который нас перевели, ранее был 136-м бомбардировочным. Прибыл он с фронта на переформирование. В полку, кроме двух молодых летчиков, старших сержантов Сидоренко и Шутенко, не оказалось ни одного летчика, отсутствовал и весь руководящий состав. В наличии был лишь инженерно-технический состав. На фронте полк летал на самолетах СБ. Вскоре номер полка сменился на 893-й. Старый, 136-й, фактически прошел две стадии формирования. При этом он во второй раз поменял номер. Наша бывшая 1-я эскадрилья в новом полку стала 3-й. Две первые были почти полностью укомплектованы летным и техническим составом, но к изучению новой материальной части только приступили.

Чтобы не терять время и лучше изучить самолет Ил-2, нашей эскадрилье пришлось повторно вместе с ними изучать уже пройденный материал. Осеннее ненастье резко снизило интенсивность полетов. Как только позволяла погода, к полетам прежде всего приступали полки, у которых программа переучивания подходила к концу, также те, которые закончили теоретическую подготовку. Наш полк хоть и закончил ускоренным методом изучение новой материальной части и сдал по ней зачеты, но к полетам не приступал – ждал своей очереди.

В разгар учебы прибыл долгожданный командир. Он отличался от Цветкова во всех отношениях, а главное тем, что много внимания уделял своему внешнему виду, строевой выправке. Полку он был представлен политработником бригады, с которым Крешков держался непринужденно, называя его на «ты». Мы не знали, откуда он прибыл, но по тому, как он относился к личному составу, чувствовалось, что ранее был школьным работником. Педантично требовал выполнения всех приказов и указаний, отличного внешнего вида, хорошей строевой выправки, ходить не сутулясь, с расправленной, как при глубоком вдохе, грудью, при ходьбе не «смурыгать» ногами.

Сам держался браво, ходил, оттягивая носки ног, любил прихвастнуть. Нередко рассказывал о своей службе в двадцатые годы в кавалерии. Как он в те годы в свободное от службы время вечерами проводил приятные минуты с девушками на танцах, куда ходил в отлично подогнанном обмундировании. На сапогах были шпоры с малиновым звоном. Этот звон особенно, как он говорил, привлекал девушек.

Когда на построении комполка выходил перед строем, грудь всегда держал приподнятой. Знаки отличия, пуговицы, сапоги блестели, как на строевом смотре или параде. Говорил он четкими отрывистыми

фразами, смотря при этом на личный состав и наблюдая, какое впечатление он производит на окружающих. Хотел казаться добрым и даже справедливым командиром. На самом деле он был ни тем, ни другим. По любому поводу, если усматривал какое-то нарушение или если ему что-нибудь не нравилось, без всякого объективного разбора «нарушителя» наказывал. За чрезмерную строгость мы его прозвали «грозным».

Но после посыпавшихся на него в штаб бригады жалоб его буйная строгость поутихла, и это прозвище забылось. Летчиков он называл «коршунами», последние и его стали называть «коршуном». Это прозвище за ним так и закрепилось. Видимо, начальство сделало ему замечание по поводу чрезмерной строгости. Мы это поняли по тому, что взысканий личному составу он стал давать гораздо меньше. Возможно, он понял, что с этими людьми ему вскоре придется воевать, то есть ходить на боевые задания. Все остальное, свойственное его натуре и привычкам, осталось прежним.

Большое внимание в полку отводилось строевой подготовке. Для предстоящей боевой работы она в то время нам была совершенно не нужна. Об этом мы открыто говорили на комсомольских собраниях и просили, чтобы время, отводимое на строевую подготовку, лучше выделяли на тактическую подготовку и практические занятия на материальной части, стрельбе в тире из личного оружия, из которого хорошо стрелять мы практически не умели. Каждая неделя обычно заканчивалась строевым смотром, во время которого кого-то обязательно наказывали. От дежурных по полку Крешков требовал по прибытии его в часть четких громких рапортов. Не всем удавалось выполнять это требование.

За плохую подготовку к несению наряда в первую очередь попадало адъютантам эскадрилий. Единственными дежурными по полку, к которым комполка не предъявлял претензий за рапорт, оказались двое – пилот 2-й эскадрильи сержант Сидоренко и пилот 3-й – я. Желая угодить Крешкову, адъютанты посылали нас в этот наряд еженедельно. На одном из построений полка командир обратил внимание, что часть летчиков, в большинстве из числа командиров звеньев и старших летчиков, украсили свои лица бородами, усами, бакенбардами.

Сам Крешков свое лицо не украшал, и, конечно, это ему не понравилось. Стоя перед строем полка, сделав кислую гримасу, сердитым голосом он произнес: «Тоже мне, гоголевские герои, красавцы какие. Всем, имеющим на лице волосяные украшения, два шага вперед!» Затем все вышедшие из строя были отправлены в парикмахерскую сбривать все, как он выразился, «...лишнее на лице, кроме волос на голове». Исполнявшему обязанности начальника штаба полка Юстратову было приказано проконтролировать выполнение приказа и к обеду доложить об исполнении.

В середине ноября с целью разгрузки аэродрома «Зорька» и возможности наконец приступить к полетам полк перебазировался на другой аэродром, находившийся ближе к Сызрани, у большого заволжского села Обшаровка. Весь личный состав разместили в двухэтажном доме бывшей школы. Большая скученность и редкое посещение бани привели к появлению вшей, блох, клопов. Обильное количество паразитов нас буквально изводило. Особенно доставалось от них ночью, чесались все. Не испытывал, пожалуй, этой неприятности только один комполка. Он жил на частной квартире, и там наверняка ему спалось лучше. Как всегда бывает, народ привыкает ко всему. Так и мы свыклись с этим.

В Обшаровке полк продолжал пополняться личным составом. Здесь к нам прибыл комиссар полка майор Обертышев, а в нашу эскадрилью вместо прежнего комэска Сухих, ставшего штурманом и одновременно заместителем командира полка, новый – капитан Юдин. Комиссар и новый комэск имели опыт боевой работы. Обертышев за боевые вылеты на Р-5 имел орден Красного Знамени. Юдин в боях на реке Халхин-Гол себя не проявил – наград не имел. Найдя общий язык, с ним сблизился адъютант нашей АЭ капитан Бескорвайный. Он тоже был в Монголии. Обертышев часто выступал перед личным составом полка. По нашей просьбе рассказывал о своих боевых делах. Со смаком рассказывал о случае, когда при

полете на Р-5 из-за перехлестывания тросика бомбосбрасывателя штурман никак не мог сбросить бомбы над целью. «Бомбы сбросить нельзя», – доложил штурман. «Лезь за борт и перегрызай тросик зубами, но бомбы сбрось», – приказал он ему. Строгий приказ сильно подействовал на штурмана. Он с такой силой дернул за ручку сбрасывателя, что сорвался сам держатель, а вместе с ним полетели и бомбы. Насколько этот рассказ был правдивым, мы не знали, но впечатление он на нас произвел большое. В конце 1942 года в полк прибыло пополнение младших авиаспециалистов из ШМАС, состоявшее из девушек. Впоследствии одна из них осталась со мной на всю жизнь, став супругой.

Нелетная погода не позволила полку выполнять полеты. Большую часть времени мы проводили на аэродроме, работая на матчасти или в казарме, занимаясь наземной подготовкой. Все новости в Обшаровке мы узнавали от приезжих из Чапаевска. Ни радио, ни газет у нас не было. О том, что под Сталинградом окружена 6-я немецкая армия, мы узнали лишь в декабре от командира полка Крешкова. На занятиях по тактике он рассказал о положении на фронтах и, в частности, о Сталинградском окружении. На этом же занятии он высказал свое мнение о попытке генерала Манштейна прийти на помощь Паулюсу. Тогда мы, конечно, не знали, чем закончится это окружение и как оно отразится на ходе войны. Поэтому особого значения этому событию не придали.

Только через месяц снова заговорили об окружении под Сталинградом и неудачной попытке Манштейна выручить Паулюса. После победы под Сталинградом наши войска всю зиму успешно продвигались на запад. Настроение у нас, как и в прошлую зиму, снова поднялось. На душе повеселело. И все же неприятный осадок от летних неудач оставался. В головах у нас не укладывалось, как могло получиться, что прошлым летом наши войска опять отступали и потеряли большую территорию. Понимали – одной из причин отступления явился какой-то промах Высшего командования. Досадовали, что такие промахи очень дорого нам обходятся.

К регулярным полетам из-за нелетной погоды полк в Обшаровке приступить не мог. Однообразная жизнь с постоянными занятиями по наземной подготовке приелась и надоела. Снегопады, метели, туманы, сменяя друг друга, казалось, нарочно не давали установиться более-менее подходящей для полетов погоде. Аэродром и дорогу, ведущую к нему из Обшаровки, не успевали очищать от снега. От казармы, в которой размещался полк, до аэродрома было около трех километров. Добираться до него приходилось пешком. Преодолевать это расстояние в зимнем летном обмундировании по рыхлому снегу оказалось не так-то легко.

Шофера грузовых машин из авиационно-технической роты обслуживания, ехавшие в сторону аэродрома, никогда нас не подвозили. Это вызывало озлобление с нашей стороны. Однажды командир полка в летном обмундировании, шедший с летчиками на аэродром, видя, что группу нагоняет грузовая машина, шофер которой явно не собирался останавливаться и подвезти идущих, все же сумел его остановить. С помощью летчиков он вытащил его из кабины, выругал, как только мог. Упрекая, выпалил ему: «У тебя на машине стоит моторишко в 40 лошадей, и ты еще дерешь нос кверху. А летчики летают на самолете, мотор которого имеет 1500 сил, идут и мучаются пехом. Им скоро лететь на фронт защищать Родину, а ты, осмадей бессовестный, здесь в тылу останешься и будешь ждать конца войны. Знаешь ли ты, нахал, как будет чувствовать себя летчик после такой дороги, садясь потным в самолет?» Вскоре нам стало известно, что соответствующее внушение получил и сам командир роты. Шоферы стали подсаживать всех без исключения, независимо из полка они или из роты.

Несмотря на регулярное еженедельное посещение бани и такую же регулярную смену белья, включая и постельного, вследствие большой скученности и тесноты размещения избавиться от насекомых мы так и не смогли. Обычные профилактические меры эффекта не имели. По настоянию врача командир полка принял решение провести санобработку всего летного состава части в специальном санпропускнике.

До Батраков, где он находился, было около полутора десятков километров. Весь путь туда и обратно мы проделали пешком. За весь день во рту у нас не было ни крошки хлеба. Некоторым из нас совсем не повезло: белье у них не только прожарилось, но и пережарилось. Получилось так, что гимнастерки, шинели и шапки при надевании от перегрева рассыпались, как труха. И, несмотря на такую меру, избавиться от паразитов мы все же не смогли.

Обшаровка донимала нас не только паразитами, но и голодным «заповским» пайком. Не показался бы он нам таким скудным, если бы не воровали работники продотдела и особенно повара. В этом я однажды убедился сам. Будучи дежурным по столовой в ночное время, поймал старшую поварику, которая пыталась вынести из столовой ведро пшенной каши. Постоянное ощущение голода вынудило меня однажды пойти на рынок и попытаться выменять последние вещи на что-нибудь из продуктов. Вскоре у меня в руках оказался колобок деревенского сливочного масла размером с хоккейный мяч. По дороге домой прикинул, на сколько дней мне его хватит, если в день буду съедать по пятнадцать граммов.

Не удержавшись от соблазна, решил попробовать на вкус – какое оно? Масло понравилось. Не удержавшись и понимая, что срок его сохранности всецело зависит только от меня, решил еще немного попробовать, но только не откусывать небольшой кусочек, а слизнуть так, как слизывают мороженое. И на этот день буду считать норму съеденной. Пройдя некоторое расстояние, захотелось снова посмотреть на не дававший покоя шар. Дай, думаю, лизну еще разок в счет уже завтрашнего дня. И так, раз за разом, понимая, что не могу сдержаться себя, продолжал слизывать кусок. Пока дошел до казармы, от масла ничего не осталось, а главное – я не почувствовал насыщения.

Длительный перерыв в полетах, вызванный отсутствием летной погоды, требовал восстановления летных навыков у инструкторского состава, особенно у рядового, недавно начавшего свою работу. В конце января 1943 года во время такого тренировочного полета погиб инструктор. В тот день я был в стартовом наряде и стоял стартером рядом с посадочным «Т». Поэтому его полет наблюдал от начала до конца. Катастрофа произошла по вине летчика. Перед взлетом он не установил триммер руля высоты во взлетное положение. Самолет после отрыва сразу круто, словно на петлю Нестерова, полез вверх. Неприятно было все это видеть. Мы сразу поняли, что летчик и самолет доживают последние секунды.

На высоте 50–70 метров машина на какой-то миг зависла, затем резко свалилась на крыло и, круто опуская нос, стала пикировать под углом 40–50 градусов. Примерно в 80 метрах от «Т» ударились о землю. В момент удара летчика с оторванной головой выбросило из кабины. Она лежала в нескольких метрах от полуразрушенной кабины в шлемофоне, из-под которого просматривался окровавленный подшлемник. На меня этот подшлемник почему-то подействовал особенно неприятно. После этого случая я до конца своего пребывания на летной работе никогда не надевал подшлемника.

При ударе о землю самолет разрушился на отдельные части. Отлетевшая хвостовая часть – стабилизатор с рулями высоты и руль поворота – имела незначительные вмятины в консольных частях. Триммера вообще не были деформированы. РВ, на который все прибывшие к разбитой машине сразу же обратили внимание, был полностью отклонен на кабрирование. Во время удара самолета о землю он сам по себе в такое положение встать не мог. Червячная катушка с остатками троса на ней и тяга от нее к триммеру остались на своих местах в полной сохранности. Выбранный на ней трос явно показывал на его отклонение из кабины, для которого требовалось сделать много оборотов.

После гибели школьного инструктора Качанова и курсанта Белецкого на СБ это был второй случай гибели людей на моих глазах. Произошло это вследствие недостаточных навыков в работе с триммером руля высоты. За летную работу у меня тоже было несколько случаев взлета с неустановленным триммером РВ во взлетное положение. Во всех случаях я не терялся и понимал, почему начиналось сильное давление на штурвал. Как только чувствовал такое состояние, то еще на разбеге быстро устанавливал триммер в

необходимое положение, и взлет проходил нормально.

Первый такой случай произошел у меня еще в период обучения в Балашове на СБ. Может возникнуть вопрос: почему не выправил положение самолета погибший летчик и не сделал это так, как, допустим, я. Дело вроде бы не сложное. На самом деле все не так просто. Это связано с психологией человека.

Взлет, особенно его первая стадия, является ответственным моментом пилотирования, при котором летчик максимально напряжен. Все его внимание сосредоточено на работе двигателя, выдерживании направления взлета и других элементах. С самого начала обучения летному делу молодому пилоту внушается, что на взлете ни в коем случае нельзя убирать левую руку с сектора газа. С чем это связано, я уточнять не буду, отмечу лишь, что действительно так делать нельзя. Но иногда обстановка такова, что ты оказываешься перед выбором, что в этот момент сделать лучше – выполнять инструкцию и не снимать руку с сектора газа или пойти на ее нарушение.

В этом случае летчик должен быстро понять, что является более важным. Критерием оценки является жизнь. Ошибку при этом необходимо исправлять без промедления, мгновенно, как автомат. Замешкаешься – будет поздно. Быстрые действия могут быть достигнуты только отличной тренировкой, знанием кабины и всех органов управления самолетом. Погибший, по всей вероятности, не обладал соответствующими качествами и к самостоятельному полету не был как следует подготовлен. В этом повинны в первую очередь его непосредственные командиры, допустившие его к полету.

Погибшего я немного знал. Это был дисциплинированный летчик, лейтенант. Всегда аккуратно одетый, подтянутый, исполнительный. При всем этом бросалось в глаза его почти откровенное проявление по отношению к переучиваемому составу высокомерия, надменности, зазнайства. Зазнайство, как известно, мало кому идет на пользу. Видно, и ему оно не пошло на пользу. Никаких документов, анализирующих летное происшествие, до нас не доводилось. О причине катастрофы из руководящего состава никто и словом не обмолвился, словно ее и не было. Замечу: во время войны до нас очень редко доходили документы по летным происшествиям в частях ВВС. Как нам казалось, случаи гибели людей в авиакатастрофах в большинстве списывались на боевые потери.

На качественное выполнение полетного задания влияет, как я упоминал, психологическое состояние летчика, от которого зависит его напряженность. Чем больше он напряжен, тем быстрее утомляется, утрачивается быстрота реакции, становятся более скованными действия. А этого у летчика не должно быть. Не знаю, какое настроение было у погибшего, но на некоторых, особенно молодых, при овладении новым типом самолета психологическое настроение на выполнении полета сказывается. В какой степени это касалось лично меня?

Я всегда настраивался так, что полет выполняю нормально. Старался не обращать внимания на разные слухи, которые нередко пускали отдельные летуны, побаивавшиеся вылетать на новом типе самолета. Слухи обычно бывали преувеличенными. Наговорят, бывало, такого, что хоть в самолет не садись. А потом, когда уже освоится, смотрит на него, как на простую машину, будто она никогда не казалась строгой и серьезной.

Ил-2 стал четвертой машиной, на которой мне предстояло учиться летать. Первый ознакомительный полет на спарке со мной выполнил командир звена Балашов, но его пришлось завершить раньше времени. В пилотажной зоне застучал мотор. Причиной стука явился обрыв выхлопного клапана правого блока цилиндров. Этот полет был для меня первым после окончания учебы в школе и последним в Обшаровке. За четырехмесячное пребывание там только один день оказался полностью летным и несколько ограниченно летных, во время которых мне по разным причинам полетать не удалось. Длительное пребывание в Обшаровке оказалось пустым времяпровождением. В начале марта 1943 года полк снова перебазировался на аэродром Зорька под Чапаевском. Там мы разместились всем составом в одной

большой землянке. До нас в ней находился другой полк. После переучивания и получения новой техники он улетел на фронт. Нам предстояло то же самое.

На память о своем пребывании они оставили нам несчетное количество блох. Все хорошо понимали: борьба с ними – бесполезное дело. Единственное спасение – холод, но его тоже нелегко переносить. Ночью приходилось терпеть, а утром я делал так: уходил куда-нибудь в укромное место, раздевался догола, вытряхивал блох на снег, снова одевался и уже до отбоя в помещения, кроме столовой и аэродромных каптерок, старался не заходить.

С питанием на аэродроме Зорька обстояло несколько лучше, чем в Обшаровке, но все равно постоянно хотелось есть.

В марте наконец установилась хорошая солнечная погода. Начались интенсивные ежедневные полеты без выходов. Быстро, с отличной оценкой, вылетел самостоятельно. Программу переучивания закончил в сжатые сроки. Самолет мне понравился. Научился на нем пикировать, ходить в строю. Для полка переучивание прошло не так гладко – было два летных происшествия. Первое случилось не по вине летчика. В.И. Ершов совершил вынужденную посадку в поле на фюзеляж из-за самопроизвольной раскрутки винта. Мягкая посадка на снежный покров спасла самолет. Через несколько дней он снова стал летать. А вот второй случай оказался более тяжелым.

Произошел он по вине летчика 2-й эскадрильи ст. сержанта М. Шутенко, допустившего при посадке высокое выравнивание. Самолет с высоты не менее четырех метров, парашютируя, грубо ударился о землю. От удара сломались стойки шасси, лопнули узлы крепления центроплана с плоскостями. Ремонту такой самолет не подлежал. Еще один случай в нашей эскадрилье произошел уже после переучивания, как раз перед тем, как улететь на фронт. Командир эскадрильи капитан Юдин стал облетывать самолет. Не овладев хорошо полетами на малых высотах, стал в воздухе хулиганить. Пикируя под углом 35–40 градусов в центр стоянки своей эскадрильи, он не успел своевременно вывести машину и врезался в землю между самолетами.

По счастливой случайности пикировал он поперек стоянки в сторону летного поля, поэтому при катастрофе, кроме экипажа, никто не пострадал. От Юдина и его мотористки, находившейся в кабине воздушного стрелка, собрали несколько килограммов мяса. Собранные останки положили в общий мешок. Ночью этот мешок лежал на стоянке эскадрильи, в том месте, где их самолет находился до рокового вылета. Мне пришлось караулить его, чтобы не утащили собаки. Во время полета Юдина я шел полем из Чапаевска на аэродром и видел, как над ним летает самолет. Обратил внимание на ухарское пикирование в сторону наших стоянок.

Еще подумал, как бы этот лихач не вмазал в стоянку, уж очень низко выводит машину из угла. Вот очередное пикирование под таким же крутым углом. Пора выводить. Не выводит – лихач. Неужели пронесет и в этот раз? Из-за большого расстояния звука не услышал, но отлично видел удар самолета о землю, взрыв, клубы черного дыма. Все! Долетался.

Кто же это мог быть? Наверняка из нашего полка. Не мог же кто-то чужой пикировать на нашу стоянку. С неприятным чувством подхожу к своей землянке. Кладу на лежавший у входа небольшой деревянный контейнер принесенный со склада бортпаек, который должны были уложить в наши самолеты перед отлетом на фронт. Вижу, подходят со стоянки несколько наших. «Кто там грохнулся?» – спрашиваю их. «Да ваш комэск со своей мотористкой». Только этого не хватало, подумал я. «Везет» же нашей эскадрилье!

Погиб Юдин по своей вине да еще угробил мотористку. Кто-то пытался его защитить, сваливая часть вины на преломление стекол фонаря. На отдельных машинах стекла действительно имели преломление, но хулиганил-то Юдин, не думая о последствиях. Так недисциплинированность одного, невнимательность



и недоученность другого сократили число боевых самолетов на две единицы. И это перед самой отправкой на фронт.

Подготовка к боевым действиям в полку сводилась в основном к пилотированию самолета и умению эксплуатировать материальную часть. Тому, как надо воевать, какие делать маневры при отражении атак истребителей, как выполнять противозенитный маневр, как лучше атаковать ту или иную цель и тому подобное, нас никто не учил. Командный состав, за исключением капитана Сухих, никакого участия в ней не принимал. После Обшаровки командир полка Крешков редко появлялся в части, и на полетах его не видели. Все еще не было в полку начальника штаба. Его обязанности исполнял начальник оперативного отдела капитан Юстратов. Весенняя распутица вывела аэродром из строя. Работать с него стало небезопасно. Полеты прекратились. Выполнить программу переучивания в полном объеме полк не успел. Она прервалась на отработке полета в паре. Не было ни одного полета на бомбометание и воздушную стрельбу. Упорно стали ходить слухи о перебазировании полка на прифронтовой аэродром. Только что полученные с завода самолеты готовились к перегонке на новое место базирования.

В первых числах апреля поступил приказ о перебазировании полка в район Тулы. Перегонкой самолетов занимались перегонщики и руководящий состав. Нам, молодым летчикам, это не доверили, считая, что мы с такой ответственной задачей не справимся и побьем машины. На маршруте перелета предусматривались посадки на незнакомых промежуточных аэродромах. Перегонка самолетов молодыми летчиками в других частях показала, что наибольшее количество летных происшествий приходилось именно на них. Чаще всего билась молодежь, не имевшая опыта.

Один из промежуточных аэродромов находился близ Пензы, о котором летчики сочинили вульгарную песенку. В ней были такие слова: «...прилетели в Мертовшину, топай, топай – три машины разложили сверху жопой».

После перебазирования на Зорьку ни командира полка Крешкова, ни комиссара Обертышева в полку не видели. Единственными командирами, постоянно находившимися в полку, были капитан Сухих и неизменный начопера капитан Юстратов. Перед самой отправкой на фронт всем летчикам выдали отличные хромовые сапоги, о которых мы и не мечтали. Ботинки, в которые я успел «врасти», решил на склад не сдавать: мало ли что еще может быть впереди. Чего доброго, опять, как в прошлом году, придется снова ходить босиком.

Мы, бывшие балашовцы, продолжали оставаться рядовыми красноармейцами. Во второй половине марта всем нам выдали погоны. Поначалу ходить с ними было непривычно. Казалось, что мы как бы окунулись в старую царскую армию. В связи с этим появилось много всевозможных острот. Как только мы не называли друг друга: то «пскопскими», словом, заимствованным из кинофильма «Мы из Кронштадта», то «золотопогонниками». Как-то со мной произошел забавный случай, когда я ездил в Обшаровку получать на почте посылку от тетки, которую она сумела каким-то образом собрать в тяжелые годы войны.

Добирался туда через Сызрань. Иду по станционным путям, а навстречу небольшая группа военных, которые еще имели старые знаки отличия. Поравнявшись со мной и увидев погоны, они все, как один, повернули головы в мою сторону и разом поприветствовали, приложив руку к головному убору. Видимо, увидев мои новые хромовые сапоги и погоны, приняли меня за командира.

У капитана Сухих спросили, когда нам присвоят воинские звания. Он снова повторил ранее сказанное: «Мы не знаем, почему вам их ранее не присвоили, а в полку присвоим на фронте. Как себя там покажете, такое и получите». А на вопрос «Какое?» не ответил. Летчики, не принимавшие участия в перегонке самолетов, ехали в Тулу поездом через Москву. В дороге не обошлось без приключений. В переполненном общем вагоне, где ехал я, родился мальчик. Для роженицы с большим трудом освободили небольшой уголок. Как только послышался голос новорожденного, кто-то из пассажиров пустил остроту: «Одним

защитником Родины стало больше».

Неприятный осадок остался у меня после остановки на одной станции, названия которой не помню. Проснулся я от выстрелов из пистолета в тамбуре вагона. Пассажиры нашего и без того переполненного вагона, находившиеся в тамбуре, не захотели открывать входную дверь и пустить в него пассажиров со станции. Понимая, что сесть им вряд ли удастся, они попытались пролезть силой. Пистолетом разбили стекла двери, отодрали оградительную решетку оконного проема и стали лезть в тамбур, стреляя для большей острастки из пистолета. С трудом пробравшись в вагон, они растворились среди пассажиров, но незамеченными не остались. Те, кому они угрожали, решили отомстить им. Как только поезд набрал ход, обиженные по одному выводили их в тамбур и выбрасывали из вагона. Время было ночное, и никто не видел, куда они падали. Утром об этом случае не вспоминали, будто ничего не произошло.

Чуть не закончился трагедией случай, происшедший с пилотом 1-й эскадрильи Сашей Ойкиным на станции Ряжск. Увидев, что поезд тронулся, Саша догнал вагон, прыгнул на подножку, но, не сумев ухватиться за ручку, тут же сорвался и упал на шпалы рядом с колесами, чудом не угодив под них. Как выскочил, считай, из-под вагона, и сам не понял, настолько быстро все это произошло. В вагон он все же сумел запрыгнуть.

Чем ближе мы подъезжали к Москве, тем больше бросались в глаза всевозможные оборонительные сооружения: щели, закопанные в землю заостренные в верхней части столбы на открытых площадках и т. д. Видели много батарей зенитной артиллерии. В Москве я не был почти три года. Теперь она была не такой. На улицах стояли противотанковые заграждения. Было малоллюдно. Вечерами над городом поднимали аэростаты заграждения. Улицы затемнены. В магазинах все только по карточкам. Повсюду военные. Вспомнилась родная Кашира. Хотелось повидать отца, которого давно не видел. Проситься не стал, понимал, что не отпустят.

С наступлением весенней распутицы активные боевые действия приостановились. Как сообщали сводки Информбюро, на отдельных участках фронта велись бои местного значения, в основном разведывательного характера. Линия боевого соприкосновения воюющих сторон стабилизировалась. Войска закреплялись на занятых рубежах, строилась оборона. Зимние бои наши войска вели не менее успешно, чем при контрнаступлении под Москвой. Наступательные операции показали возросшую мощь нашей армии. О том, что в войсках стало больше техники, мы не раз слышали от фронтовиков. Армия уже не чувствовала того голода в техническом оснащении и боеприпасах, который особенно ощущался в первый год войны. Общеизвестно, как отразилась победа наших войск под Сталинградом на ходе войны и на моральном состоянии армий обеих сторон.

Такой же высокий подъем был и у нас в полку. Хотелось быстрее принять участие в боях. Единственное, что нас не удовлетворяло, – это недостаточная подготовка летного состава к боевой работе. В Чапаевске, как уже упоминал, летчики не выполнили ни одного бомбометания, ни одной стрельбы, ни одного самостоятельного полета по маршруту. Правда, в школе мне удалось один раз слетать по маршруту на Р-5. Конечно, немного, но некоторые и этого не имели. Фактически мы еще не были настоящими летчиками и прекрасно это понимали. В то же время было известно, что и другие полки находились в подобном положении и, попав на фронт, набирались опыта непосредственно в боевой обстановке.

Однако при таком методе ввода в строй полки несли большие потери в летном составе и самолетах. На фронт недостаточно подготовленные части отправлялись вынужденно. Обстановка требовала пребывания над полем боя штурмовиков. Их требовала пехота. Ее необходимо было прикрыть с воздуха нашими краснозвездными машинами, опознавательные знаки которых при полетах на малых высотах были хорошо видны.

Из Москвы нашу группу, состоявшую из молодых летчиков, ошибочно привезли не в Тулу, а на

полевой аэродром Пахомово, на котором никто не базировался, и, конечно, нас там никто не ждал. Не было организовано размещение и питание. Этим же поездом в Пахомово вместо Обертышева прибыл новый заместитель командира полка по политчасти майор А.М. Лагутин. Он сразу же представился нам. Мы быстро поняли, что нас не туда направили. Лагутин установил контакт с местными властями, организовал питание и размещение по частным домам всех прибывших и сделал все возможное, чтобы быстрее отправить нас в свой полк. Через несколько дней вся группа во главе с ним прибыла в Тулу. Нашего приезда там ждали уже несколько дней.

Вначале Лагутин не произвел на нас того впечатления, что его предшественник. В первые дни создалось впечатление, что с новой должностью он еще не освоился, и для него было бы значительно приятнее снова оказаться на летной работе. За три с лишним года пребывания в полку он нам так и не рассказал о своей прежней работе. Мы так и не узнали, на каких самолетах он летал, как воевал, за какие заслуги был награжден орденом Красной Звезды.

Нам почему-то казалось, что в нем присутствует какая-то робость, несмелость, не позволявшая развернуться в полную силу. Сравнивая его с политработниками школы или с Обертышевым, бросались в глаза недостающие ему качества как к политработнику. Это, пожалуй, объяснялось отсутствием у него природных данных. Не видели мы у него хватки политработника в работе с людьми, не мог он дать соответствующий настрой личному составу в выполнении поставленных задач, быть заметной личностью, уметь говорить, поднять дух.

В Туле нас встретил тучноватый, полнолицый, среднего роста подполковник. На вид ему было лет за сорок. По тому, как он стал с нами говорить, поняли – это наш новый командир полка. Как стало известно позже, Крешков, как и Обертышев, остался в Чапаевске. Поговаривали, что у него фурункулез. Может быть, и так. Я по себе знаю, что это такое. Но только я с ним не отсиживался на земле, а летал на боевые задания. Был случай, когда я с ним летал даже на параде над Красной площадью.

Не ошибусь, если скажу прямо, да простит он меня за откровенность, но, судя по его «рвению», он использовал любую зацепку, чтобы не попасть на фронт. В конце войны знакомые летчики рассказали, что Крешков на фронт так и не попал. До конца войны он находился в тылу и командовал полком, занимавшимся перегонкой самолетов с заводов-изготовителей на фронт. Так и не удалось нам увидеть этого «коршуна» в деле. По сравнению с Крешковым Хромов показался нам более солидным командиром. Он не был словоохотливым болтуном, стремившимся показать всем свое «я». Чувствовалось, что в авиации он не случайный человек и командиром полка стал вполне заслуженно.

У него не было той напускной никчемной строгости по отношению к личному составу, которой отличался Крешков, хотя и не был добродушным простачком, оставлявшим без последствия нарушение дисциплины или халатное отношение к работе. Летать любил. Несмотря на возраст, летал много, наравне с молодыми летчиками. О себе и своей службе в авиации нам не рассказывал. Отдельные отрывочные сведения о его прежней службе доходили до нас от тех, кто знал его ранее. Говорили, например, что в бытность его командиром звена у него в подчинении находился наш нынешний командир дивизии полковник А.В. Кожемякин.

В Туле полк был полностью укомплектован личным составом и материальной частью. Наконец временно исполнявший обязанности начальника штаба капитан Юстратов дождался своего начальника. Им стал майор Шарихин. Вместо погибшего Юдина к нам в АЭ прибыл новый командир капитан Сеничкин, участник боев на Халхин-Голе, носивший ордена Красного Знамени и Красной Звезды. Там он летал на тяжелом бомбардировщике ТБ-3. Своей боевой работой не кичился, в отличие от многих других, которые любили поговорить о своих ратных делах. Может, помалкивал от скромности, а может, не считал нужным говорить об этом. Было лишь известно, что летал он там ночью. Сами мы ночью не летали, но понимали – в

такое время суток поле боя не видно, поэтому и рассказывать ему нам было не о чем. В отношении самолета Ил-2 он сетовал, что на нем нет штурмана, а одному летчику вести ориентировку трудно.

Во время одного из занятий командование полка ознакомило нас с обстановкой на фронте. Проинформировало, куда полк входит организационно и какие задачи нам предстоит решать. Мы вошли в состав 307-й штурмовой авиационной дивизии (ШАД) 3-го штурмового авиационного корпуса (ШАК). Они вновь сформированы. Дивизией командует полковник Кожемякин, корпусом – М.Л. Горлаченко. Начальниками штабов и начальниками политотделов соответственно были Камынин и Питерских, Колесников и Маченков. Корпус входил в 15-ю воздушную армию (ВА) Брянского фронта, командующий – генерал-лейтенант Науменко. Фронтом командовал генерал-полковник Попов.

В данный момент фронт активных боевых действий не вел, но мы хорошо понимали, что это лето будет тяжелым и нам предстоит серьезная боевая работа. Сейчас же армии обеих сторон готовятся к боевым действиям. В оставшееся до начала боев время нам необходимо как можно лучше к ним подготовиться. Предстоит полностью закончить программу переучивания на Ил-2, научиться бомбить, стрелять, уметь летать по маршруту в строю от пары до полка включительно. Необходимо также тщательно изучить район боевых действий, чтобы хорошо ориентироваться на местности, так как летать придется в сложной обстановке и наверняка при плохой видимости.

Предупредили нас и о том, что надо тщательно маскировать самолеты и сам аэродром, быть готовыми к отражению возможных налетов авиации противника. Как и накануне перебазирования из Чапаевска, за летчиками снова закрепили экипажи. Подойдя к своему самолету, я испытал некоторую неловкость перед своим техником младшим техником-лейтенантом Левиным. Он был офицером, а я продолжал ходить красноармейцем.

Совсем неожиданно Левин быстро подошел ко мне и доложил о готовности самолета. Обычно я всегда сам рапортовал, а тут вдруг докладывают мне. Получалась интересная картина: весь экипаж, в который, кроме Левина, входили механик самолета старший сержант Чернецкий, моторист младший сержант Валя Лалетина, воздушный стрелок младший сержант Федя Шатилов и оружейник младший сержант Алимов, имел воинские звания, а командир не имел право носить на погоны даже ефрейторские лычки. От остальных я отличался только новыми хромовыми сапогами. Свои «харрикейны» я подарил мотористке. В этот же день нам зачитали приказ, в котором говорилось о том, что отныне мы называемся не пилотами, а летчиками.

Как только подсохло летное поле, мы сразу же приступили к полетам. Перед самостоятельными полетами у всех молодых проверили на спарке технику пилотирования. Сделал это инспектор дивизии майор В.Л. Кириевский, имевший большой опыт инструкторской работы. К самостоятельным полетам он допустил не всех. С некоторыми пришлось повозиться. На мне небольшой перерыв в полетах не сказался. После двух контрольных полетов я сделал два самостоятельных по кругу и один в зону. Во время полета по маршруту у моего контролирующего, командира звена лейтенанта Стегния, на первой трети маршрута сдал мотор.

Посадку он произвел в поле на колеса. Я сделал над ним два круга, засек на карте место посадки и продолжил полет. Передатчика у меня на самолете не было (их в то время ставили только на машинах ведущих), поэтому о вынужденной посадке Стегния я доложил только после посадки на своем аэродроме. Хромов к моему докладу отнесся с недоверием, видимо, подумал: «Вряд ли молодой летчик в первом самостоятельном полете по маршруту мог точно определить место посадки». Чтобы убедиться, там ли он сидит, где я указал, послал на У-2 опытного летчика, заместителя командира 1-й АЭ лейтенанта Богданова. Вскоре тот вернулся и в задней кабине привез Стегния. Командиру полка он доложил, что место посадки было указано точно. Хромов подозвал меня к себе и похвалил за отличную ориентировку.

К сожалению, наша подготовка не обошлась без летных происшествий. Они происходили во всех эскадрильях. Самой тяжелой была катастрофа в 1-й эскадрилье. Погиб командир звена лейтенант Зверев. Во время тренировочного полета на полигон он ввел самолет в крутое пикирование, из которого стал резко выводить на малой высоте. Машина при этом перевернулась на спину и в таком положении нырнула под углом в озеро. Вместе с летчиком погиб и его воздушный стрелок. Там они и лежат до сего времени.

Во 2-й эскадрилье летчик сержант Смоленцев на полигоне тоже при выводе самолета из пикирования почувствовал, что машина валится влево, и тут же, бросив взгляд на плоскость, увидел, что часть обшивки, ближе к консоли, сорвало. С большим трудом он удержал самолет от переворота на спину, дотянул до аэродрома и благополучно сел. «Вначале хотел прыгать, но потом решил, что рано. Машина еще держится, слушается рулей. И вот долетел», – говорил он после того, как начал приходить в себя после всего случившегося.

Этот случай взбудоражил и летчиков, и инженерно-технический состав. Все понимали: обшивка оторвалась, скорее всего, по вине завода-изготовителя. Машина только что поступила с одного из авиазаводов. Об этом случае доложили вышестоящему командованию. Поступило распоряжение: временно, до выяснения причины срыва обшивки, полеты на этой серии машин прекратить. Вскоре с завода прибыла бригада специалистов. Она установила причину срыва.

Все произошло по вине завода, который в погоне за увеличением количества выпускаемых машин пошел на нарушение технологического процесса: недостаточно хорошо просушенную фанеру пустили в дело. Весной, когда солнце стало сильно пригревать, фанера высохла, покорибилась, и клей перестал держать. При осмотре остальных машин в полку, да, по всей вероятности, не только у нас, было обнаружено еще несколько самолетов с подобными дефектами.

После исправления заводского брака полеты возобновились. Случаев срыва обшивки больше не было. Не получали мы больше и бракованных машин с заводов. К сожалению, несколько подобных случаев имели место и в других частях, и не все они завершились благополучно. В какой-то степени работников заводов можно понять: не со злым умыслом они выпускали брак. Стремясь выполнить план, дать фронту больше продукции, они допустили нарушение технологического процесса, которое, вероятно, казалось им незначительным. Случаи выпуска дефектных машин имели место не только на заводах, выпускавших штурмовики.

В корпусе, которым командовал Савицкий, срыв обшивки крыла вследствие нарушения заводской технологии стоил жизни отличному летчику капитану Тарасову. Во время боев на Кубани он вместе со своим ведомым лейтенантом Калугиным посадил на нашем аэродроме «мессершмитт».

В нашей эскадрилье имел место еще один случай, едва не закончившийся тяжелым летным происшествием. Старший летчик младший лейтенант Б. Воронов со своим напарником сержантом Е. Медведевым при выполнении учебного полета на отработку противоистребительного маневра «ножницы» столкнулись и чудом остались живы. Кто из них больше виноват, установить не удалось. При столкновении хвостовой частью самолета Воронова у самолета Медведева была содрана краска на части крыла. Произошло это на высоте не более 70-метров. К счастью, обоим летчикам удалось совершить благополучную посадку. Докладывать о столкновении они не стали. Мы бы об этом так и не узнали, если бы не содранная краска на самолете Медведева и несколько необычное поведение летчиков. Как только оба сели, то сразу стали осматривать свои машины – один нижнюю часть фюзеляжа, другой, ползая по плоскости, крыло.

После осмотра Медведев, усевшись на передней кромке крыла, закурил. Воронов, также закулив, подошел к Медведеву. Это говорило о том, что они находятся в возбужденном состоянии и, потеряв над собой контроль, забыли о категорическом запрете курить рядом с самолетом. Со сдвинутыми на затылок

мокрыми от пота шлемофонами стали потихоньку о чем-то говорить.

Подошедший к самолету старший техник эскадрильи техник-лейтенант Растихин, бросив взгляд на плоскость, сразу понял, в чем дело. «Что, лизнули друг друга? И еще молчите! Надо доложить командиру эскадрильи», – строгим голосом сказал он. Осмотрев самолеты, спросил: «На какой высоте это произошло?» И, услышав ответ, произнес: «Да, ребята, вы, видно, в сорочке родились». Этот случай явился наглядным примером, насколько надо быть внимательным и серьезным при выполнении полетных заданий.

На этом аэродроме и я допустил оплошность, о чем по сей день вспоминаю с досадой за свое легкомыслие. В один из жарких майских дней я вместе с летчиками своей эскадрильи пошел купаться на Упу. Вместо того чтобы в незнакомом месте зайти в воду медленно, я решил показать ребятам, как лихо умею нырять с папиросой во рту и, вынырнув, продолжать курить, хотя и не был курящим. Сделать это хотел просто так, хохмы ради. С крутого обрывистого берега нырнул «солдатиком» и сразу же почувствовал резкую боль между пальцами левой ноги. Пальцы я порезал до кости. Кровь лилась ручьем. Ребята, осматривая дно, нашли винтовку, стоявшую вертикально в иле, с прикрепленным австрийским штыком. Он-то и попал между пальцами. Хорошо еще, что прыгнул ногами вперед.

Через несколько дней меня вызвал Хромов. Кроме него, в комнате находился уполномоченный особого отдела. Я не знал, зачем меня вызвали, но, видя, как на меня смотрит особист, невольно насторожился. «Лазарев! Что у тебя с ногой? Почему прихрамываешь?» – строгим голосом спросил Хромов. Тут уполномоченный, слегка наклонившись к Хромову, что-то тихо ему сказал.

Это еще больше укрепило мое предположение в причастности к моему вызову этого неусыпного стража бдительности. После небольшой паузы Хромов тем же тоном продолжил: «Воевать не хочешь, скрытое дезертирство проявляешь? Скоро начнутся бои, а ты в кусты прятаться! Зачем повредил себе ногу? За трусость отдам под трибунал. Будешь знать тогда, как дезертировать!» Эти слова больно обожгли меня. Как только не стыдно этому особняку, который во всех видит одних дезертиров или шпионов?! Стало очень обидно. Хотелось подойти и ударить этого гада.

Пока Хромов ругал меня, особняк, не скрывая злорадства, посматривал на меня и разными репликами еще больше заводил комполка. Дождавшись, когда он закончит, я попросил разрешения рассказать ему, как все было. В конце я сказал, что на боль никому не жаловался, от полетов не отказывался, летал и буду летать. После моих объяснений строгость тона у комполка спала. Мне показалось, что он понял меня. Перед тем как отпустить, советовал не отвлекаться от основных дел, беречь себя и больше думать о предстоящей боевой работе. После этого инцидента я при встрече с уполномоченным перестал с ним здороваться. Через неделю этого мерзавца убрали из полка.

Незадолго до перебазирования на полевой аэродром к нам в полк прибыл командир корпуса генерал Горлаченко. Весь личный состав находился на аэродроме и работал на матчасти. Идя по стоянке, он обратил внимание на то, что в полку нарушается его приказ, запрещавший находиться в кабинах самолетов лицам, не имеющим отношения к подготовке самолета к полету. При этом Горлаченко указал на вылезавшего из кабины красноармейца, одетого в шинель. «Вы кто будете и чем занимались в кабине?» – обратился он к немного смутившемуся парню.

«Летчик, командир экипажа красноармеец Долгий, занимался кабинным тренажем», – отрапортовал он. «А почему вы, Долгий, показываете плохой пример своим подчиненным? Одеты с нарушением формы одежды? На погонах нет знаков различия». Горлаченко не придавал значения тому, что Долгий при рапорте уже указал свое звание – красноармеец, и, возможно, посчитал, что тот сделал это умышленно, чтобы звание соответствовало погонам на его шинели.

«Товарищ генерал, мне не положено никаких знаков различия. Я рядовой пилот и звание мое – красноармеец». «Вы что, разжалованы?» – переспросил генерал. «Никак нет, звание нам в школе не присвоили, вот и ходим рядовыми». – «Так вы что, не один такой, раз говорите «мы»? – допытывался генерал. «Да, мы почти все рядовые», – бойко ответил Долгий. «Товарищ Хромов, вы знаете, что у вас в полку летчики не имеют командных званий?» – «Так точно!» – по-строевому ответил командир полка. «А ведь школы уже с марта выпускают летчиков младшими лейтенантами. Почему они не имеют даже сержантских званий? Чтобы сегодня же им приказом по полку присвоили звания», – строго сказал Горлаченко.

Я не был свидетелем этого разговора. Наша эскадрилья находилась на другом конце аэродрома, и мы вообще не знали, что к нам прибыл командир корпуса. Об этом разговоре мы узнали уже в столовой, где обычно сообщались все новости. После обеда всех рядовых летчиков построили перед штабом полка, где зачитали приказ о присвоении нам воинских званий. Через полчаса я нашёл на свои погоны красные ленточки, став сержантом. После выпуска из школы этого звания пришлось ждать почти год. В свободное от занятий время я, как командир экипажа, мог ежедневно увольняться в город.

На следующий день, находясь в увольнении, я шел по переходному мосту через железнодорожные пути. Вижу, навстречу мне идет симпатичная девушка в военной форме с погонами младшего сержанта. Подойдя ближе и забыв, что я уже сержант, лихо козырнул ей первым. Девушка, видя это, мгновенно с испуганным видом резко подняла руку к головному убору. Только тут до меня дошло, что я уже не рядовой.

В Туле мы летали много. К самолету я привык. Летать на нем нравилось, неплохо научился выполнять расчет на посадку. Не у всех она получалась мягкой. Большинство сажало машину с «плюшком» и даже с «плюхом», что грозило поломкой самолета. Не знаю почему, но у меня профиль посадки был ровным, с плавным подводом к земле, хотя всех нас учили по одной методе, с немного высоковатым подходом к земле и посадкой с небольшим «плюшком». На это обратил внимание капитан Сухих и на полковом разборе полетов похвалил меня, что для него было не свойственно. Удивились мы и его самокритике. Он прямо сказал, что сам сажает самолет с «плюхом», как и большинство летчиков полка. Хромов летал стабильно, тренировочных полетов выполнял не так много, но все посадки делал отлично. По их уверенному выполнению чувствовалось, что он имеет большой опыт летной работы.

Хорошо и уверенно летал заместитель командира 1-й эскадрильи лейтенант Богданов. За две недели до перебазирования он был повышен в должности – стал начальником воздушно-стрелковой службы полка и одновременно повышен в воинском звании до старшего лейтенанта. К середине июня полк полностью закончил подготовку к боевым действиям. За это время я хорошо прочувствовал самолет, летал без всякого напряжения и готов был летать на боевые задания. С нетерпением ждал начала настоящей работы. По тем полевым учениям, которые проводились наземными войсками, где отрабатывались различные этапы боевых действий во взаимодействии со штурмовой авиацией, мы поняли, что и они заканчивают подготовку к боям. В одном из таких учений принимала участие и наша эскадрилья.

Летный состав полка, не участвовавший в полете, находился на полигоне. Летчики должны были наблюдать, как будет поражать цели наша эскадрилья. Я был среди зрителей. Вместе с нами находились пехотные командиры, генералы. Кульминационным моментом учений для нас должен был стать авиаудар. Подходит назначенное время, а группы нет. Генералы и все, кто имел часы, посматривают на них. Пехота ухмыляется. Наши командиры недоумевают. Высказывают возможные причины. Но вот наконец из-за леса в плотном строю появляется группа, но на цель не выходит, а пролетает примерно в полутора километрах от нас, делает три больших круга вокруг полигона и уходит в направлении аэродрома.

Все ясно: Сеничкин обмишурился по времени, опоздал на восемь минут и цель не нашел. Не помог

ему и его заместитель Марченко. По приезде домой наше предположение оправдалось. Хотя это и не был настоящий вылет на задание, но он получился комом. Как выяснится позже, конфуз не был случайным и свидетельствовал о недостаточной подготовке командира эскадрильи в качестве ведущего. Этот полет стал доказательством его неумения хорошо ориентироваться в полете и находить цель.

По ночам немецкая авиация периодически производила налеты на Тулу. Во время налетов мы отсиживались, кто где мог, но больше в щелях. Однажды наш адъютант, капитан Бескоровайный, опередив всех, первым нырнул в щель. В эту же щель стали прыгать и девушки. О том, что под ними лежит Бескоровайный, они поняли по тем вздохам с присвистом, которые у него появлялись в моменты возбуждения. «Товарищ капитан, мы вас не придавили?» – озабоченно спросила одна из них. «Нет, только можно бы и полегче прыгать, я уже не молод». Утром в столовой за столом девушек слышался смех. Вспоминали, как прыгали на него. Незадолго до перелета полка он уехал на какие-то курсы и в полк больше не вернулся. С его уходом я почувствовал облегчение.

Для передачи боевого опыта в полк иногда прибывали летчики из других частей. Из их рассказов я уяснил, как надо выполнять противозенитный маневр, что такое держать самолет «на ноге» и для чего это нужно. Когда начинать делать скольжение. На каком удалении зенитки противника открывают огонь по нашим самолетам. Насколько важно огневое взаимодействие в группе при отражении истребителей противника. Когда группа должна идти в плотном строю, а когда в рассредоточенном. При этом я понял, что наши ведущие не умеют быстро собирать группу после ухода от цели.

Я знал, насколько трудно догонять ведущего, когда он идет на большой скорости за счет больших оборотов двигателя. В затягивании сбора ведущие упрекали своих ведомых, которые якобы не умеют на развороте срезать маршрут и быстро догонять их. В конце июня вся дивизия перебазировалась ближе к линии фронта. Но аэродромы, на которые мы сели, не были еще действующими. Это перебазирование делалось с целью дезинформации противника.

Полк перелетел на аэродром Ивлево, который находился в нескольких километрах от города Богородицк. Летное поле нам не понравилось, так как было очень неровным. Местные жители рассказали нам о жестокости немецких летчиков, которые базировались здесь в 1941 году. Когда под ударами Красной Армии немцы начали отступать, они пустили слух, что меняют место базирования и перелетают на другой аэродром. Затем посадили в бомболожки местных девушек легкого поведения, пожелавших улететь с ними. После взлета они открыли бомболожки и сбросили недалеко от аэродрома живой груз. Так фашисты отплатили своим любовницам.

В Ивлеве наш полк простоял всего несколько дней. Здесь всем летчикам-сержантам зачитали приказ о присвоении им офицерских званий. Я спорил с погон недавно пришитые лычки сержанта и вместо них пришил одну продольную красную полоску, называемую «просвет», на которую прикрепил маленькую самодельную звездочку. На следующий день командир дивизии вручил нам полковое знамя и сказал несколько напутственных слов.

С ответным словом выступил командир полка: «Принимая это знамя, святыню полка, мы клянемся и заверяем вас и в вашем лице командование дивизии, корпуса и воздушной армии выполнять боевые задания настойчиво с наибольшей отдачей сил в меру своих способностей, возможностей и умения и, не щадя своей жизни, бить врага. Будем хранить это знамя до последнего дыхания, пока будет биться сердце однополчан. Не допустим бесчестия и позора – потери этой святыни. Под этим знаменем будем сражаться с врагом не хуже других частей вверенной в ваше командование дивизии. Думаю, что своими клятвенными словами выражаю желание всего личного состава полка, которым мне доверили командовать».

Церемония закончилась торжественным маршем перед развернутым знаменем. С его вручением полк считался полностью подготовленным к боевой работе. Закончился июнь, а на фронте тишина. Обе



стороны выжидают благоприятный момент для начала активных боевых действий. Наше Верховное командование, наученное горьким опытом прошлого года, провело, как нам стало известно по информации, сообщенной нам работниками вышестоящего штаба, довольно большую подготовительную работу, чтобы избежать ошибок. И все же всех нас волновал вопрос: неужели немцы опять упредят нас и на каких-то участках опять будут наступать? По той напряженности, которая исходила от тех, кто курировал полк, чувствовалось, что вот-вот, со дня на день, они где-то начнут. К самолетам подвезли боекомплект бомб, РСов, снаряженные ленты для пушек и пулеметов. Для лучшего изучения предполагаемого района боевых действий поступило распоряжение поэскадрильно облететь линию фронта.

К этому полету мы готовились, как к настоящему боевому вылету. Ведь он проходил у самой линии боевого соприкосновения. Полностью зарядили пушки и пулеметы. Проиграли варианты отражения атак истребителей на случай, если они появятся. Эскадрилью повел комэск Сеничкин. Погода была отличной. Светило солнце, видимость 30–35 километров. Территория противника просматривалась отлично. Сверху были хорошо видны траншеи противника. Однако наши неопытные глаза не видели таких объектов, как, например, артиллерия или минометы на огневых позициях. Почти все линии траншей были видны только на безлесной местности. Как мы только подходили к лесу, так сразу их теряли. Ничего поучительного для нас, рядовых летчиков, этот полет не дал. Мы больше смотрели на своих ведущих. Установка для нас была одна: держаться своего места в строю и не отрываться ни на метр.

Все летчики ее выполнили, за исключением недавно прибывшего в полк молодого летчика младшего лейтенанта Б. Портненко. Он держался настолько далеко от группы, что фактически шел в одиночку. Как потом выяснилось, он боялся близко подходить к нам. До самого конца войны Портненко так и не сумел ни разу нормально пройти в строю. И что самое удивительное, держась все время на очень больших дистанциях и интервалах от строя, он должен был бы первым подвергнуться атаке истребителей противника, но я не помню случая, чтобы он хоть раз был ими атакован. Ни разу не был сбит, не было на его самолете и серьезных повреждений, с которыми обычно прилетали летчики, хорошо державшиеся в строю. Никто из ведущих не хотел брать его в свою группу. В живых он остался, скорее всего, потому, что летал мало, а также благодаря своей счастливой участи. Ему просто повезло. Так, видно, на роду написано.

За день до начала боевой работы полк снова перебазировался. Новый аэродром назывался Райские Выселки. Находился он в Тульской области в 12–15 километрах от города Плавск. Сразу после посадки самолеты замаскировали – затащили хвостами в лес и сверху накрыли ветками. Для большей скрытности личному составу категорически запретили выходить на летное поле. Само поле замаскировали под пашню. Вместе с нами на этом же аэродроме базировался 211-й штурмовой полк нашей дивизии, который имел боевой опыт, а его командир даже воевал в Испании. Он был награжден орденом Ленина и двумя орденами Красного Знамени. Забегая вперед, замечу, что свой первый боевой вылет я выполнил именно в этом полку.

## Брянский фронт. Начало боевой работы

О том, что в районе Орловско-Курского выступа начались активные боевые действия, мы узнали в конце дня 5 июля. Полк в этот день боевой работы не вел, однако весь личный состав находился в готовности номер один. Весь день мы просидели в кабинах, ожидая команды на взлет. Из сводок Информбюро стало известно, что упорные бои ведутся южнее Орла. Упоминались фамилии командующих фронтами. О характере боев нам не сообщали. Мы не знали, кто наступает, а кто обороняется. О том, что немцы начали рвать нашу оборону, узнали только на третий или четвертый день. Большие надежды немцы возлагали на массовое применение новых тяжелых танков и самолетов.

К летней кампании 1943 года Красная Армия уже имела все необходимое для перехода в наступление в районе Курского выступа. И когда советская разведка установила подготовку противником большого наступления, на совещании в Ставке было принято решение о переходе к преднамеренной, заранее спланированной обороне с целью измотать и обескровить врага, а затем, перейдя в контрнаступление, завершить его разгром и развернуть общее наступление на Юго-Западном и Западном стратегических направлениях.

Первым с нашего аэродрома на боевое задание вылетел 211-й полк. Вылет прошел не совсем удачно. Несколько экипажей не вернулось с задания. Наш полк включился в боевую работу на следующий день. 1-ю эскадрилью водил сам комэск капитан Байматов. С задания вернулись все. Многие самолеты получили повреждения от зенитного огня. Любопытства ради я подошел посмотреть и, конечно же, поговорить с летчиками. Многие находились в возбужденном состоянии. Так же выглядели и воздушные стрелки. На наши вопросы ничего путного сказать не могли. Некоторые, поглядывая на нас с гордым видом, говорили: «Слетайте, тогда и узнаете, как бьют зенитки». Мы осмотрели пробоины на поврежденных самолетах и ушли от них с неприятным чувством.

На второй или третий день погиб летчик 1-й эскадрильи младший лейтенант Долгий. Тот самый, с которым в Туле беседовал командир корпуса. Самолет был поврежден зенитным огнем и окончательно добит истребителями. Он упал рядом с шоссе, на которой атаковал цель, и взорвался. Из-за отсутствия самолетов 2-я и наша 3-я эскадрильи на боевое задание вылетели в район Орла в неполных составах. Как мне ни хотелось, но Сеничкин в боевой расчет меня не включил. На его самолете была обнаружена неисправность, и он полетел на моем.

Во время вынужденной посадки в поле после потери ориентировки он поломал его. Из группы, которую он вел, назад вернулся только один его заместитель лейтенант Марченко. Все остальные расселись по полям. К счастью, блуждающая произошла уже над своей территорией. Почти половина машин при посадках получила повреждения. Летчики вернулись через несколько дней, но летать на задание могло практически одно звено из четырех самолетов.

За блуждающую Сеничкин был временно отстранен от полетов. Некоторое время он летал рядовым летчиком в группах командира полка или капитана Сухих. Через полторы недели полк со всеми исправными самолетами перелетел на аэродром Болото около города Белев. Соседний 211-й полк продолжал вести работу с Райских Выселок. Я в это время был там же в числе безлошадных летчиков в ожидании прилета машин, оставшихся на Тульском аэродроме.

После нескольких дней ожидания за мной из Болота прилетел У-2 для переброски на новую точку. Однако на следующий день на этом же самолете меня отправили в Тулу, откуда мне предстояло перегнать в Райские Выселки отремонтированный самолет. Наконец-то у меня будет своя машина! Но не тут-то было. Как только я приземлился, ко мне подошел Марченко и спросил: «Как самолет, легок ли в управлении?» Не

подумав, к чему может привести мой ответ, сказал: «Машина мне понравилась, легка в управлении». Марченко тут же сел в самолет, решив, видимо, проверить, так ли это.

После взлета он сделал круг над аэродромом, а потом, снизившись до бреющего, прошел над границей летного поля, покачал самолет с крыла на крыло и на той же высоте улетел в Болото. Только тогда до меня дошло, почему он интересовался машиной. После этого я долго чертыхался и ругал себя за допущенную оплошность. И зачем я ему сказал, что самолет отличный? Теперь снова сиди и жди, когда подвернется другая машина. Однако долго ждать не пришлось. На следующий день командир звена лейтенант Стегний перегнал с вынужденной посадки свой отремонтированный Ил-2. Она произошла во время контрольного полета по маршруту в Туле, о чем я уже упоминал. Самолет Стегний в Болото не погнал. «После устранения техником такого-то замечания (точно не помню какого) перегонишь самолет в Болото», – сказал он перед отлетом на У-2 в полк.

Прошло уже две недели, как мы на фронте, а я еще не сделал ни одного боевого вылета. От переживаний, что нахожусь не у дел, на душе тягостно. Мне кажется, что на меня все смотрят с укором, как будто неучастие в боевой работе зависит от меня. На следующий день перед обедом техник доложил об устранении замечаний Стегния. После обеда я зашел в свою палатку, чтобы перед отлетом в Болото забрать свой чемоданчик.

В это время появился незнакомый офицер, как выяснилось, из соседнего полка. «Ты будешь Лазарев?» – обратился он ко мне. «Да, – отвечаю, – в полку я один с такой фамилией». – «Ваш Хромов передал: будешь летать на задания с нашим полком, бери планшет, и пошли к Стародумову». С радостью иду за ним, а в голову вкрадывается какая-то неуверенность: в этом полку я никого не знаю. Однако приказ есть приказ. Отлично понимаю: в полете многое зависит от самого летчика, но необходимо также знать тех, с кем летишь, особенно ведущего. Одно дело, если выполняется обычный полет, и совсем другое, когда летишь на боевое задание, особенно впервые.

Представился командиру полка Стародумову. Он тут же направил меня на зеленую площадку, рядом с КП полка. Там уже сидели в ожидании прихода командира летчики, воздушные стрелки и работники штаба. Стародумов, вспотев от жары, говоря скороговоркой, поставил нам боевую задачу, назвал состав группы и всех строго предупредил: «Хоть семь потов всем пролить, но задачу выполнить обязательно». Не знаю, почему он так сказал, видно, для того, чтобы как-то мобилизовать летчиков на выполнение поставленной задачи. Сводную группу из двух четверок должен был вести штурман полка старший лейтенант Киселев. Мне он показался опытным боевым летчиком. Орден Ленина на его груди говорил сам за себя. В группе Киселев поставил меня замыкающим. Что такое быть им, я знал хорошо. Попросту говоря, замыкающий – это первая жертва при встрече с вражескими истребителями.

В этом вылете мне не везло с самого начала. Сразу же после отрыва перевозжу самолет в набор и вижу, как прямо перед глазами мгновенно поднимается и вертикально встает дюралевый лист, прикрывающий верхнюю часть капота. Набегающим потоком воздуха его стало заворачивать по полету. Понимая, к чему это приведет, молю бога, чтобы его совсем сорвало, но этого не происходит. Он еще больше отклоняется назад и закрывает входное отверстие канала водомаслорадиатора. Вода в радиаторе закипела, и мотор начал перегреваться. Через клапан расширительного бачка водорадиатора пар с брызгами кипящей воды начало выбивать наружу. Под действием набегающего потока эта смесь стала оседать на остекление фонаря. Вследствие этого резко ухудшился обзор вперед.

Лечу словно в плотных облаках. Впереди белая занавесь. Ни группы, ни впереди идущего самолета не вижу. Перегретый двигатель стал заметно терять мощность. К одной неприятности прибавилась другая: чувствую, что очень туго ходит ручка управления. Для одиночного полета это еще терпимо, но для полета строем – одно мучение. «Молодцы» техники, хорошо подготовили самолет: замки капота как следует не

закрыли, троса управления натянули так, что ручкой еле ворочаю. Через левую форточку фонаря замечаю в развороте головные самолеты группы. Они меня уже не интересуют: лететь с ними не придется. Перегретый мотор вот-вот должен встать, но, пока он еще как-то тянет, надо попытаться развернуться в сторону аэродрома и сесть.

Начинаю вводить самолет в разворот и в этот момент вижу, как лобовое стекло стало быстро светлеть, а затем и полностью очистилось от водяной эмульсии. Машинально бросаю взгляд на прибор температуры воды: она постепенно пошла вниз, но все еще остается выше нормы. Порядок, думаю, попробую выполнить задание. Доворачиваю машину в сторону группы. Она почти в сборе. Прилагаю все усилия, чтобы как можно быстрее ее нагнать. Расстояние между нами медленно сокращается. Надо бы сбавить обороты, чтобы хоть немного охладить двигатель, но боюсь, что отстану еще больше. К тому же еще группа все время идет с набором высоты. Без конца проклиная техников, плохо подготовивших самолет. Мучаюсь из-за них.

Видно, что Киселев идет в набор почти на максимальном режиме. Он, конечно, не знает, что испытываю я. Надежда на то, что мы будем делать круг над аэродромом истребителей сопровождения, во время которого я за счет срезания маршрута мог бы нагнать группу и занять свое место, не оправдалась. Они взлетели заранее и встретили нас в воздухе. Ко мне подошла пара, и ее ведущий сердитым голосом проговорил: «Горбатый», ты все время будешь идти один, может, нагонишь группу? Так будет веселее». В ответ на справедливый упрек хотелось ответить: «Пару не хватает». Давно бы нагнал, стараюсь, как могу. Не имея передатчика, открыл фонарь кабины и рукой сделал жест вокруг головы, дескать, слышу тебя, но сделать ничего не могу. На подходе к линии фронта нас встретили «фоккеры». Их взлет с аэродрома Стальной Конь я увидел в момент, когда группа проходила рядом с ним. Наши истребители успели атаковать некоторых из них на взлете, но, видно, не очень удачно. Большая часть успела взлететь и атаковала нас.

В этот момент я почувствовал, что действительно выполняю настоящий боевой вылет. Свою группу я нагнал над целью. По тому, как она шла, было видно, что она не слетана и летчики в ней не самые сильные. Видимо, командиры эскадрилий дали слабачков, оставив для своих групп более опытных. В этом вылете мы должны были нанести бомбоштурмовой удар по технике противника, двигавшейся по дорогам в направлении Орла в районе населенного пункта Домнино. При подходе к цели открыла огонь зенитная артиллерия. Киселев еще больше увеличил скорость. Я опять стал отставать от группы.

Желая побыстрее ее нагнать, забыв о противозенитном маневре, лечу по прямой, не маневрируя. Это явилось моей грубой ошибкой. Зенитки взяли самолет на прицел. На фоне ясного безоблачного неба вижу черные шапки разрывов. Только хотел взять ручку на себя, чтобы выскочить из них, как был оглушен взрывом. Где-то рядом раздался сильный удар. Над головой появился какой-то темный предмет. Бросаю взгляд вверх и вижу непонятно откуда взявшуюся 100-кг фугасную бомбу, которая тут же исчезла. Откуда она взялась, я понял уже на земле после осмотра самолета. В самолет угодил снаряд, но, несмотря на прямое попадание, он летит и, главное, хорошо слушается рулей.

Еще не придя окончательно в себя после оглушительного удара, вижу, как Киселев, а за ним и второе звено переходят в пикирование. Через несколько секунд иду за ними и я. Прямо под собой около дороги, рядом с небольшим мостом через речушку, замечаю несколько танков. Прицеливаюсь, пускаю РСы, затем сбрасываю все бомбы. После вывода из пике делаю горку, слежу за Киселевым. В пологом планировании он бьет из пушек и пулеметов по автомашинам на дороге. Повторяю его маневр и штурмую крытые грузовые машины. После атаки набираю высоту и слышу возбужденный голос стрелка Феди Шатилова: «Маневрируй, маневрируй, заходит истребитель!» Раздается короткая очередь его пулемета. В кабине появляется неприятный специфический запах порохового дыма. И тут же вижу вокруг самолета летящие

сзади трассы эрликонов, сопровождаемые сильными резкими звуками стрекота металла по металлу, схожими с работой несмазанной швейной машины. Резко обрезает мотор. Кидаю взгляд на приборы. Стрелки давления бензина и масла стоят на нуле.

Вижу, как сзади в нескольких метрах от меня быстро выскакивает ФВ-190 и отваливает вправо. На плоскостях его машины отлично вижу черные кресты. Вот кто меня доконал, гад проклятый! Тяжелая машина, как утюг, устремилась к земле. Вижу под собой небольшую площадку, вокруг нее сплошные окопы. Направляю на нее нос самолета. На правой ее стороне замечаю стоящий У-2. «Видимо, эта площадка для него», – мелькнуло в голове. Раз сел У-2, попробую сесть и я. Почти у самой земли успел поставить кран шасси на выпуск. О том, что производить посадку на незнакомой местности с выпущенным шасси запрещено, отлично знал, но хотелось сохранить машину.

Приземление произошло настолько быстро, что я не уловил момента касания земли. Поле настолько сильно проросло самосевом пшеницы вперемешку с высоким бурьяном, что пользоваться тормозами почти не пришлось. Пробежав около двухсот метров, машина остановилась в нескольких метрах от длинного окопа. Открыл фонарь кабины и только тут увидел, что стало с самолетом. Взрывом сорвана треть обшивки центроплана, нет ни одной из крышек обоих бомболюков. Во внутреннем бомболюке вырвана балка бомбодержателя вместе с замком, на котором висела 100-кг бомба. При последующем осмотре я понял, что зенитный снаряд разорвался под бомбой. Взрывом ее вместе с балкой и замком выбросило из бомболюка. Ее-то я и видел в момент взрыва.

Весь фюзеляж и часть центроплана залиты моторным маслом. От этого они блестят и кажутся выкрашенными темно-коричневым лаком. С трудом с помощью рук спускаюсь на землю, выпачкав комбинезон. Смотрю на кабину Феде. Его не видно, и даже фонарь закрыт. Хотел узнать, почему он мало стрелял. Окликнул. В ответ – тишина. В этот момент к самолету подошли два авиатора в шлемофонах. Спрашиваю, откуда они, забыв о самолете, который видел перед приземлением. Они указали на У-2. «Мы здесь оказались случайно, – пояснили они. – Летим, видим, появились «фоккеры». Пока не сбили, плюхнулись на краю этого поля, ближе к траншее. Там и трава пониже и, главное, есть где спрятаться на случай обстрела «фоккерами». Из окопа наблюдали, как вас крестили истребители».

Спросили, что случилось, куда попали, почему сел. Понял, что ими движет скорее любопытство, чем оказание помощи. Вскоре один стал торопить другого, чтобы поскорее улететь с площадки. Видя, что они уходят, я попросил сообщить о моей посадке в штаб воздушной армии, куда они направлялись.

Заглядываю в кабину стрелка и вижу Федю лежащим на полу без сознания с мертвецки бледным лицом. Наверное, убит, подумал я. Из ноги сочится кровь. На полу уже скопилась лужа. Тихонько потрогал его. Не шевелится. Назвал несколько раз по имени. Молчит. Что с ним делать, какую помощь оказать, как убедиться, жив он или мертв? Один вопрос в моей голове сменяется другим, и решать их надо немедленно. Пытаюсь поднять его, но в тесной кабине сделать это не так-то просто. Снова положил его на пол кабины. Вижу, как по проселку за траншеей идет «полуторка». Стал махать рукой, стараясь привлечь к себе внимание.

К счастью, меня заметили и поняли, чего я хочу. Машина остановилась. К самолету подошли артиллеристы – капитан и немолодой старшина. Не зная, как удобнее подобраться к кабине, оба выпачкались в масле. Втроем, как можно аккуратнее, вытащили Федю из кабины и положили в тень крыла. Обмякшее тело лежало недвижимо. Все трое не можем понять, жив он или нет. Пульс не прощупывается, дыхания не слышно. Капитан предложил попытаться открыть рот и влить в него чистый спирт. Если он жив, то после спирта наверняка должен подать признаки жизни. Сказано – сделано. Вливаем спирт. Ждем.

Через некоторое время на щеках появляется румянец, затем открылись глаза. Порядок! Сняли наполненный кровью сапог. Разрезали ножом штанину комбинезона. На бедре видим круглую

кровоточащую рану. В горячке я пальцем начал прощупывать место вокруг раны, надеюсь найти осколок или пулю, но ничего не нашел. Затем, да простят меня за это медики! – запустил указательный палец в рану, но и там ничего не нащупал. Тогда капитан говорит: «Давай перевернем его, может, ногу пробило навывлет?» Сделали и увидели выходное отверстие. Ногу пробил 20-мм эрликоновский снаряд. Перед тем как попасть в нее, он пробил 5-мм бронеплиту кабины и патронный ящик пулемета стрелка.

Придя в себя, Федя тихим голосом спросил, где он. Стараясь успокоить, я ответил ему. «Наклонись ко мне», – все таким же тихим голосом, близким к шепоту, попросил он. Из глаз показались слезинки. Стараясь сдержаться и окончательно не заплакать, перебарывая душевные эмоции и отведя глаза в сторону, помолчав, с застенчивостью проговорил: «Передай Вале (нашей мотористке), я, наверное, умру, но душа моя с ней, люблю ее». Не разбираясь в медицине и впервые видя человека с таким ранением, я понял, что эта рана, если не будет каких-либо сопутствующих ей неприятностей, не смертельна. Поэтому, как мог, успокоил его: «Мы с тобой еще будем бить фашистов. Сейчас отправим тебя в лазарет». Капитан, слушая наш разговор, перебив меня, проговорил: «Мы тебя сейчас в один лазарет отвезем. Я знаю, где он находится, не волнуйся». Перед тем как отправить Федю, я снял у него с пояса «кольт», чтобы не стеснял, а главное, чтобы сохранить это оружие. Его в полку не хватало, особенно воздушным стрелкам. Федю погрузили в машину. Еще раз попросил артиллеристов выполнить мою просьбу и поблагодарил за помощь. На прощанье поцеловал его. Эти артиллеристы, не в пример авиаторам, сделали все, что могли, а главное, оказались отзывчивыми людьми. Жалею, что не узнал их имен и фамилий. Но тогда было не до этого.

Не пройдя и половины пути от дороги, где расстался с Федей, до самолета, услышал стрекот мотора легкого самолета. Из-за склона оврага со стороны речки Зуша выскочил УТ-2. Сделав над моим «илом» два круга на малой высоте, сел на дорогу, где только что стояла полуторка. В замызганном затертом комбинезоне, похожем на те, в которых в паровозный век можно было видеть кочегаров, вылез, как я понял, технарь. В те времена только они носили такие замусоленные комбинезоны, которых почти никогда не снимали, даже спали в них у самолетов. Подошел ко мне и, не здороваясь, спрашивает: «Что случилось, когда плюхнулся, какая нужна помощь? Не видел ли севших поблизости истребителей?»

Было видно, что его больше интересовали истребители, чем мой «ил». Перед взлетом технарь обещал сообщить обо мне в свой штаб для последующей передачи в штаб воздушной армии. Два разных самолета были около меня. Наверняка хотя бы один сообщит в штаб ВА. Значит, не сегодня завтра ко мне обязательно кто-то прилетит или приедет, подумал я. Прикинул, где было бы удобнее подготовить полосу для посадки У-2. Оставшись один, подошел к самолету и стал осматривать пробоину.

Прежде чем сосчитать пробоины и повреждения, полученные самолетом, замечу: если бы его можно было сохранить и доставить в музей, был бы неплохой экспонат. Можно было бы видеть, сколько пробоин привозил штурмовик, возвращавшийся с боевого задания. Прежде всего меня интересовало, что случилось с мотором. Открываю нижние бронированные подмоторные люки, и сразу стало ясно, почему после посадки струей лил бензин. Он продолжал течь даже после того, как я перекрыл противопожарный кран.

Снаряд «эрликона» полностью отбил топливный фильтр. Начинаю его искать и не могу найти. Просматриваю все пространство под мотором, а фильтра нет. Он оказался в самом конце бронированной коробки мотора, за которой находился кок винта. Как туда попал, можно только гадать. Не думал, что он там окажется. Помимо отбитого фильтра был полностью перебит маслопровод, или, как его еще называли, петрофлекс. Из маслосистемы вытекло 80 литров масла. Счастливый случай избавил машину от пожара. Все условия для его возникновения были налицо.

Удачным для меня оказалось попадание зенитного снаряда в бомболок. Он угодил в торцевой стык брони борта с полом кабины и завернул в бомболок, а не в мою кабину. Если бы это произошло, то вместо бомбы из кабины выбросило бы меня, а вернее сказать – мое тело. Хорошо и то, что бомба не

сдетонировала, а то бы от меня вообще ничего не нашли. Количество осколков в плоскостях не считал, а только количество пробоин от эрликоновских пушек ФВ-190, которые прервали мой полет. Их оказалось не так много – всего 37.

После посадки я слышал шум струи льющейся откуда-то жидкости. Подумал, что это течет вода из водосистемы, но, когда подошел к мотору ближе, увидел, что это хлещет бензин из перебитой трубки бензопровода. Перекрыть ее я не мог – пожарный кран был также перебит. В течение нескольких минут он тек на землю, пока не опустели топливные баки. Под самолетом образовалась лужа бензина. Я отошел от нее подальше, лег на землю и стал ждать. Мне казалось, что скоро должен прилететь из полка самолет. Ведь наверняка обо мне сообщили те авиаторы, что были здесь.

Время шло, солнце клонилось к закату, а самолета все нет. С наступлением сумерек понял, что сегодня его не будет. Хотелось есть. Полез в кабину стрелка, посмотреть, нет ли там ящика с бортпайком. Его не оказалось. Видно, техник забыл положить. В районе, где я сел, войск не было. Перейдя в наступление, они ушли на запад, в сторону Орла. Наступила темнота. Было тихо, и только где-то далеко на западе просматривались всполохи разрывов и доносилась артиллерийская канонада.

От одиночества на душе было немного неприятно. Начал одолевать сон. Забрался внутрь фюзеляжа и устроил постель: под голову положил оба парашюта, а под себя наложил травы. Постель получилась не хуже, чем у меня в палатке. Устроился уютно, но долго не мог заснуть. Сказалась необычность обстановки: сверкание трасс со стороны уходящего фронта, видимых, как и свет луны, через многочисленные пробоины. Интересно, сколько их всего в фюзеляже? Завтра попробую сосчитать.

Небольшой ветерок доносил со стороны фронта запах гари. В шумевшей голове я мысленно прокручивал весь полет. Ругал себя за неправильные действия в зоне зенитного огня и Киселева за большую скорость полета, с которой он, не собрав группу после удара, стремился быстрее выскочить на свою территорию. Ругал и техников, плохо подготовивших самолет к вылету. С другой стороны, я хоть и не совсем удачно, но все же слетал на задание и получил боевое крещение. В следующий раз буду умнее. Слава богу, остался жив. С этими мыслями я и заснул. Однако сон мой длился недолго. Проснулся от четкого стука, идущего из моей кабины. Вначале подумал, что наконец-то приехали из полка. Окликнул, но никто не отозвался.

Вместо этого послышался топот ног по крылу, а за ним глуховатый звук прыжка на землю. Выскочил наружу с пистолетом в руке и стал всматриваться в темноту. Никого. Заглянул в кабину. Так и есть: на приборной доске нет часов, нет на месте и ракетницы. Это меня взбесило. Поняв, что это вор, решил поймать его и проучить. Но того и след простыл. Уснул я, когда уже совсем рассвело. Весь следующий день я просидел у самолета в ожидании кого-либо из полка. Очень хотелось есть и пить. Осмотрел все вокруг, но воды не нашел.

От нечего делать решил сосчитать количество пробоин. Начал с хвостового обтекателя фюзеляжа, а закончил у фюзеляжной звезды. Дальше не хватило терпения – устал. Насчитал их до 800. За звездой, ближе к кабине стрелка, их оставалось еще не менее 300. А сколько их было в плоскостях и центроплане, куда угодил снаряд! Да! Живучая машина Ил-2. Если бы «фоккер» не перебил бензо- и маслопроводы, то наверняка долетел бы до аэродрома.

Прождав безрезультатно несколько дней, решил сам добираться в полк. По пути встретил солдатчиков, которые накормили меня кашей. Вечером того же дня заметил над лесом самолет, потом еще несколько. По траектории их полета понял, что неподалеку находится аэродром. Однако добирался до него почти сутки. Пришел туда весь промокший и в грязи. Аэродром нашел там, где и предполагал. Самолеты У-2 находились на опушке леса и были хорошо замаскированы. С воздуха их было трудно обнаружить.

Командир полка, майор, принял меня приветливо и направил в столовую, где на шестой день вынужденного говения я по-настоящему поел. После обеда он вызвал летчика и приказал ему перебросить меня на У-2 в Райские Выселки. Не веря, что примерно через час буду у своих, я уселся в заднюю кабину. Радость оказалась преждевременной. Летчик начал взлет с непрогретым мотором. На взлете тот начал чихать и давать перебои. На мокром от дождя поле самолет никак не мог набрать скорость. Вот уже кончается полоса, а он никак не оторвется.

Летчик попытался оторвать машину без скорости. У-2, подпрыгнув, ударился колесами о землю, а затем о бруствер щели, проходившей поперек полосы. Самолет встал на нос, замер на мгновение и резко упал на спину. Полный капот. Я, по своему легкомыслию, не был привязан, поэтому вылетел из кабины и угодил в щель, доверху наполненную грязной водой от прошедшего вчера дождя. Кроме меня, в воде плавали летчик и буханка хлеба, которую я на всякий случай прихватил с собой. Летчику капот доставил больше неприятностей. Помимо поломки машины, которая могла закончиться пожаром, у него при падении сорвалась с груди медаль «За отвагу», упавшая в ту же щель.

Я расстроился и проклинал судьбу за сплошное невезение. Вторично идти к командиру полка посчитал неудобным. У него и так неприятность, а тут я опять буду мозолить глаза. Взял размокшую буханку и пошел назад к самолету. Глубокой ночью пришел к нему усталым, насквозь промокшим и с головной болью. Волновался за парашюты. Однако все было на месте. Утром, потеряв всякую надежду, решил оставить самолет и на попутных машинах добираться в полк. Решил поискать какую-нибудь воинскую часть, находящуюся поблизости. В нескольких километрах оказалась полностью выжженная деревня, в которой размещался временный пограничный пункт.

Командир пункта, капитан, отнесся ко мне с пониманием, дал расписку о взятии на сохранность самолета и выделил для его охраны несколько пожилых солдат. Забрав оба парашюта, попрощался с ними и пошел на развилку дорог. На попутках наконец-то удалось добраться до Райских Выселок. На стоянке полка было пусто – ни людей, ни самолетов. Огляделся. В разных местах летного поля лежали побитые штурмовики соседнего полка. Его тоже нет. И не у кого даже узнать, куда все делись. Подошел к месту, где раньше была моя палатка. Из брошенной соломы и всякого барахла сделал себе постель. Перекусил тем, что сумел достать в дороге.

И вдруг в тишине сумерек отчетливо слышу хруст ломаемых веток. Иду на звук. Увидел девушку в военной форме. Ею оказалась прибористка нашей эскадрильи Зина Молодых. Обрадовавшись, она громко крикнула кому-то: «Лазарев пришел». Сразу поднялось настроение. Оказывается, полк перелетел в Выползово. Аэродром этот находится недалеко от Черни, через которую я только что проезжал. Зина находилась в группе, которая осталась здесь с техимуществом. Его еще не полностью перевезли на новую точку. Старшим здесь был инженер полка А. Перепелица, или товарищ «П», как мы его называли. Группа находилась в глубине леса.

В полку моего возвращения не ждали – считали погибшим вместе с Федей. «Откуда вы это взяли?» – спросил я у ребят. «Из штаба соседнего полка сообщили, что вернувшиеся с задания экипажи видели, как ФВ-190 атаковал ваш самолет, как он плюхнулся на землю и тут же взорвался!» Стало понятно, откуда такие сведения. Наверняка от воздушных стрелков, которые пыль, поднятую во время нашей посадки, приняли за взрыв. Летчики доложили о гибели нашего самолета, хотя сами ее не наблюдали. Произошло это потому, что группа уходила от цели без маневра, поэтому летчики не могли видеть, что происходит сзади. Тут надо заметить, что обзор на Ил-2 был очень ограничен, а задняя полусфера при прямолинейном полете вообще не просматривалась.

В группе находилась большая часть девушек полка, среди которых была и Валя Лалетина. Заливаясь слезами, она подошла ко мне. «Мне сказали, – вытягивая дрожащие губы, произнесла она, – Федя убит».



Понимая состояние девушки, я успокоил ее. Слезы прошли, когда она поняла, что он жив и находится в госпитале. Наблюдавшие за нами девушки, часть из которых уже успела завести романы с летчиками и воздушными стрелками, видя, что у Вали текут слезы, думая о невернувшихся с задания друзьях, тоже пустили слезу. При свете костра меня накормили отлично приготовленной гречневой кашей, а товарищ «П» поднес сто граммов водки, от которой я после голодухи сразу же свалился на соломенную подстилку, приготовленную для сна, и быстро заснул мертвецким сном. Так завершились мои недельные мытарства после первого боевого вылета, совершенного 21 июля 1943 года.

Прибыв на новый аэродром, я с огорчением узнал, что в полку осталось всего семь исправных самолетов, а в нашей эскадрилье вообще ни одного. Через несколько дней после моего возвращения у нас осталось всего три исправных самолета, фактически неполное звено. Другие полки дивизии понесли примерно такие же потери. Причиной больших потерь в личном составе и самолетах у штурмовиков являлась, как мне кажется, недостаточная профессиональная подготовка летчиков. Рядовой летный состав прибыл из школ с очень малым налетом.

У меня, например, он составлял менее пятидесяти часов на всех типах самолетов. Понятно, что, чем больше налет, тем свободнее летчик чувствует себя в полете, увереннее и без напряжения управляет машиной. Большое значение для благополучного исхода полета имеет боевой опыт, которого у нас в полку ни у кого не было. Одной только теории, то есть знания, как надо выполнять тот или иной маневр в зоне зенитного огня или при уклонении от атак истребителей, конечно, мало. Необходимо прочувствовать это практически и вводить в строй молодых постепенно, а не всех сразу.

В первом боевом вылете мне пришлось практически прочувствовать, что такое зенитки и истребители. Проанализировав весь полет на земле, я сделал для себя такой вывод: нельзя дремать и долго соображать, что и как делать. Секунда промедления – это уже много. На любую вводную должна быть мгновенная реакция. За время моего отсутствия в нашей эскадрилье погиб командир звена лейтенант Стегний. Заместитель командира АЭ лейтенант Марченко оказался в Тульском военном госпитале, куда попал в обгоревшем состоянии.

Во 2-й АЭ не вернулась с задания целая группа из шести самолетов. Пришло сообщение, в котором говорилось, что они шли на бреющем и попали на противотанковое минное поле с электроподрывом. В момент взрыва мин большая часть самолетов перевернулась и погибла. Те, кто уцелел, сели на другом аэродроме. В связи с этим пришло указание не летать на бреющем над полями, минированными противотанковыми минами. Такие поля находились в местах наиболее вероятного движения наших танков. Немцы предполагали, что, двигаясь навстречу друг другу с северного и южного направлений, они должны были соединиться в районе железнодорожных станций Хотынец и Нарышкино с целью окружения их орловской группировки.

За время боевых действий отдельные летчики полка успели выполнить до десяти боевых вылетов. У нас в АЭ наибольшее их количество было у Коли Лукина. По сравнению с его пятью вылетами я выглядел блекло. Не моя вина, что комэск забрал мою машину и поломал ее на вынужденной во время блудежки. Не один я оказался обиженным с полетами на боевые задания. В нашей эскадрилье не выполнил ни одного полета Борис Портненко, в первой – Коля Тучков. На второй или третий день моего пребывания в Выползове вечером на построении полка девяти нашим летчикам были вручены правительственные награды.

На следующий день погибли два летчика 1-й эскадрильи орденосцы Панков и Егоров. Еще через день погиб любимец 2-й АЭ замкомэск старший лейтенант Кочетков, особенно нравившийся девушкам. Он был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Не повезло ребятам. Думали ли они, что сразу же после получения высоких наград расстанутся с жизнью? Не суждено было им выжить в войне и

вернуться с наградами к родным, близким и друзьям-товарищам. Да! Война есть война.

Бои под Орлом были в самом разгаре, а наш полк в такой напряженный момент остался без самолетов. Мы понимали, что долго это продолжаться не может. И не ошиблись. 30 июля во время ужина среди летчиков прошел слух – завтра летим на завод за новыми самолетами. И действительно, утром следующего дня мы сдали в соседний полк оставшиеся машины, и после раннего обеда большая группа летчиков во главе с Хромовым, среди которых был и я, вылетела на самолете Ли-2 в Куйбышев.

Как пассажиры, все мы, кроме Хромова, летели впервые. Попали в болтанку. Было очень неприятно. Больше всех страдал Хромов. Он говорил, чертыхаясь: «Хуже нет, чем лететь пассажиром. Все время кажется, что летчик пилотирует не так, не чувствует машину. Так и хочется сказать ему: куда ты смотришь, разве можно так плохо управлять самолетом. Дай мне четыре звезды Героя, но больше пассажиром не полечу. Надо иметь адские нервы, чтобы вынести эти муки».

В полете Хромова стошнило. Нам показалось, что этот конфуз с ним произошел из-за чрезмерного употребления спиртного накануне отлета, после которого он еще не пришел в нормальное состояние. Спиртным он особо не злоупотреблял, но никогда не упускал возможности пропустить по маленькой, если считал, что это не помешает работе. Не исключено, что это произошло в связи с особенностями его организма. Такое нередко бывает с профессионалами не только в авиации, но и на море. Известно, как страдал от качки известный адмирал Нельсон. В Куйбышеве мы услышали приятную новость – освобождены Орел и Белгород. По этому поводу Москва впервые за время войны салютовала войскам, которые их освободили. Салюты еще больше подняли боевой дух наших войск.

При облете самолета на заводском аэродроме со мной произошла неприятность. В момент ввода в пикирование я создал отрицательную перегрузку, от которой в кабине поднялась пыль с металлической стружкой. Хорошо, что она не попала в глаза, так как летных очков на мне не было. В обратный путь мы тронулись 13 августа. Перелет выполняли с двумя промежуточными посадками и ночевками – в Кузнецке и Сосновке, находившейся недалеко от Тамбова. И если в Кузнецке ночь прошла спокойно и мы нормально выспались, то в Сосновке пришлось помытариться. Там нас разместили в деревенском ДК, приспособленном под гостиницу для прилетающих экипажей. Как только мы улеглись, нас атаковали мириады клопов. Пришлось спасаться бегством. Спали на чехлах под крылом самолета. Пока мы отсутствовали, полк, как и вся дивизия, перебазировался ближе к Орлу на аэродром Грачики. Этот аэродром находился на территории, только что освобожденной от противника.

Под вечер, ради интереса, я стал бродить в районе аэродрома. Удалившись на несколько сот метров от стоянки, набрел на овраг, подходивший вплотную к летному полю. На склоне оврага увидел немецкие траншеи. Судя по оставшимся дорожкам небольших воронок от пушек ШВАК, ВЯ и ШКАСов, здесь поработали наши Ил-2. В траншеях и около них попадались трупы убитых фашистов. Встречалась и наши. В воздухе стоял неприятный запах.

Об увиденном я рассказал адъютанту эскадрильи, который доложил начальнику штаба полка Шарихину. В тот же день все трупы предали земле. Имен погибших никто не устанавливал. Солдаты БАО вырыли около каждого трупа ямки и лопатами столкнули в них мертвецов. Такие захоронения являлась тогда вполне обычным делом. Не ошибусь, если скажу, что лежат они там и сейчас неизвестными и забытыми. Наверняка кого-то из них разыскивают и сейчас. Сколько таких погибших осталось лежать неизвестными на полях сражений!

Во время перегонки я присмотрелся к новой машине. Самолет мне понравился. Мотор сильный, легок в управлении, отличные, чистые, без преломления стекла фонаря. Подумал: не получится ли так, что по прилете у меня его отберут? Так уже было с предыдущей машиной. Ну, уж дудки, на этот раз буду хитрить. Не буду хвалить самолет. Скажу: «Машина так себе, обычная». Тогда, пожалуй, она не привлечет к себе

внимания. Но провести никого не удалось.

Начальник воздушно-стрелковой службы (ВСС) полка старший лейтенант Богданов, выслушав мой отзыв о машине, хитровато прищурил глаза, сказал: «Ну что ж, посмотрим, какая она на самом деле». Поднял ее в воздух и полетел в зону. После взлета я тут же пошел к Сеничкину и высказал ему все, что накопело у меня на душе. Сеничкин сделал вид, что сочувствует мне, но помочь ничем не может – самолеты гнали для всего полка, и какой кому достанется, решает сам командир. Богданову тоже нужна машина, хотя он в перегонке и не участвовал.

Идти к командиру полка и просить оставить ее за мной я не стал. Единственное, на что я рассчитывал, – вдруг самолет ему не понравится? Тогда он будет мой. С нетерпением ждал прилета начальника ВСС. Наконец полет окончен. Богданов зарулил на нашу стоянку. Видя мое грустное выражение лица, улыбаясь, сказал: «Машина неплохая, правда, немного туговата в управлении. Брать ее пока не буду. Летай на ней сам». Раз этот туговат в управлении, то какими же легкими они должны быть у командиров? – подумал я. Мнение о машине Богданова пошло мне на пользу. Его авторитет как летчика в полку был непререкаем. Машину закрепили за мной. На ней я совершил около двадцати боевых вылетов, пока в одном из вылетов она не пострадала от «фоккера». Было это уже на другом фронте.

После Курска в нашей эскадрилье из летных командиров остался только капитан Сеничкин. Обязанности командиров звеньев временно исполняли летчики, выполнившие наибольшее количество боевых вылетов. Ими стали бывшие однокашники по Балашовской авиашколе Коля Лукин и Толя Привезенцев. Боевых вылетов у них было чуть больше, чем у меня. Однако, став командирами звеньев, они стали относиться ко мне не как к товарищу, а как к подчиненному. Особенно стремился показать себя Лукин. Он даже сменил тон обращения, стараясь показать свое превосходство. Не терпел любых возражений с моей стороны, даже в тех случаях, когда понимал, что неправ. Назначение на командную должность каждый воспринимает по-своему. Но Лукин явно старался казаться выше нас, рядовых. Поэтому отношения между нами стали чисто служебными. Не таким был Привезенцев. Своего «я» он не показал. Нравился мне своей скромностью, мог внимательно выслушать критические замечания, которые из командиров редко кто выносил.

В Грачиках у меня почти полностью сменился экипаж. Механиком самолета вместо младшего техника-лейтенанта Левина, с которым мне работать фактически не пришлось, стал недавно прибывший из училища сержант В. Шипядин, уроженец города Шарья Кировской области. С ним я не расставался до конца войны. Вместо находившегося в госпитале Шатилова стал летать с прибывшим в полк молодым стрелком Н. Ипановым. Прежнюю мотористку В. Лалетину сменила Аня Огородникова. Все они оказались старательными и добросовестными специалистами. К их работе у меня никогда не было претензий. До сих пор вспоминаю о них с теплотой. Начиная с Грачилов, я стал регулярно летать на боевые задания. На новой хорошей машине с сильным мотором было легко держаться в строю. Летал я без всякого напряжения и робости, так, словно и не на боевые задания, во время которых гибнут люди.

В этот период не было ни одного вылета эскадрильей, в котором бы я не принимал участия. В Грачиках мы не потеряли ни одного самолета. Отчасти это объяснялось несколько ослабленным противодействием со стороны противника. Но главной причиной успешных действий явился, хоть еще и не большой, приобретенный опыт. Летчики эскадрильи стали лучше держать строй в составе группы. По количеству боевых вылетов я нагнал остальных, а кое-кого даже обогнал. Произошло это потому, что меня стали включать в состав групп, которые водили командир полка и его заместитель Сухих. Обычно я был у них ведомым. Для меня это было лестно, ибо наши командиры ведомыми, как правило, брали наиболее подготовленных летчиков.

После взятия Орла наши войска пошли вперед. Линия фронта приблизилась к Брянску. Летать на

задания из Грачилов стало далековато, и полк перебазировался на аэродром Жудри, находившийся примерно в двадцати километрах севернее Карачева. Аэродром находился в лесу. Тяжелый песчаный грунт затруднял эксплуатацию самолетов. Большая поляна, которую использовали под летное поле, немцами была заминирована. На противотанковых минах подорвалось более полутора десятков наших Т-34. При подготовке рабочей полосы подбитые танки тягачами оттащили за пределы полосы, оставив их на самой границе аэродрома. Такое соседство делало нашу работу небезопасной. При расчистке полосы тыловики, видимо, настолько торопились, что не успели захоронить погибших танкистов.

Несколько подорванных танков находилось около стоянки нашей АЭ. У всех танков взрывами повырывало башни вместе с пушками. Они лежали от них в 15–20 метрах в самых разных положениях. У одной башни пушка почти на всю длину ствола вошла в землю. «Какая же сила взрыва у мины, если многотонная башня, словно игрушка, так далеко, кувыряясь, улетела от танка? Удивительно», – подумал я. Любопытства ради я забрался на один из танков, посмотреть, что внутри. С прискорбием увидел погибший экипаж. Танк, как понял по лежавшему без черепной коробки лейтенанту, был командирским. У второго члена экипажа, сержанта, головы не было совсем. Вероятно, взрывом ее выбросило наружу. В танке лежали личные вещи танкистов, топографическая карта, орудийные снаряды, автоматы ППШ, пачки патронов к ним. Дальше я не пошел: очень уж тяжело было смотреть на это.

С этого аэродрома я произвел наибольшее количество боевых вылетов за время пребывания на Брянском фронте. Не все они прошли гладко. В этот период наши войска вели бои по прорыву обороны противника, проходившей по лесам восточнее Брянска. Наш полк в числе других осуществлял авиационную поддержку наземных войск. Штурмовая авиация наносила массированные бомбовые удары по боевым порядкам противника. В воздухе одновременно находились целые авиационные корпуса. С целью увеличения бомбового залпа нагрузку на самолет вместо обычных 400 довели до 600 кг. При этом заметно увеличилась длина разбега на взлете. Песчаный грунт аэродрома, о котором я уже упоминал, особенно усугублял это, в чем мне пришлось убедиться при первом же вылете. Потом мы привыкли.

В одном из вылетов у меня произошел случай, едва не закончившийся серьезным летным происшествием. На взлете даю полный газ. Самолет начал разбег. Замечаю: скорость он набирает не в обычном темпе, а очень медленно, лениво, не так, как в предыдущих взлетах при максимальной загрузке. Бросаю взгляд на тахометр. Счетчик показывает недобор до нормальных около 200 оборотов. Тут же включаю форсаж, обороты увеличились до нормальных взлетных, но на форсаже они должны возрасти еще на 200. К этому моменту самолет пробежал уже больше половины взлетной полосы, где обычно уже происходит отрыв.

Понимаю, что и через несколько десятков метров он вряд ли оторвется – необходимой скорости для этого нет. Впереди себя на линии взлета вижу один из тех Т-34. Чувствую, что до него самолет вряд ли оторвется. Прекращать взлет поздно. Лобовой удар на скорости 140 км в час не сулит ничего хорошего. Времени на размышление нет. Промедление – смерть. На самолете – боезапас и полная заправка топливом. Произойдет взрыв и пожар с гибелью экипажа. Подрывать тяжелую машину раньше времени крайне опасно. Она все равно не будет держаться в воздухе. Подпрыгнув, тут же упадет на землю.

Единственное, чем это может помочь, – избежать лобового удара в танк. За ним проходит проселочная дорога, а за ней начинается хвойный строевой лес. Лучше уж врежусь в лес, чем в танк. Не мешкая, подрываю самолет. Зависнув на какое-то мгновение в воздухе, он успевает пролететь над препятствием, чуть не зацепив его колесами, ударяется о дорогу, поднимая тучу пыли, делает «козла», за ним второго уже за дорогой, потом третьего. Не убирая газа, жду, чем все это кончится. Погибать так с музыкой.

Вижу, как правая плоскость сносит молодую сосенку диаметром около 15 см, стоявшую отдельно

перед лесом, затем левая другую чуть потоньше. Самолет висит без скорости. Подо мной сплошные кроны деревьев. Они быстро уходят вниз. Меня спасает круто спускающийся глубокий овраг, заросший соснами. Не мешкая, убираю шасси. Вижу, что еще не все потеряно. Стараюсь удержаться на этой высоте. Постепенно нарастает скорость. Прибор показывает 540 км в час. Не может быть! Бросаю взгляд на трубку Пито (сейчас ее называют ПВД). Все ясно. При столкновении с сосной ее вывернуло под 90 градусов к набегающему потоку. На самом деле скорость у меня не более 180 км в час.

Осматриваю плоскости. На правой сосна срезала обшивку до переднего лонжерона. Несколько хвойных веток застряли в ней и этим создавали дополнительное сопротивление. Левая плоскость была повреждена меньше. Часть веток осталась в крыле до посадки. Убрал закрылки. За счет этого немного возросла скорость, что позволило перевести машину в набор. Высота росла медленно. Однако, несмотря на повреждения, самолет шел устойчиво, слушался рулей. Идти на боевое задание на поврежденной машине с ненормально работающим двигателем я, конечно, не мог.

Разворачиваясь «блинчиком», дошел до третьего разворота. До этого успел наскрести около 150 метров высоты. Только собрался ставить руку на кран выпуска шасси, как что-то словно стукнуло в голову: «Что я делаю? Зачем садиться, ведь машина все же летит? Неужели не смогу долететь до цели или другого объекта, находящегося ближе к линии фронта, и отработать по нему? По крайней мере, совесть моя перед товарищами будет чиста». Группу мне, конечно, не догнать, да я делать этого не буду. Полечу один.

Вижу свою группу на большой высоте на пределе видимости. Боясь потерять ее из виду, потихоньку скребу высоту. В воздухе спокойно. Истребителей противника не видно. Они наверняка все там, в общей каше. К переднему краю наскреб 600 метров высоты. Это уже хорошо. Бомбы можно сбросить с пикирования. Хоть оно будет и непродолжительным, постараюсь лучше прицелиться. Главное – найти подходящую цель. Вижу, как наши штурмовики начинают группами входить в пикирование. До них мне лететь еще несколько минут, и к моменту подлета они наверняка уже уйдут от цели. Все группы работают по одному объекту. На земле все горит. Усмехнувшись, подумал: «Только меня здесь не хватает, чтобы еще поддать огня». Наверняка часть сил можно было бы использовать по другой цели, но не я решаю этот вопрос. Солнце уже ушло за горизонт.

От леса тянутся длинные тени, в которых плохо просматриваются объекты: замаскированные машины, подводы. Можно было бы отработать по ним, но жаль тратить бомбы на мелкие отдельные объекты. Тут я вышел на длинную поляну, по которой проходила грунтовая дорога. Во всю ее длину тянулся поток машин и повозок, двигавшихся в сторону Брянска. Ко мне тут же потянулись разноцветные трассы «эрликонов». Вот и цель! Ввожу самолет в пике, серийно сбрасываю бомбы, выпускаю РСы. После сбрасывания бомб чувствую, что машина стала намного легче. Выполняю горку и снова ввожу машину в пологое пикирование. Открываю огонь из пушек и пулеметов по всему, что попадает на дороге. В основном это были автомашины, подводы, группы солдат.

Ведя огонь, замечаю перед самолетом густые и плотные трассы. Отпускаю гашетки и вижу – строго в лоб по мне бьет четверенная «эрликоновская» установка. Она стоит на платформе, замаскированной кустами на опушке леса. Ну, думаю, раз у вас хватает смелости вести огонь в лоб, посмотрим, кто больше испугается. Доворачиваю на установку и открываю огонь из пушек и пулеметов. Она тут же прекращает стрельбу. Вижу бегущих от нее солдат и как их накрывают мои разноцветные трассы. Снова возвращаюсь на дорогу. Спасаясь от смерти, солдаты панически бегут в сторону леса.

Один из них, споткнувшись, упал и, не успев подняться, на четвереньках стремится как можно быстрее добраться до леса. Второй прячется за елочку высотой не более метра. Пулеметные очереди накрывают обоих. Лечу уже над самой землей. Делаю небольшие горки и снова открываю огонь. Перед

машиной поднимается на дыбы лошадь и тут же как подкошенная валится на землю. Слышу, как бьет из своего пулемета Ипанов. Молодец, так и надо работать. Хотелось похвалить его, но на разговоры по СПУ нет времени. Бью из пушек и пулеметов по разным целям, но вскоре они замолкли. Перезаряжаю – тишина. Видимо, кончились снаряды и патроны. Но мне не хочется уходить, не поразив все цели.

Стремясь еще больше досадить фашистам и нагнать на них страха, перевожу винт на малый шаг. При больших оборотах он издает неприятный визжащий звук, действующий на нервы и раздражающий животных, в частности лошадей. Прижимаю машину к земле: хоть винтом, но буду рубить гадов. Большая скорость над самой землей вызывает прилив эмоций. Она как бы пьянит, подталкивает к действию, заставляет лететь все ниже и ниже, быстрее и бытнее. Эх! Жаль, что оружие молчит и нечем бить сволочей.

Припоминаются слова из стихотворения К. Симонова: «...бей гранатой, бей штыком, бей, чем хочешь, но убей...» Перед глазами мелькают обезумевшие от страха мечущиеся фашисты, переворачиваются повозки. Слышу голос стрелка: «Командир, ниже не надо – в кабину летит пыль». Слова Ипанова не останавливают меня. «Не мешай, – говорю ему, – буду так идти, пока не кончится дорога». Кончается поляна. Дорога уходит в лес. Перед самым лесом беру ручку на себя. Вижу на встречном курсе немного правее и метров на 500 выше одну из наших групп, возвращающуюся с задания. Ну, думаю, к ней сейчас и пристроюсь.

Энергично ввожу машину в правый боевой разворот, и в этот момент ручка управления вырывается у меня из рук. Ударяюсь головой о фонарь кабины. Лево́й ногой, соскочившей с педали, срываю с крепления радиоприемник, стоявший между ног перед ручкой управления. На какое-то время оказываюсь в невесомости. Вижу только небо и теряю пространственное положение. Не пойму, что случилось. Хватаюсь обеими руками за ручку, но в горячке не могу сообразить, в какое положение ее надо поставить, чтобы вывести самолет в нормальное положение.

В этот миг улавливаю очень быстрое приближение к самолету хвойных веток. Часть из них вместе с искрами, вылетавшими из выхлопных патрубков, влетает в кабину и бьет в лицо. В голове мелькнула мысль: «Все! Погиб!» Но вот макушки сосен начинают быстро уходить вниз. Пытаюсь удержать машину на этой высоте и чувствую, что она слушается рулей и не валится. Делаю небольшую горку и доворачиваю в сторону группы. Она за это время ушла далеко. Придя в себя, понял, что догнать их не смогу, поэтому домой возвращаюсь один. К моему прилету они уже сели.

После посадки к машине подошел Шипицын. Вместо обычной улыбки, с которой он встречал меня после полета, у него хмурое выражение лица. опережая меня, спрашивает: «Товарищ командир, что случилось? В машине ветки сосен». Кислое выражение лица у него было, видимо, потому, что он решил: наверняка, командир в полете «брил» и где-то, зазевавшись, зацепился за сосну. И вот результат. А ты, Василий, теперь исправляй чужие грехи, не спи ночь, чини машину.

На его вопросы я ответил: «Разве ты, «щипчик», не видел, как я взлетал и как еле оторвался по ту сторону танка? – И рукой показал туда, где срубил две сосенки. – Ветки в плоскостях – от них. Если хочешь, сходи и посмотри на них. А получился такой взлет из-за того, что мотор на максимале недодавал 200 оборотов. Проверь двигатель и выясни, в чем причина». Не знаю, что он доложил инженеру, но за выход машины из строя в тот вечер пришлось отвечать мне.

Пока мы разговаривали, я заметил, что Ипанов засиделся в своей кабине. «Николай, ты что не вылазишь? Пора идти ужинать», – спрашиваю у него. Вытянув длинную худую шею, пытаюсь улыбнуться, с бледным как снег лицом, отвечает: «У нас там что-то случилось? Я чуть было не вылетел из кабины, пришлось держаться руками». На ужин он не пошел, сославшись на отсутствие аппетита. У него он тогда действительно пропал из-за обычного укачивания, что нередко бывает у нетренированных в полетах людей. По пути в столовую я проанализировал наш полет и пришел к выводу, что у меня получилась

непреднамеренная бочка с зарыванием носа самолета, в конце которой вскользь зацепился за макушку сосны. Более худшего не произошло только потому, что успел своевременно взять ручку управления на себя и удержать самолет от дальнейшего зарывания.

Штопорная бочка получилась вследствие срыва потока, вызванного резким переходом самолета на другой режим полета, а также повреждения на взлете лобовых частей крыльев. В столовой ко мне подошел посыльный командира полка с просьбой немедленно прибыть к нему на командный пункт. Не закончив ужина, быстро направляюсь к Хромову, догадываясь, по какому вопросу он меня вызвал.

В палатке КП кроме Хромова находилось все руководство полка и, как всегда, вездесущий парторг капитан Секач. Строевым шагом подхожу к столу, за которым сидел командир полка, четко, по-уставному, докладываю о своем прибытии. В слабом тусклом освещении бензиновых коптилок хорошо просматривается раскрасневшееся лицо командира. Таким оно было от воздействия горячительного, которое он обычно принимал прямо в кабине самолета после каждого вылета на задание, потягивая его из фляги, висевшей у него на ремешке.

Можно было представить, в каком состоянии он находился ближе к вечеру, если в иной день выполнял три полета. К этому времени его настроение зависело от обстановки. Когда я пришел, он был явно не в духе. Не выслушав до конца доклада, он, смотря мне в глаза, сердитым хриловатым голосом зло произнес: «Мерзавец! Опять «брил». Макушки деревьев стриг, машина полна елок. О чем ты думал! Самолет из строя вывел». Схватив со стола летный планшет, со словами «под трибунал» наотмашь ударил меня по лицу.

От неожиданности я попятился и, зацепившись за что-то ногой, упал. Поднимаюсь, поправляю гимнастерку под поясом, снова подхожу к Хромову и, опасаясь повторного удара, останавливаюсь у стола, но уже дальше, чем в первый раз. Чувствую, что сейчас от обиды на глазах появятся слезы. Рассказываю командиру, как взлетал и как рубил ветки перед лесом, а также что причиной всему ненормальная работа двигателя. Хромов выслушал меня, не перебивая, и приказал инженеру полка Перепелице лично проверить работу двигателя и доложить, действительно ли он работает ненормально. Замполиту полка Лагутину съездить со мной к сосенкам и убедиться, действительно ли они срублены. С кузова «полуторки» (Лагутин сидел в кабине) я показывал шоферу, куда надо ехать. Сначала подъехали к танку, через который еле перескочил. Несмотря на сгущавшуюся темноту, на примятой траве хорошо просматривались следы колес. Лагутин их внимательно осмотрел.

Когда он увидел срубленные деревья, не смог удержаться от восклицаний. Удивляясь, говорил: «Какая же крепкая машина! Как она не рассыпалась и как ты вообще смог оторваться и лететь! Просто не верится в такое чудо». Я и сам был не менее удивлен. Во время осмотра деревьев слышался гул работающего мотора. Это Перепелица гонял его на предмет выявления неисправностей. То, что я на взлете действительно рубил деревья, подтвердилось. Теперь меня волновало, что скажет Перепелица о работе мотора. Найдет ли причину ненормальной работы? А вдруг он будет работать нормально? Доказывай тогда, что ты не врешь.

Возвращаемся на КП. Лагутин подтвердил мои слова. Через несколько минут появился Перепелица. Вынул из кармана две половинки сломанной пружины РПД (регулятора перепада давления) – автомата системы наддува мотора. Пружина регулировала открытие лопаток Поликовского. От того, насколько полно они откроются, зависела мощность двигателя, о чем можно было судить по показанию счетчика оборотов и личному ощущению летчика.

Случаи поломок этих пружин были тогда нередки. Как только все прояснилось, на душе у меня отлегло. Сменилось настроение и у Хромова. Он сразу подобрел, спросил, с какой нагрузкой я взлетал. Когда узнал, что у меня было 600 кг, сказал: «Да! Такого я еще не видел, тебе повезло, извини, что

погорячился. С кем не бывает. Но смотри, на бреющем больше не летай, знаю, как носишься. Если увижу или узнаю, что брюхом ползешь по земле, уши надеру. Не дай бог, если голову сложишь. А если самолет поломаешь, отдам под трибунал. Ты уже ужинал? Если нет, пойдём со мной, а то одного небось не накормят, уже поздно».

В столовой я сидел за другим столом. Официантка принесла мне полный стакан водки вместо положенных ста граммов и сказала: «Это вам от командира полка. Он сказал, что сегодня вы второй раз родились и это надо отметить». От выпитого сразу поднялось настроение. Хотелось подойти к Хромову и рассказать, как при уходе от цели перевернулся на спину и вмазал в макушки сосен, но вовремя спохватился – вдруг он скажет: «Так, значит, ты все-таки «брил»?»

Э нет, больше ни слова. Не забывай: язык мой – враг мой. Молчание – золото.

На этом аэродроме я обычно спал в развале блоков мотора. Закутаюсь в чехлы, суну ноги в туннель водомаслорадиатора, где долго сохранялось тепло, и посапываю себе. Но в этот вечер место ночлега пришлось сменить. Кругом копошится техсостав. При свете фонариков они латали дыры. Старший техник эскадрильи Растихин опробует мотор. Трудяги пыхтят, стараются быстрее подготовить машину. Завтра с утра снова предстоит напряженная боевая работа.

Во второй половине августа и в сентябре стояла хорошая летная погода. Редко, когда шел дождь. С рассвета и до темноты мы летали на задания. За эти полтора месяца ребята приобрели боевой опыт. По сравнению с первыми днями значительно снизились потери. За время нахождения на этом аэродроме у нас в эскадрилье не вернулся с задания только Коля Лукин. Ребята из группы, в которой он летел, видели его посадку в лесу на территории противника. Зенитного огня не было, не видели они и истребителей. Вероятно, отказал двигатель.

На самолете отсутствовал передатчик, поэтому о судьбе экипажа ничего не было известно. Так я остался без командира звена. Переживал за бывшего однокашника по аэроклубу и авиашколе, выдвиженца по службе. Хоть он и донимал меня своим «я» и всякими поучениями, но я не обижался, так как хорошо его знал. Не понимал только, чем он понравился Сеничкину, который представил его на выдвижение. Разве только тем, что в авиашколу он пришел членом партии. Правда, неясно, где и когда он в нее вступил. Мы были ровесниками и в авиашколу попали на восемнадцатом году жизни.

Оставшись без ведущего, я стал как бы резервным ведомым. С кем только не приходилось летать в паре. Заметив, что я неплохо хожу в строю и всегда держу свое место, меня чаще стали брать в напарники ведущие групп. Редкий вылет, чтобы я не шел с Хромовым, Сухих или Богдановым. У каждого ведущего, образно говоря, была своя «походка», но я к ним приноровился. Знал сильные и слабые стороны каждого. Полеты с разными ведущими стали для меня своеобразной школой. Хорошо видел и чувствовал их положительные и отрицательные качества.

По тому, как они ведут себя в полете, мог определить – правильно ли идут по маршруту, найдут цель или будут метаться в ее поисках, как будут преодолевать зону зенитного огня и обороняться от истребителей, как будут собирать группу при уходе от цели и тому подобное. Присматриваясь ко всему, накапливал боевой опыт и критически его осмысливал: как бы я поступил в подобной обстановке, если бы сам был ведущим. Незаметно для себя втянулся в боевую работу настолько, что полеты на задания стали казаться обычной работой. Чувство опасности притупилось. Не думал, что к этому можно привыкнуть. Не испытывал страха погибнуть. Считал: если что-то случится, то так тому и быть. Это война, и гибель людей на ней неизбежна. Для того она и ведется, чтобы убивать людей, а выжить доведется тому, кому это на роду написано. У каждого своя судьба. Я всегда был готов выполнить любое задание, вплоть до самопожертвования. Разумеется, при таком настрое не испытывал боязни. Не забитая такими мыслями голова всегда была свежей, холодной, работоспособной, а это главное условие успешного выполнения



задания.

Как я и думал, мою поврежденную машину к утру восстановили и включили в боевой расчет. Осматривая самолет, обратил внимание, что вместо бомб к нему подвозят ящики, сколоченные из неплотно сбитых досок, в которых просматриваются большие банки из светлой белой жести. «Что это?» – спросил я у оружейника Алимова. «Фосфор. Будете выливать его на фашистов». Я знал, что с «ила» его можно выливать, но не знал, как это делается. Пришел инженер полка, следом за ним привезли ВАПы. Тут же последовал инструктаж по их использованию.

Во второй половине дня наша эскадрилья пошла на задание. Вел ее Сеничкин. В составе группы летел и я. Полет с ВАПами в полку выполнялся впервые, поэтому Хромова беспокоил взлет, особенно после случая со мной. Машины будут взлетать в перегрузочном варианте. Выливной прибор громоздкий, поэтому он ухудшает аэродинамику самолета. Увеличивается лобовое сопротивление и уменьшается скорость полета, но главное, увеличивается длина разбега, что небезопасно при ограниченной длине нашей полосы.

Чтобы как-то облегчить машину, командир решил высадить воздушных стрелков и полет выполнять одним летчиком. На случай встречи с истребителями противника он попросил увеличить количество истребителей прикрытия. Перед вылетом на земле отработали боевой порядок группы на маршруте, при подходе к цели и в момент атаки. Удар предстояло нанести по колонне техники на дороге Брянск – Рославль и в месте ее скопления у переправы через Десну. Цель была узкой, поэтому выливание фосфора решили проводить парами. Рассчитали высоту, дистанцию между парами, начало выливания, обеспечивающее наибольшую эффективность поражения объекта. Полет выполнялся без каких-либо отклонений от разработанного плана. Выглядел он эффектно и зрелищно, как в кино. При подлете к цели с автомашин, танков и зенитных установок велся сильный огонь. Стреляли даже солдаты из винтовок.

Снопы искр от рикошетирующих о броню пуль летели, как с наждачного точила. Но стоило появиться длинным шлейфом огня, лившимся на землю из самолетов Сеничкина и Ершова в виде горящих шаров размером с хоккейный мяч, за которыми тянулись белые хвосты дыма, сразу же превращавшиеся в сплошное плотное облако, как огонь с земли сразу, точно по команде, прекратился. Летчики последующих пар, шедшие за ними на удалении 300–350 метров, хорошо видели бежавших от дороги фашистов. Но, остановленные огнем, они ложились головой вниз и терялись в дыму.

Фосфор при горении размягчается, тянется и прилипает ко всему, как смола. Погасить его, даже умеючи, не каждый сможет, да и то только один или несколько шариков, а когда их много, сделать это практически невозможно. Огнем и дымом он уничтожает все живое. Гибнет от огня и техника. Там, где стояли танки, автомашины и, конечно же, фашисты, скопившиеся у разрушенной переправы возле Жуковки, образовалось большое белое облако. Поставленную задачу эскадрилья выполнила.

Во время атаки у Жени Медведева в ВАПе не полностью открылась заслонка. Вода из баллона вылилась, и фосфор в нем сразу же воспламенился. Горящая жидкая масса, выдавливаемая из баллона набегающим потоком, разлеталась в разные стороны. Часть ее попала на стабилизатор и хвостовую часть фюзеляжа. Они начали гореть, загорелся и центроплан у сопла ВАПа. Женя это увидел и решил покинуть самолет. Открыл фонарь, сделал горку и стал вылезать из кабины. Я тут же передал ему по радио: «Не прыгай, у тебя горит ВАП, сбрось его».

К счастью, колодка радиошнура еще не разъединилась. Он услышал меня, вернулся на сиденье и сбросил прибор. Я хорошо видел, как объятый пламенем ВАП, точно по заказу, угодил в стоянку немецких машин на опушке леса, где находилось более десятка фашистских солдат. При ударе о землю он разрушился, и оставшийся в нем фосфор огненными брызгами разлетелся во все стороны, поражая людей и технику. Медведев же благополучно дотянул до аэродрома и нормально сел. И лишь когда самолет уже

рулил к стоянке, обгоревшая часть фюзеляжа напомнила о себе. Наехав на кочку, попавшуюся на пути, самолет подпрыгнул, ударился дутиком о землю, и фюзеляж переломился.

Насколько эффективным был наш вылет, мы не знали. Могли только предполагать. Но, видимо, урон врагу нанесли немалый. Иначе немецкое командование в ультимативной форме не потребовало бы прекратить применение фосфора. Они заявили, что в противном случае будут использовать химическое оружие. Не уверен в достоверности этих слухов, но вылетов с ВАПами полк больше не делал. После нашего вылета весь полк два дня простоял в полной боевой готовности со снаряженными ВАПами. На третий их сняли, фосфор от самолетов убрали, и до конца войны мы его больше не видели. После вылета Медведев сказал мне: «Если бы ты не подсказал мне сбросить ВАПы, я бы обязательно выпрыгнул. И как мне это самому не пришло в голову? Опоздай ты на долю секунды подсказать или рассоединись колодка радиошнура – не стоять бы мне здесь сейчас». При разговоре со мной он как-то неестественно улыбался. Видимо, эмоции давали о себе знать.

Потеря самолета произошла явно по вине оружейников, плохо подготовивших ВАП к работе. Чем для летчика может обернуться их халатность, они не подумали. В результате из-за простой копеечной заслонки был потерян не шедший с ней ни в какое сравнение боевой самолет, так нужный на фронте. В меньшей степени чувствовал за собой вину сорокавосемилетний начхим полка капитан Шапиро – степенный солидный человек, имевший степень кандидата наук. ВАПы были для него первой и, как оказалось, последней практической работой, связанной с выполнением боевой задачи за все время пребывания в полку. По поводу злополучного ВАПа Давиду Григорьевичу пришлось выслушать немало колкостей, носивших, правда, шуточный характер.

В один из дней все машины полка находились на стоянках в полной боевой готовности со снаряженными ВАПами. В положенное время летчики пошли на обед. В столовой они увидели Шапиро, который, не обращая ни на кого внимания, усердно работал ложкой и поглощал наваристый борщ. Желая прервать приятное для него удовольствие и зная, как чувствительно начхим реагирует на все, что касается его служебных обязанностей, летчик 2-й эскадрильи Шутенко решил над ним подшутить.

Тихонько, но так, чтобы слышал Шапиро, подмигивая другим летчикам, сказал своему напарнику Стельмакову: «Ты не заметил, когда проходил мимо машины Остропико, что из одного ВАПа шла струйка дыма?» Услышав эти слова, Шапиро сразу прекратил работу ложкой, с побледневшим лицом поднялся из-за стола и побежал на стоянку 2-й эскадрильи. Убедившись, что никакого дыма нет, и поняв, что это очередная шутка летчиков, мокрый от пота и очень сердитый вернулся в столовую.

Увидев шутника, сказал ему: «Шутенко, уж если вы решили разыграть меня, то это можно было бы сделать как-то по-другому. Ведь я по возрасту гожусь вам в отцы. Отсюда до стоянки не менее полукилометра. Пробежка в такую жару могла для меня закончиться сердечным приступом. А я вас считал более серьезным человеком». Шутенко в свое оправдание выпалил ему: «Давид Григорьевич, что вы злитесь на меня? Я ведь вам ничего не говорил. Мало ли о чем мы меж собой можем говорить, не надо прислушиваться к чужим разговорам».

После того как мы расстались с Федей, я все время думал о нем. Где он сейчас? Прошло уже больше месяца, как видел его лежащим в кузове «полторки». Да и Валя Лалетина все время спрашивает, нет ли от него вестей. Наконец из Кирова пришло письмо. Сообщил, что лечение подходит к концу. Скоро выпишут. Рассчитывает попасть в родной полк. В тот же день получила от него письмо и Валя. От радости прослезилась. Благодарила меня, что не бросил товарища. Я ответил, что благодарить надо не меня, а тех артиллеристов, которые доставили раненого в полевой лазарет. Не сделай они этого своевременно, неизвестно, как бы на нем отразилось отсутствие медицинской помощи. Но, как говорится, слава богу, все обошлось.

После почти двухмесячного пребывания в Тульском госпитале в эскадрилью вернулся замкомэск Марченко. Лица его было не узнать. Обгоревшие нос, губы, щеки, подбородок, отсутствие бровей и ресниц настолько обезобразили его приятную внешность, что не могли не вызвать к нему чувства сострадания. Обгорел бы он еще больше, если не сгорел бы совсем, не будь на нем кожаного реглана и не прикрой он вовремя глаза очками. Об этом он не раз говорил нам. Ничего общего от того, прежнего, Марченко не осталось. Изменился даже голос – стал каким-то пискливо-хрипловатым.

Вечером он пришел в палатку летчиков эскадрильи. На груди его гимнастерки мы увидели орден Красного Знамени и третью звездочку на погонах. С интересом слушали рассказ о его последнем вылете, как у него загорелся самолет и о том, что было потом. Горение в самолете оставило след не только на его лице и руках – изменилось и нервно-психологическое состояние. Он стал менее разговорчив, более осторожен, проявлял излишнюю нервозность. На задания стал летать намного реже. Чувствовалась боязнь. Перед каждым вылетом он стал производить отстрел пушек и пулеметов, чего раньше ни он, ни кто-либо другой в полку не делал.

На аэродроме Жудри наш технический состав впервые прочувствовал, насколько важно соблюдать дисциплину и порядок и к чему ведет их нарушение. Когда интенсивность полетов в полку на какое-то время снижалась, у технического состава появлялось немного свободного времени. Пользуясь этим, некоторые из них имели обычай бродить по лесу в районе стоянок самолетов, где находили оставшиеся после боев разные вещи, в том числе и оружие. Забавы ради палили из него без разбора, куда и сколько хотели. И, как часто бывает, ни к чему хорошему это не приводит. Так и случилось в двух эскадрильях. Во 2-й АЭ техник самолета Полторакин вместе со своим механиком Французовым стрелял из пистолетов по веткам, консервным банкам. Насытившись пальбой, они пошли на стоянку.

В дороге Полторакин задержался по нужде. Облюбовав кустик, присел за ним. Французов, отойдя немного, решил еще пострелять. Через листву небольшого кустика увидел какой-то белый предмет и выстрелил. В ответ раздался истошный вопль Полторакина. Тут до стрелка дошло, что это за предмет. За раненый зад Полторакина Францу, как его обычно называли ребята, пришлось держать ответ. От трибунала его спасла хорошая характеристика. Он был специалистом высокого класса, и за него заступились старший техник эскадрильи Собакин и старший инженер полка Перепелица. Если бы не их заступничество, пришлось бы ему отбывать наказание в другом месте. А так оно свелось к понижению в должности до моториста и в звании до рядового.

К сожалению, имел место в полку и трагический инцидент. В нашей эскадрилье механик самолета командира АЭ Сеничкина сержант Алексеев, отличный скромный специалист, тоже не удержался от соблазна подержать в руках оружие, в конструкции которого не разбирался. Находясь на стоянке самолетов, он вместе с товарищами соображал, как взорвать трофейную гранату, у которой отсутствовал взрыватель. Решили вставить в нее взрыватель от нашей, но он не подходил по размерам. С опасным предметом Алексеев обращался, словно ребенок с игрушкой, нисколько не думая о возможных последствиях. Молотком стал вбивать взрыватель в гнездо, как гвоздь в дерево.

В этот момент те, кто стоял рядом, услышали шипение, но никому из них не пришло в голову, что надо немедленно бросить гранату куда-нибудь подальше, а самим залечь. Произошел взрыв. Алексеев погиб, остальные, в том числе и моя новая мотористка Оксана Лахно, были ранены. Этот случай потряс всех нас и явился наглядным примером, что надо быть внимательным и осторожным при обращении с оружием. О ЧП узнала вся дивизия. Гибель людей и выход из строя на длительное время классных авиаспециалистов отрицательно сказались на сроках подготовки техники к полетам. Командование дивизии строго предупредило командира и замполита полка об ослаблении дисциплины и потребовало принятия решительных мер по наведению порядка. После принятия соответствующих мер состояние дисциплины

улучшилось, а стрельба прекратилась.

В нашей эскадрилье любителем подобрать что-либо из множества валявшихся на аэродроме предметов был пожилой, лет около пятидесяти, солдат, рядовой Филиппов. Авиаспециальности он не имел – занимался хозяйственными работами и нес караульную службу. Как-то рядом со стоянкой он увидел подметку, торчавшую из песка. Она его чем-то заинтересовала. Попытался вытащить, но она не поддавалась. Тогда он разрыхлил песок, рванул и наконец вытащил сапог вместе с оторванной ногой. Кто был тем несчастным, уже не узнаешь, но по всем признакам – наш.

Филиппов отнес ногу в лес и захоронил ее. Я был очевидцем и вдруг подумал: сколько же еще здесь покоится людей? Видно, слишком торопились наши аэродромные команды в подготовке летной полосы, не захоронив, как следовало бы, погибших. По всей вероятности, командование отвело ограниченное время на подготовку аэродрома. Наверняка его не хватило на захоронение и погибших танкистов, лежавших в подорвавшихся на минах танках. От всего этого на душе остался неприятный осадок. Испортилось настроение и у остальных ребят.

На фронте хорошее настроение появлялось, когда человек мог немного отдохнуть, получить нервную разгрузку. Это бывало, например, когда удавалось посмотреть хороший фильм или выступление хороших артистов, но это бывало крайне редко. Как-то один из политработников сообщил: «Сегодня вечером приедут московские артисты, среди которых будет Рина Зеленая, та самая, которая хорошо известна по многим кинофильмам». К концерту мы стали готовиться заранее. Пораньше поужинали, привели себя в порядок.

Вынашивали планы, как бы поближе пристроиться к сцене. Незадолго до наступления сумерек поставили задом друг к другу две «полторки», накрыли чехлами кузова, и сцена готова. Открытый театр мгновенно заполнился зрителями. Появились артисты, в числе которых находилась и Рина Зеленая. Не помню, в каком она была платье, но очень хорошо запомнил ее белые туфли на английском каблучке. Появился конферансье, начал что-то говорить, и в этот момент послышался гул самолетов. Наступила пауза. Из-за леса над северной границей аэродрома показалось несколько немецких бомбардировщиков, летевших в восточном направлении.

Появление непрошенных гостей вызвало панический страх у артистов. Они стали прыгать с машин и прятаться в близлежащие щели. Самолеты пролетели мимо, не делая попыток отбомбиться. Мы, зрители, остались на местах, так как видели, что бомбить они будут не нас, а какой-то объект в глубоком тылу, и терпеливо ждали возвращения на сцену артистов. Наступила ночь, а их все нет. Так мы их и не дождались. Утром на месте, где стояли машины, нашли белый каблук, потерянный Риной Зеленой. То, что он был именно ее, сомнений не вызывало – только она была в таких туфельках. Наши надежды, что артисты выступят на следующий день, не оправдались. После неудавшегося концерта они поужинали и уехали. И когда мы потом вспоминали об их приезде, то всегда кто-нибудь пускал остроту по поводу каблук.

В начале сентября после нескольких ненастных дней погода разгулялась, наступило «бабье лето». Сразу же началась активная боевая работа. В те дни мы чаще всего летали на уничтожение танков. Вылеты выполнялись по просьбам наземных войск, поступавшим в полк через штаб дивизии. Как-то во второй половине дня оттуда пришло распоряжение быть немедленно готовыми к нанесению всем полком удара по железнодорожному мосту через речку Навля около станции Синезерки, что южнее Брянска. Вылет производить по команде из дивизии. Командир полка сообщил, что немедленно полк вылететь не может. Необходимо не менее двух часов для смены боекомплекта. Самолеты снаряжены ПТАБаами – бомбами для удара по танкам. По мосту же надо бить фугасными.

Вначале из дивизии пришло неуверенное «добро», но не прошло и пяти минут, как вновь поступило прежнее распоряжение, в котором в категорической форме не допускалось никаких отсрочек. Помимо

письменного распоряжения из дивизии сообщили по телефону, что это распоряжение поступило из штаба ВА. Надо лететь с теми бомбами, какие подвешены. В налете участвуют несколько полков, и нарушать спланированный порядок недопустимо. Первая группа эшелона уже начала взлет. Ваш полк идет последним и замыкает колонну. Кроме удара, нам необходимо сфотографировать результат работы. Коль такое распоряжение поступило, то обсуждать, есть ли смысл бомбить мост ПТАБми, Громов, естественно, не стал. Приказ есть приказ.

Полк повел командир. Заместителем шел Сухих. Я у него был ведомым. При подлете к месту встречи в ясном солнечном небе отлично просматривались впереди идущие группы в окружении истребителей сопровождения. Это напомнило мне тот вылет, когда я еле оторвался от земли и рубил сосны на взлете. Большого количества штурмовиков, одновременно находившихся в воздухе, мне не довелось видеть до конца войны. В районе цели по нам открыли сильный огонь с земли, однако специально выделенные группы штурмовиков быстро подавили его. Отчасти он стих из-за появления истребителей противника. Наши сразу же ввязались в бой с «фоккерами». Мост через речку оказался небольшим, и я подумал: и стоило посылать такое количество самолетов на какой-то мостик?

При подлете к цели было хорошо видно, как в районе моста сериями рвутся фугаски, сброшенные впереди идущими полками. В сплошных разрывах бомб среди султанов поднятой воды ферма моста продолжает стоять как ни в чем не бывало. Ни одного прямого попадания. Подошла и наша очередь ударить по упрямцу. Но что мы можем сделать своими малютками, коль не смогли фугасными? Группами по четыре-шесть самолетов пикируем на цель и обрушиваем на нее град ПТАБов. На выходе из атаки в развороте смотрю на мост. Чуда не произошло. Его ферма как стояла до нашего подхода, так и стоит. Это видела и вся наша группа. Понятно, с каким чувством мы возвращались назад.

О том, что разбить железнодорожный мост не так-то просто, мы знали и убедились в этом на собственном опыте. А тут еще Хромов возмутился, что результат удара всех групп не был сфотографирован летчиком второй эскадрильи А. Смоленцевым. Он сделал для съемки все необходимое, за исключением одного – забыл открыть крышку лючка фотоаппарата. Это стало видно после проявки пленки. Когда об этом доложили командиру, он приказал Смоленцеву одному в сопровождении истребителей лететь на мост и сфотографировать его. В повторном вылете летчик задание выполнил. Снимок показал, что мост не разрушен – стоит в окружении многочисленных воронок.

Вечером из штаба воздушной армии через штаб дивизии поступило предварительное боевое распоряжение: с утра следующего дня быть в готовности к нанесению повторного удара по мосту. Наступило утро: все готово к вылету, ждем команду на взлет. Дивизия молчит. Чтобы подстраховаться от возможных неожиданностей, Хромов просит подтвердить штаб дивизии об отданном накануне распоряжении и хотя бы ориентировочно указать время вылета. После продолжительного молчания дивизия дала отбой. Вскоре по телефону открытым текстом передали следующее: партизаны сообщили, что мост хоть и стоит, но пропускать поезда по нему немцы не решаются. Он сильно поврежден ПТАБами, поэтому бомбить его еще раз смысла нет. Стало понятно, что мост из строя вывели именно мы.

В конце сентября зачастили дожди, появилась густая дымка, ухудшившая видимость, особенно в прифронтальной зоне, где было много пожаров. Хороших летных дней становилось все меньше и меньше. Войска вели бои за овладение Брянском. Там стояла особенно плотная дымка, затруднявшая ведущим групп выход на цель. Не всем удавалось сделать это сразу. Иным приходилось делать повторные круги для отыскания объекта атаки. В один из таких дней нашей эскадрилье предстояло нанести бомбоштурмовой удар по живой силе и технике противника, двигавшейся по дороге Брянск – Почеп. На задание пошло пять самолетов. Шестой, Портненко, по какой-то причине вернулся назад. Группу повел сам комэск – капитан Сеничкин. Я шел у него левым ведомым. До перелета линии фронта, проходившей по Десне, полет

выполнялся строго по маршруту. Брянск находился севернее нас. Вследствие плохой видимости отступавший противник огня по нам почти не вел. С нашей высоты местность просматривалась до полутора километров.

После обхода Брянска Сеничкин начал нервничать. Это было видно по тому, как он начал вертеть головой из стороны в сторону, стал заглядывать в полетную карту и непонятно зачем менять курс. Мы дважды пересекли в разных направлениях дорогу Брянск – Почеп, на которой находилось немало подходящих объектов, и ни по одному из них не отработали. Выскакиваем на дорогу Мглин – Брянск. Движение на ней менее интенсивное, чем на почепской. Проскакиваем Мглин. На одной из дорог, идущих из него, встречаем небольшую колонну автомашин и повозок. Не подавая команды, Сеничкин с горизонтального полета сбрасывает на них бомбы, за ним и мы. После этого мы в следующих заходах обычно вели огонь из пушек и пулеметов. На этот раз Сеничкин штурмовать не стал из-за нехватки топлива, которого осталось только до дома.

На обратном пути дымка усилилась, видимость упала до 500 метров. Правее нас вижу окраину Брянска, проскакиваем Десну. Сеничкин, всматриваясь в карту, по всей вероятности, не заметил, как проскочили Брянск и Десну. Пролетев некоторое время в восточном направлении, пересекли небольшую речушку. Он принял ее за Десну и повел эскадрилью над ней в северо-восточном направлении. Как только мы пошли над этой «десной», я понял, что он потерял ориентировку. Видимо, комэск решил, что находится южнее Брянска и, если идти по Десне, можно выйти на город. Уходя от Брянска в северо-восточном направлении, я засекаю время, чтобы определить, на какое расстояние мы уйдем от Брянска. Минут через восемь речка, вдоль которой мы летели, превратилась в ручей, а затем и вовсе исчезла. Сеничкин понял, что это не Десна, стал в круг и опять уткнулся в карту.

Летая рядовым, я никогда не пренебрегал советом старых и опытных летчиков: на дядю надейся, а сам не плошай. Поэтому всегда вел не только общую ориентировку, но и детальную. Хорошо зная район полетов, я примерно представлял, где мы сейчас находимся. До своего аэродрома горючего не хватит, особенно у ведомых, так как при полете в строю расход топлива у них всегда больше. Если мы потеряем еще 5–8 минут, то наверняка с сухими баками попадем в Брянский лес. Ближайшим к нам местом, где имелся аэродром, были Сухиничи. Как на него выйти, я знал.

Надо было идти северо-восточным курсом до железной дороги Брянск – Сухиничи и по ней выйти на этот аэродром. После двух кругов Сеничкин решил лететь вдоль речки в обратном направлении. Не желая падать в лес и видя, что остальные пилоты не помогают командиру в восстановлении ориентировки, передаю по радио: «Кто хочет сесть на свой аэродром, пошли со мной». Покачав машину с крыла на крыло, отворачиваю в сторону и наблюдаю за Сеничкиным. Он что-то неразборчиво передает и одновременно грозно машет мне кулаком в форточку. Я на это не реагирую, иду один – за мной никого. Остальные решили не бросать командира и пошли вместе с ним.

Горизонтальная видимость в том районе была не менее трех километров. Пролетев не более минуты, слышу, как стрелок Ипанов передает: «Командир, сбавь скорость, нас нагоняет группа». О том, что мы «блудим», я стрелку не говорил. Но по характеру полета он это понял сам, о чем мне позднее сказал. Я уменьшил скорость, и группа догнала нас. Сеничкин быстро пристроился справа и стал моим ведомым. Через несколько минут полета показалась сожженная дотла Жиздра. Увидев восточнее города небольшую площадку, от группы отвернул Женя Медведев и, не передав ничего по радио, сел на ней на фюзеляж.

Вскоре показались Сухиничи. Вижу на аэродроме пустые капониры и ни одного самолета. Резко отворачиваю и с небольшим попутным ветерком произвожу посадку на колеса. Пока группа делала круг над аэродромом, быстро подрулил к одному из капониров, снял гимнастерку, подбежал к тому месту, где должно быть посадочное «Т», и лег в белой рубашке на землю, обозначая место приземления. Первым у

этого знака сел Сеничкин, за ним остальные. Самому комэску немного не повезло: при заруливании он колесом угодил в небольшую щель. Машина при этом не пострадала. Через час с помощью работников авиационной комендатуры, которая еще не покинула аэродром, самолет был вытаскен.

Вскоре мы дозаправились и подготовились к перелету. Однако вследствие резкого ухудшения погоды в районе своего аэродрома штаб воздушной армии лететь запретил. Таким образом, все самолеты, за исключением Медведева, у которого, как он после сам признался, не выдержали нервы, оказались спасенными. Посадка Медведева была неудачной. На земле оказались большие пни. Самолет полностью разрушился и ремонту не подлежал. По поводу такой посадки ребята вспомнили сочиненный кем-то язвительный стишок: «Сообщаю – не беспокойтесь, все в порядке! Сел вынужденно на живот, жив, здоров и невредим. Прошу выслать запчастя – фюзеляж и плоскостя!» Комендатура отнеслась к нам хорошо. Нас накормили и даже выдали положенные 100 граммов. На ночлег нас разместили в частных домах. До нашего прилета здесь базировались истребители, которые только что улетели.

Вследствие ухудшения погоды мы просидели в Сухиничах несколько дней. Вернувшись к себе в Жудри, своего полка там уже не застали. На аэродроме осталась лишь небольшая группа техсостава с неисправными самолетами. Сразу же после посадки начался сильный дождь, давший понять, что лететь в такую погоду уже вряд ли придется. Кто-то из ребят достал водки, и мы на радостях, что добрались домой, пропустили по маленькой, в том числе и я. И тут, как назло, пришел приказ: всей группе немедленно перелететь на новое место базирования. Аэродром Выгоничи, или Лопуш, как иногда его называли, находился километрах в двадцати южнее Брянска. Что он собой представлял, никто не знал. Правда, один техник был там, но ничего путного сказать о нем не мог. При этом он все же заметил: «Аэродромчик маленький, с плохим подходом – рядом река и небольшая возвышенность».

Обычно при перелете на новый незнакомый аэродром до нас доводилась информация о нем: место расположения, размеры полосы, посадочный курс, подходы, различные ориентиры и т. д. У нас же не было ни схемы аэродрома, ни хотя бы его кроков. Для летчиков посадка на новый фронтальной аэродром в средней полосе России, особенно в лесистых районах со взлетно-посадочными полосами ограниченных размеров и всевозможными препятствиями на подходах к ним, всегда требовала повышенного внимания и максимума осторожности. Нередко такие посадки из-за незнания особенностей нового аэродрома заканчивались поломками самолетов.

Приземлившись без проблем на незнакомом аэродроме Сухиничи с большой полосой и открытыми подходами и будучи в возбужденном состоянии от принятого, сообщение о перелете на новую точку было нами воспринято как обычное задание, не представляющее особых трудностей. Но уже после взлета пришлось убедиться в обратном – он не был простым. В полете у меня разболелась голова, и это мешало нормально соображать. А все потому, что поддался уговору ребят и выпил. Не сделай я этого, чувствовал бы себя нормально. После этого я дал себе зарок – никогда перед полетами не пить. Забегая вперед, скажу, что слово свое сдержал, за исключением одного случая, происшедшего спустя восемь лет.

Ливневый дождь, заливавший фонарь кабины, резко ограничил обзор передней полусферы, крайне необходимый при заходе на посадку. Делая круг над аэродромом, вспомнил слова техника, сказавшего, что поле маленькое и подходы к полосе плохие. Посадочное «Т» лежало в нескольких десятках метров от берега Десны. Значит, расчет захода на посадку необходимо делать безукоризненно и садиться строго у знака. Но как это сделать, если через переднее стекло абсолютно ничего не видно, а ливень продолжается? Но, как известно, народная мудрость гласит: «Глаза боятся, а руки делают». Так получилось и у нас: несмотря на сложные метеоусловия, садиться надо. Посадку мы, по свидетельству очевидцев, наблюдавших за ней, произвели отлично, не в пример другим, прилетевшим до нас и при гораздо лучшей погоде, а главное, хорошей горизонтальной видимости. В конце полосы мы увидели шесть «илов»,

лежавших на фюзеляжах. Все они были из другого полка.

Помимо нас, на этот аэродром село большинство полков штурмового корпуса. Осматривая границы летного поля, я сразу обратил внимание, что главной особенностью аэродрома были не столько плохие подходы, требовавшие от летчиков максимума внимания при заходе на посадку, сколько ловушка, в которую угодили самолеты, севшие с перелетом. Сразу же за посадочной полосой поперек летного поля проходила широкая оросительная канава, на дне которой была вода. Невольно вспомнил того техника, который предупредил нас только об опасных подходах к полосе, но о главной опасности он, скорее всего, не знал. Осуждать его за это мы не могли – он не специалист в летных вопросах. Его можно поблагодарить хотя бы за то, что он предупредил о плохих подходах. Тем более что все сели нормально и самолеты остались целыми. Летчики поломанных машин, видимо, были слабыми пилотами.

Грамотный летчик всегда садится строго у посадочных знаков. А эти, боясь сесть с недолетом и угодить в Десну, решили сесть с небольшим перелетом и на этом попались. Не сумев своевременно остановить машину тормозами, попали в канаву, о которой, возможно, и не знали. Одна машина села с очень большим перелетом, поэтому она на большой скорости перескочила через нее и абсолютно не пострадала. За канавой простиралось ровное поле длиной не менее полукилометра, которое летчик, скорее всего, принял за продолжение летного поля. Его самолет с большим трудом перетащили на другую сторону злополучной канавы.

Под вечер мне передали приказ командира полка прибыть к командиру корпуса генералу Горлаченко. В данный момент он находился на стоянке или у поломанных самолетов. С такими начальниками мне еще не приходилось общаться. Несмотря на это, особой робости я не испытывал. Знал, что ругать меня не за что. Тем не менее генерал есть генерал, и хотелось скорее узнать, для чего я ему понадобился. Горлаченко находился на стоянке самолетов нашего полка в окружении офицеров инженерно-технической службы. Из присутствовавших я никого не знал. Наша стоянка находилась рядом с побитыми самолетами, откуда, как я понял, они и пришли.

После моего представления генерал попросил меня отойти с ним в сторонку и сразу же спросил: «Лазарев, вы были в группе Сеничкина, когда он блудил?» – «Так точно», – ответил я. «Тогда расскажите об этом полете по порядку от начала и до конца». Заметив у меня некоторую скованность, он попросил не волноваться. Ему хотелось знать, почему я решил самовольно вмешаться в управление группой, как сумел выйти на Сухиничи и каковы при этом были действия Сеничкина и остальных летчиков.

Стараясь ничего не упустить, я рассказал со всеми подробностями, как посадил всю группу, как снял гимнастерку и в белой рубашке лег на землю, обозначая посадочное «Т». Говорил я уже без всякого волнения. Слушая мой рассказ, Горлаченко иногда задавал вопросы, характер которых говорил о том, что он уже беседовал с Сеничкиным. В конце разговора он похвалил меня за решительные действия и рекомендовал всегда быть таким, если твердо уверен в правоте своего дела. Отпуская меня, улыбнулся и пожал руку. Как только я остался один, ребята стали меня расспрашивать. Они, конечно, поняли, о чем шел разговор.

Разыгрывая, говорили: «В люди выбился, за руку с генералом держался. С нами теперь запросто говорить не будешь». Больше всех нашей беседой интересовался Сеничкин. Его интересовало, что я сказал генералу про «блудежку». Для Сеничкина после Тулы она была уже третьей, и он наверняка думал, чем это для него может кончиться. На его счастье, он остался комэском и то только потому, что эскадрилья осталась боеспособной.

Полет этот не остался без внимания и у командования полка. Хромов стал ко мне относиться как-то иначе. Началось это уже в Жудри после моего аварийного взлета, а после спасения группы он вообще стал более доброжелательно относиться ко мне. Вскоре после этого я стал старшим летчиком и был



представлен к ордену Красного Знамени. Тот полет для меня был последним на Брянском фронте. С освобождением Брянска, Почепа, Мглина, Пропойска и других городов полк на этом фронте боевых действий больше не вел. От кого-то из дивизионных начальников стало известно, что на этом фронте дивизия в боях участвовать больше не будет. Всех интересовало, куда нас перебросят. Долго ждать не пришлось. Все прояснилось после нескольких дней.

Аэродром Выгоничи, на который мы перелетели из Жудри, находился в районе, где активно действовали наши партизаны. Раньше на нем базировались немецкие истребители. Здесь мне впервые довелось увидеть партизан. Недалеко от стоянок в лесу находился небольшой одинокий сарай. Около него я увидел мальчика лет 13–14 с автоматом в руках. Сначала мне показалось, что он фасонит перед нами. Однако по его серьезному виду я понял, что он находится при выполнении обязанностей, порученных ему партизанскими командирами. Мое предположение подтвердилось. Он действительно нес службу по охране сарая, в котором в большом количестве находились арестованные местные жители, служившие фашистам. Среди них было немало полицаев. Рядом с сараем толпились родственники арестованных. В руках они держали корзинки и узелки с продуктами, которые хотели передать им.

Несколько женщин со слезами на глазах попытались подойти к сараю, но грозный окрик мальчика заставил их отступить. После ужина мы от нечего делать пошли вдоль опушки леса и набрали на костер, у которого находилась группа партизан. Поздоровавшись с народными мстителями, присели возле них. Завязался разговор. Партизан интересовала жизнь в стране и вообще абсолютно все. Два года они скитались по лесам. С жадностью ловили каждое наше слово. Разговаривая с нами, посматривали на наши погоны и переглядывались, когда мы называли наших командиров офицерами.

Для них это было непривычно. Ведь до войны под словом «офицер» понимался только белогвардеец. А сейчас все наши летчики были офицерами, и мы сами к этому слову только недавно стали привыкать. Необычным им казалось и слово «солдат». Ведь до лета 1943 года рядовых Красной Армии называли красноармейцами. Газет партизаны не видели с довоенных времен. Всю информацию о войне, жизни в стране и мире они получали в основном от командиров, проводивших с ними политинформацию.

После трехдневного стояния в Выгоничах полк перебазировался на аэродром Брянск. Город был в полуразрушенном состоянии. Сохранились лишь отдельные здания, в том числе и большой многоэтажный дом недалеко от окраины, в котором нас разместили. Летное поле аэродрома отступавшие немцы взорвали в шахматном порядке. Мы перелетели туда, как только были засыпаны воронки. Боевой работы с него не вели. Пользуясь свободным временем, пошли осматривать город. Мне хотелось посмотреть, как он выглядел после освобождения.

Город был почти безлюдным, и ходить по нему было неприятно. На одной из улиц нам встретилась молодая красивая цыганка. Ребята, хохмы ради, попросили ее погадать. Прежде чем гадать, она залилась слезами и рассказала, что немцы перестреляли почти весь табор. Успокоившись, она стала гадать. Никому долгой жизни не нагадала. Только одному Смоленцеву сказала, что проживет он девяносто лет, а Женя Медведев – семьдесят. Я в этом не участвовал – знал, что все это чепуха.

Через несколько месяцев ни одного из гадавших не осталось в живых – все они погибли на 1-м и 2-м Прибалтийских фронтах. Здесь, в Брянске, мы собирали самолеты с прежних аэродромов базирования, которые остались там по разным причинам. В большинстве случаев это были поврежденные машины, восстановленные техсоставом полка. Прилетали и самолеты, севшие вне аэродромов. Марченко пригнал из Жердевки и тот, на котором меня сбили в первом боевом вылете. «Как ты ухитрился посадить машину на такую маленькую площадку? Я долго ходил и соображал, как с нее взлететь», – спросил он у меня. Ему, видимо, не сказали, что я был сбит, садился прямо перед собой и на шасси сел совершенно случайно. По поводу самого самолета он заметил: «Какой он тяжелый в управлении!» – «Да, пришлось мне изрядно

попотеть, – добавил я, – может, поэтому и сбили. На таком особо не поманеврируешь, сначала надо потренировать руку». Куда девалась эта машина, не знаю, но после того как ее пригнал Марченко, я не видел, чтобы на ней летали летчики нашей эскадрильи. По всей вероятности, ее оставили для доводки в Брянске и в полк она не попала.

Свободное от занятий и работы на матчасти время мы обычно использовали для прогулок по городу. Во время одной из таких прогулок забрели в какой-то тупик, из которого захотели поскорее выбраться. У проходившего мимо солдата решили спросить, как выйти на такую-то улицу (название ее я уже не помню). Подойдя к нему ближе, я обратил внимание, что он очень похож на Федю Шатилова. Неужто он? Не может быть! Ведь прошла всего неделя, от силы полторы, как получил от него письмо, в котором Федя писал, что скоро должен выписаться из госпиталя, а ехать оттуда несколько дней.

Солдат, увидев, что мы машем ему рукой, остановился. Кто кого раньше узнал, не столь важно. Случилось так, как это бывает только в кино или романах. Оба, конечно, не ожидали встречи. Расцеловались. «Ну вот, Федя, будем снова с тобой летать». – «Да нет, летать нам вместе не придется, – с грустью произнес Федя, – я с пересыльного пункта попал в пехоту. Завтра утром отбываем на передовую». – «Как это в пехоту?» – недоуменно выпалил я. «А так! Когда на пересыльном спросили, кем я воевал, сказал, что был воздушным стрелком. Слову «воздушный» значения не придали, а раз стрелок, то, значит, пехота. Вот так и попал в пехоту». – «Ну, а ты вообще хочешь со мной летать?» – поинтересовался я. «Конечно, но как сделать, чтобы вернуться в полк на законных основаниях?» Решили всей группой идти к его командиру и уговорить отпустить его к нам.

По пути к казарме, где размещалась его рота, встретили старшего лейтенанта, Фединога командира. «Что необходимо, – обратился к нему Федя, – чтобы снова попасть в свой полк? Вот мой командир и летчики нашей эскадрильи». – «Я знаю, что он летчик, – приветливо смотря на нас, сказал старший лейтенант, – мы это поняли по петлицам и птичкам на них. Раз хочешь к своим, иди». – «Как, просто так, без бумажки?» – недоумеваю, переспросил Федя. «А зачем она тебе? Я и так вижу, что вы здесь все свои, авиаторы. Забирай свой сидор и иди. Где он у тебя, в казарме?» – «Так точно, под койкой лежит». – «Ну и хорошо, будь здоров, бей фашистов с воздуха». Вот так, быстро, без бумажек и всякой бюрократической формальности, на месте командир роты решил вопрос перевода солдата из пехоты в авиацию. Так, благодаря случаю, мы встретились вновь. Видимо, летать нам вместе до конца войны было предрешиено судьбой.

Кроме нашего полка, в Брянске базировались мелкие подразделения из других частей штурмовой и истребительной авиации. Здесь я впервые увидел цельнометаллический Ил-2, о существовании которого и не подозревал. На таких машинах во время войны мне полетать так и не пришлось. По всей вероятности, эти штурмовики принадлежали большим командирам. Кому именно, интересоваться не стал, чтобы не портить себе настроение. На них не было следов повреждений, свидетельствовавших об их полетах на боевые задания, после которых частенько оставались пробоины от пуль и осколков снарядов.

Обращала на себя внимание внешняя отделка и покраска. Создавалось впечатление, что машина изготовлена для выставки. Вот бы полетать на такой, мечтательно подумал я. Больше подобных машин мне видеть не доводилось. Все они находились на отдельной стоянке рядом с полуразрушенным ангаром. Всякий раз, проходя мимо, невольно любовался ими, да и не только я. Многие из нас судачили по поводу того, кто их хозяин.

Когда я впервые рассматривал эти машины, услышал звук взлетающего самолета. Быстро повернул голову и в нескольких метрах от себя увидел взлетающий «як». Видимо, летчик неправильно выбрал место старта, так как сразу же после отрыва он правой стойкой шасси задел плоскость красавца «ила». Колесо «яка» застряло в крыле, вместе с ним вырвало и стойку. Тем не менее «як» взлетел как ни в чем не бывало.

Затем он резко перешел в набор, убрал оставшееся колесо и сделал пару восходящих бочек. Затем развернулся, прижал самолет к земле, прошел над аэродромом на бреющем и снова сделал пару бочек. После этого, покачав машиной с крыла на крыло, продолжил набор высоты и улетел на другой аэродром. Все у него вышло эффектно, по-истребительно красиво и с шиком. На память о своем хулиганстве он оставил одну ногу в «иле», выведя, таким образом, из строя обе машины.

Наверняка летчик почувствовал удар, но не понял, что это. Знай он, что произошло, вряд ли бы стал крутить бочки. Интересно, что почувствовал летчик-ухарь, когда понял, что одну стойку вместе с колесом он оставил там, откуда прилетел? Только счастье спасло его от гибели. И, конечно, за свое хулиганство и поломку машин вряд ли понес наказание. Откуда на другом аэродроме могли знать, что он вытворял в Брянске. Ведь на фронте никаких пунктов управления полетами не существовало. В большинстве случаев, при одиночных перелетах, летчики взлетали сами по себе – выпускать-то их было некому. Судя по всему, летчик-хулиган на взлете специально прижал машину к земле, чтобы поугагать кого-то, но его подвел глазомер. Хорошо еще, что при этом никто не пострадал на стоянке.

В доме, куда нас поселили, до нас жили фашистские летчики. На стенах комнаты нашей эскадрильи они оставили после себя красиво нарисованные фашистские боевые ордена. Среди них был и наиболее популярный у них Железный крест. Жить в такой комнате и постоянно видеть перед глазами ордена своих врагов мы, конечно, не могли. Достали белой краски, закрасили всю эту роспись, и вместо немецких я не менее красиво нарисовал наши. Комната сразу преобразилась, стала уютной, «нашенской». Посмотреть на мои художества приходили со всего полка. Появились и подражатели. Нарисовали ордена в своей комнате летчики первой эскадрильи, правда, меньших размеров. Пребывание в Выгоничах и Брянске было для нас отдыхом. Впервые после Тулы мы по вечерам стали проводить время на танцах под баян, на котором играл Назаренко, оружейник нашей эскадрильи.

В один из таких вечеров прошел слух, что наш дом заминирован. Взрыв мог произойти в любое время. Слух этот был небезоснователен: в одной из школ города во время занятий взорвался управляемый фугас. Погибло много детей. Танцы сразу прекратились. Все выскочили на улицу, где в это время шел мелкий морозящий дождь. В темноте я увидел группу руководящего состава полка вместе с его командиром. Хромов срочно приказал разыскать саперов и осмотреть дом. С испорченным настроением, промокшие, ждем их прихода. Заходить в помещение никому не хочется. Стали припоминать случаи подобных минирований. Саперы появились около полуночи. Они поинтересовались, почему мы решили, что дом заминирован, ведь кругом на его стенах стоят отметки «Проверено – мин нет» (обычно на табличке указывалось, кто его разминировал и в какое хозяйство он входил).

Однако командир полка все же попросил саперов еще раз проверить дом. После часового осмотра они доложили Хромову, что подвал и все места дома, где могли бы быть мины, проверены – их нет. Пожелав нам спокойной ночи, они ушли. После этого все отправились спать. На следующий день в столовой один из младших авиаспециалистов шепнул своему соседу по столу: «Как я вчера вечером дал шумок!» – «Какой шумок?» – переспросил сосед. «А тот, насчет минирования. Я нарочно задумал это сделать, чтобы посмотреть, как поведут себя танцоры. Вспомнил про взрыв в школе, дай, думаю, скажу, что и наш дом заминирован». О ложном слухе стало известно командованию полка. В тот же день на вечернем построении шутника строго отругали перед строем и предупредили личный состав о недопущении подобных шуток в будущем.

С взятием Брянска активная боевая работа закончилась, и фронт был расформирован. Об этом мы узнали уже после перебазирования на другое направление. На других фронтах в это время продолжались бои по освобождению Украины. Наши войска продвигались к Днепру и Киеву. Об этом сообщали сводки Совинформбюро, которые до нас иногда доводили политработники.

Под Орлом я стал кандидатом в члены ВКП(б), а затем уже на другом фронте и ее членом. Вступив в партию, я стремился доказать, что оправдаю доверие коммунистов, которые дали мне рекомендацию, необходимую для вступления в ее ряды, и буду выполнять задания так, как это должен делать коммунист. Считаю, что на Брянском фронте я доказал это своей боевой работой. Если кто-то посчитает такую оценку самовосхвалением или нескромностью, то пусть простит меня за это.

После Брянского фронта я считал себя уже обстрелянным бойцом, познавшим войну, хотя понимал, что надо еще многому учиться. Я был уже не таким, как в первом боевом вылете. Со многими своими сверстниками мог кое в чем поспорить и молодых, прибывавших в полк из школ или из запасных полков, кое-чему поучить. Неплохо стал понимать ошибки и промахи ведущих групп. Критически относился к непризнанию ими своих недостатков, когда они сваливали свою вину на рядовых летчиков. Не раз досадовал, когда видел, как ведущие бьют по пустым деревьям, где ни войск, ни техники противника не было. Одной из таких деревень, как помнится, была Журавка, которую мы всем полком под предводительством Сухих полностью сожгли.

Был и такой случай: майор Сухих, ведя полк на какую-то подвижную цель северо-восточнее Брянска, найти ее не смог. Не нашел он и запасную цель, и мы вернулись всем полком на свой аэродром с полным боекомплектом. Длительное время мы находились над территорией противника, подвергаясь опасности, но задания так и не выполнили. Получилось это из-за временной потери ориентировки, о которой он промолчал. А бомбы не сбросил из боязни ударить по своим.

Тут он поступил правильно: если не знаешь, где находишься, – не бей. Но все могло быть иначе, если бы Сухих смог перебороть свое самолюбие и откровенно передать группе, что цель найти не может. Наверняка ему бы кто-нибудь помог. Молча водил он группу то в одном направлении, то в другом. Когда топлива осталось в обрез, пошли домой. Получилось так, что слетали впустую. Только зря израсходовали топливо. Обычно в конце дня в полку проводились разборы полетов. На них подводились итоги работы, отмечались недостатки, обменивались опытом, намечалась работа на следующий день. В тот же день полкового разбора не было. Очевидно, полковое начальство посчитало неудобным разбирать свои промахи перед подчиненными.

На Брянском фронте наибольшие потери полк понес в начальный период боевой работы, чего мы по вполне понятным причинам и ждали. Ведь нам, молодым неопытным летчикам, предстояло выдержать испытание смертью и умением воевать с опытным противником. В боях гибнут и опытные летчики, что же тогда говорить о нас, необстрелянных пацанах. Почти так и получилось. Испытал это и я в своем первом боевом вылете. Потери мы несли как от зениток, так и от истребителей, но если потери от зенитного огня это судьба – кому повезет, а кому нет, то с потерями от истребителей мириться не хотелось.

Здесь все зависело от способности вести с ними бой и умения защищаться от них. Обороноспособность группы зависела от самих летчиков и, в первую очередь, от ее командира, то есть ведущего. Насколько правильно он сумеет построить оборону в группе, настолько обеспечит ее безопасность от атак истребителей. Вот этого-то умения у многих наших ведущих и не доставало. Одиночный Ил-2, в силу своих лётно-технических данных, вести на равных бой с истребителем не мог, но в группе штурмовики вполне могли постоять за себя и даже одержать победу. И поэтому, повторяю, очень многое зависело от ведущего.

Большинство командиров продолжало терять летчиков только потому, что не умело собрать группу в кулак, так необходимый для взаимной огневой поддержки при отражении атак истребителей, особенно при возвращении домой. Почти все ведущие при появлении истребителей противника атаку цели прекращали и, не собрав группу, на большой скорости, какую только могли развить, стремились как можно быстрее выскочить на свою территорию. Такой полет напоминал паническое бегство с поля боя. На

послеполетных разборах мы, рядовые ведомые, страдавшие от истребителей больше всего, не раз говорили им об этом. Критику, как известно, редко кто любит. Поэтому они, вместо того чтобы правильно ее воспринимать, начинали со злостью упрекать нас в неумении быстро занимать свое место в строю.

Перед вылетом на задание мы поэтапно проигрывали весь полет от начала до конца. В иные дни отработывали сбор группы на земле методом «пеший по-летному». Казалось бы, все было продумано заранее на земле, но как только в реальном полете над целью появлялись истребители, нервы у некоторых ведущих не выдерживали, и они снова допускали те же ошибки. Не получая серьезного сопротивления от растянувшейся группы, истребители легко сбивали отставшие одиночные самолеты. Таких ведущих-паникеров следовало бы немедленно отстранять от командования и строго наказывать. Но этого не происходило. Для того чтобы воочию убедиться в правоте жалоб ведомых, вышестоящим командирам следовало бы проверять их в деле. Однако в те времена такие проверки делались очень редко и не везде. Проверять было некому, да и небезопасное это дело. А высокое начальство больше верило командирам, чем простым «швейкам».

Возможно, что на паническое состояние ведущих влиял их возраст. Они были старше нас. У большинства из них были семьи и дети. Поэтому они рассчитывали на свое счастье – выжить в этой войне и вернуться домой. Молодое поколение ведущих, пришедшее на смену «старичкам», многие из которых погибли в боях или выбыли из полка по тем или иным причинам, было намного моложе своих предшественников, имело более крепкие нервы, летало смелее, задорнее, не паниковало в сложной обстановке. Они лучше понимали, что значит быть ведомым, и старались не допускать ошибок своих учителей. Стиль их работы изменился, повысилась эффективность боевых вылетов, значительно снизились потери летного состава и самолетов.

Если в полку изначально было бы несколько ведущих с хорошим боевым опытом, то потери в начале боевой работы были бы намного ниже. Там, где такие летчики имелись, потерь было значительно меньше. Нередко такие полки ставились в пример другим. Они были на хорошем счету у командования дивизии и корпуса. В нашей дивизии таким был 211-й ШАП. Командир корпуса генерал Горлаченко называл его славным полком. В тот период он действительно выделялся, но как только другие полки приобрели боевой опыт, 211-й уже ничем не отличался от остальных. Однако его по-прежнему, непонятно почему, продолжали считать лучшим.

# 1-й и 2-й Прибалтийские фронты. Аэродром Колпачки

Быстро пролетели несколько дней кратковременного отдыха в Брянске. Нам предстояло перебазирование на другой аэродром. Куда именно – не сообщали. Маршрут проложили лишь до Ржева. Там должна быть посадка. Для большей скрытности перелет выполнялся на малой высоте. Для меня, любителя полетать на бреющем, это было удовольствием. На малой высоте проскочили Вязьму. Вспомнились сообщения о тяжелых боях 41-го в этих местах, когда наши войска попали в окружение. Теперь здесь тихо, город освобожден.

Пролетая над ним, обратили внимание, что на улицах почти не видно жителей. «Вероятно, – подумал я, – не все еще вернулись, а какая-то часть из них погибла. Из-за недостатка светлого времени вылет из Ржева перенесли на следующий день. За ночь погода испортилась. Пошел затяжной морозящий дождь. В течение дня вылет несколько раз откладывали, а затем, как и накануне, перенесли на утро. Пользуясь свободным временем, мы с разрешения командира эскадрильи решили сходить в город – посмотреть, как он выглядит.

Он произвел на нас тяжкое впечатление. Куда бы мы ни пришли, нигде не видели хоть одного сохранившегося дома. Деревянные в большинстве своем были сожжены, кирпичные – разрушены. В городе не встретили ни одного жителя. На улицах были одни военные. На железнодорожной станции вокзал был сбит из досок и фанеры. Изнутри он освещался коптилками из гильз малокалиберных снарядов. Те жители, которые все же находились в городе, жили в землянках. Не верилось, что город может быть восстановлен. Видя, как он разрушен, хотелось быстрее вернуться на фронт и бить захватчиков за их злодеяния.

Из Ржева на новое место базирования полк повел лидер – самолет Пе-2, в котором находился штурман. На Ил-2 вести ориентировку над сильно пересеченной местностью нелегко – требуется хороший профессиональный навык. Найти среди разбросанных по лесам однообразных полей замаскированный аэродром непросто, а делать круги для его поиска не позволял ограниченный запас топлива. Перелет производился не одним самолетом, а всем полком. В этом случае расход горючего будет всегда больше. Поэтому командование 3-й ВА поступило правильно, выделив нам лидера. Полк перебазировался на другой фронт и новый аэродром без летных происшествий. Но одно могло быть, причем по моей вине. После роспуска группы на посадку во время полета по кругу я увидел большое круглое озеро, окаймленное со всех сторон лесами.

Таких больших озер мне с воздуха видеть не приходилось. Вспомнилась Ока, которую я не видел более трех лет. Вода влекла меня всегда. Поэтому решил рассмотреть его поближе, благо обстановка позволяла. Решил: пока полк садится и на кругу много самолетов, отверну к озеру, пробрею над тихой гладью воды, потом сделаю крутую горку, войду в круг и сяду вместе с последними самолетами. Думаю, что это нарушение не будет таким уж страшным, а если начальство и заметит, то я не первый, кто делает подобное. Зато какое будет удовольствие! Быстро со снижением отворачиваю в сторону озера и вижу на его зеркальной глади небольшую лодку. В ней два человека. «Небось рыбаки, – подумал я, – пугануть их, что ли? Прижать пониже, а для большего понта пульнуть над ними из ракетницы?» Вынимаю пистолет, взвожу курок и жду момента выстрела, а машину держу над самой водой. Слышу Федины слова: «Красиво летим!» За нами на воде ровная дорожка от работы винта. Подлетаю к лодке. Пора стрелять. Стремительно поднес к открытой форточке левой стороны фонаря пистолет, и в этот момент неожиданно для меня произошел выстрел.

Я оторопел и не сразу понял, что произошло. По кабине стал носиться сноп искр, появился дым, что-то загорелось. Зажгло лицо и шею. Горело полотно ватной куртки, в которую я был одет. Самолет в это время стал подниматься над водой сам собой. Триммер руля высоты, заблаговременно поставленный мной на кабрирование, выручил в непредвиденной обстановке и спас от худшего исхода. Самолет отделяли от воды считанные метры. Нырнуть в нее хватило бы секунды. На горке горение ракеты прекратилось. Стал рассеиваться и дым в кабине. На этом вроде бы все и кончилось. Но это только показалось. Чувствовался запах тлеющего хлопчатника, жжение в ноге и с правой стороны ягодицы. Увидев на левом лобовом стекле остатки ракеты, понял, в чем дело. Вместо того чтобы выстрелить в открытую форточку, я случайно обшлагом куртки зацепил колпачок кнопки сбрасывания бомб. Палец руки, находившийся на спусковом крючке, при этом самопроизвольно сработал, и ракета пошла не туда. Вместо того чтобы поугасть рыбаков, напугал себя и лишился куртки. Пострадал и парашют. Более двух недель об этом напоминали ожоги рук, лица и других мест.

После посадки ко мне подошел механик Шипицын. Он сразу заметил, что у меня в полете что-то произошло. «Товарищ командир, когда вылетали, куртка у вас не была такой. Горели, что ли? И на стекле появился красный кружок. Как он туда попал?» Ничего не утаивая, рассказал ему обо всем. Попросил его вытащить из плексигласа этот кружок. Оставшаяся на стекле метка постоянно напоминала мне об этом неприятном случае. О своем ухарском полете рассказал и своим летчикам. При этом обратил их внимание на роль триммера руля высоты, который при полете на бреющем был мною установлен на кабрирование. Это и спасло меня от гибели, когда я был ослеплен выстрелом из ракетницы.

На аэродроме Колпачки, или, как его еще называли, Федотово, кроме нас базировались еще два полка: 47-й разведывательный, летавший на Пе-2, и 135-й штурмовой, входивший в состав 308-й шад нашего корпуса. Из 47-го как раз и был лидер, который привел нас из Ржева. Разные названия одного и того же аэродрома объяснялись тем, что личный состав этих полков размещался в разных деревнях. Каждый из них называл аэродром по названию своей деревни. 135-м командовал Г.М. Корзинников. Этот полк сел раньше нас, перелетев с Брянского фронта.

Осеннее ненастье второй половины октября с его затяжными дождями, лившими из ползущих почти по макушкам деревьев темных облаков, почти не позволяло нам заниматься боевой работой. В начале ноября дождей стало меньше, облачность поднялась до 250–400 метров. Горизонтальная видимость стала намного лучше. Это позволило нам приступить к полетам. Летали мы в большинстве случаев без истребительного сопровождения. При нижней кромке облаков 400 метров истребители вместе с нами доходили только до линии фронта. Далее на территорию противника они не шли, боясь поражения зенитным огнем и ссылаясь на отсутствие брони на их самолетах.

Это быстро усвоили немецкие истребители и свободно, не опасаясь противодействия наших, стали сбивать нас, лупцую, что называется, и в хвост и в гриву. Не было ни одного вылета, чтобы кого-нибудь из нас не сбили или сильно не потрепали. Особенно донимали асы истребительной группы «Мельдерс», самолеты которой нами хорошо опознавались по их отличительным знакам. На их фюзеляжах кроме крестов был нанесен большой белый круг, внутри которого был изображен черного цвета черт, стрелявший из красного лука. Кок винта был белого цвета, а сам самолет желтый. Летчики этой группы подкарауливали нас в большинстве случаев одиночно.

Летая низко над землей, они высматривали «горбатых», и как только замечали жертву, то без промедления снимали ее. Воздушные стрелки штурмовиков из-за плохого обзора задней нижней полусферы обнаруживали противника в самый последний момент, когда противодействовать было уже поздно. Чтобы избежать таких атак, мы стали летать на предельно малых высотах.

Однако для пуска РСов, сброса бомб и штурмовки цели нам приходилось делать горку. На ней-то они

нас и поддавливали. Одной из таких жертв оказался я. 10 ноября 1943 года мы наносили удары по артиллерийско-минометным батареям на огневых позициях юго-западнее города Невель. При выполнении второго вылета в момент ухода от цели я выполнил небольшую горку и увидел, как из-под носа моего штурмовика летят разноцветные эрликоновские трассы. Вначале подумал, что это бьет счетверенная зенитная установка, находящаяся сзади меня. Через некоторое время вновь летит такая же трасса, быстро приближаясь к моей машине. В этот момент слышу, как начал стрелять Федя. Тут я понял, что это не зенитка, а истребитель. Не мешая Федору, пытаюсь маневрировать. Но тех долей секунды, пока собирался это сделать, не хватило. Истребитель меня опередил.

Очередной ливень трасс накрыл машину. Она мгновенно, словно переламываясь пополам, резко задрала нос и пошла на петлю Нестерова. Ноги не чувствуют усилия на педалях. Не могу понять, что с ней происходит. Высота облачности 350 метров. Пытаюсь прекратить кабрирование. Двумя руками отжимаю ручку управления, но сил не хватает. Полностью отдаю триммер руля высоты на пикирование, но и это не помогает. Упираюсь в ручку обеими коленками и даже подбородком – все напрасно. До нижнего края облаков остаются считанные метры, вот-вот нырну в них, а этого допустить нельзя. В облаках я наверняка потеряю пространственное положение и самолет не выведу. Это гибель экипажа. Резко убираю газ. У самых облаков машина, замерев на какое-то мгновение, резко сваливается на крыло и переходит в пикирование. Вижу под собой большое круглое озеро. С большой скоростью несусь прямо в его центр. Понимаю, что жить осталось какие-то секунды. Выброситься с парашютом не успею. Хотелось крикнуть: «Эх, помирать – так с музыкой!» А может быть, и крикнул, сейчас уже не помню.

Резко даю полный газ, и машина тут же с большой перегрузкой снова идет на петлю. Прямо перед носом проскакивает желтый «фоккер». «Вот кто меня чесанул, – мелькнуло в голове, – небось опять хочет сыпать». Как только я увидел ФВ-190, сразу прибрал газ. Машина, прекратив набор высоты, зависла, но на крыло, как в первый раз, не свалилась, а буквально повисла и пошла на небольшой скорости со снижением. «Фоккер» снова показался с левой стороны под ракурсом 4/4. Огня пока не открывает. Впереди за озером увидел широкую лесную просеку. Пока не добились, и чувствуя, что сил держать машину нет, решаю садиться на фюзеляж. Прибираю газ. Кроны сосен уже выше меня. Над головой проносится «фоккер» и тут же, по словам Феде, уходит на свою территорию. Одновременно он передает: «От хвоста летят какие-то тряпки». При этих словах я почувствовал, что усилие на ручку управления уменьшилось. На поляне, где я решил садиться, хорошо просматриваются большие пни.

Нет, тут я садиться не буду. Пока машина летит и, главное, больше не идет на петлю, буду лететь, сколько смогу. Федя снова передает о срывающихся тряпках. Спрашиваю его: «Фрицев не видно?» – «Ни одного, наверное бросили нас», – слышу в ответ. Прибавляю обороты двигателю. Выскакиваю из просеки и над самыми макушками деревьев беру курс на аэродром. Самолет на курсе не держится. Его ведет с левым креном в сторону. Руль поворота не работает. Продолжаю ногами помогать рукам, держать ручку управления. Она, как и прежде, еще продолжает сильно тянуть на кабрирование. Картушка компаса при полете с креном на одном месте не держится и вращается. Поэтому я никак не могу взять точного курса на аэродром. Запомнив в предыдущих полетах характерные ориентиры, пользуюсь их створом для выхода домой.

Придя немного в себя, вспомнил об истребителях прикрытия. Это были «аэрокобры» из полка, которым командовал Кукушкин. Они сослались на низкую облачность и за линию боевого соприкосновения с нами не пошли. Оставшись на своей территории, пообещали в случае появления «худых» прийти нам на помощь. Вот тебе и помощь. Хоть бы один появился, подумал я. Как потом выяснилось, никто из нашей группы не видел ни одного истребителя из полка Кукушкина. А ведь они тоже выполняли боевой вылет, которым велся счет, и вечером небось пропустили за него положенные сто граммов. На шее у меня в несколько оборотов был накручен модный в то время шелковый шарф. Их тогда



выдавали летчикам. Вообще-то я не любил носить его, но в тот день почему-то решил надеть. Как же я потом ругал себя за это! Намаявшись до седьмого пота держать двумя руками и ногами ручку управления, сильно вспотел.

Чтобы стало легче, решил его снять. Но как это сделать, если обе руки заняты? Как только начну одну из рук отпускать, так самолет сразу резко задирает нос. Одной рукой и ногами удержать его не мог. Неудачными оказались попытки снять его обычным путем. Потянув шарф за один конец, еще сильнее стянул шею. В конце концов с трудом сумел немного его ослабить и почувствовал облегчение. Убедившись, что совсем избавиться от него не смогу, решил снять с головы шлемофон. Но и его оказалось не так просто снять. Никак не мог отстегнуть ремешок. После нескольких попыток решил оборвать его силой. Уцепившись рукой за верхнюю часть, дернул его вверх. Вместо того чтобы слететь с головы, шлемофон развернулся на 90 градусов в сторону и почти закрыл оба глаза. Я с силой рванул его обратно, но как нарочно он развернулся не так, как хотелось. После нескольких попыток мне наконец удалось освободить глаза.

Удерживать самолет в режиме горизонтального полета было очень тяжело, но я решил тянуть к своему аэродрому, сколько хватит сил. В эти томительные минуты, казавшиеся бесконечными, с левой стороны, почти на одной высоте со мной, немного выше макушек сосен показался одинокий красноносый истребитель «як». Он подошел ко мне вплотную и некоторое время шел рядом, затем перешел на другую сторону. Летчик видел, в каком состоянии находится моя машина, и сопровождал меня почти до самого аэродрома. Ушел он после того, как увидел, что я перед посадкой начал выпускать шасси. Радиосвязи у меня с ним не было. Я не знал, из какого он полка и почему шел со мной до самого аэродрома, прикрывая меня. Особенно меня тронуло, когда он, перед тем как отвалить, несколько раз покачал с крыла на крыло, дав понять, что свою добровольную работу выполнил и уходит домой. Прощай, друг, довел тебя до дома, теперь садись спокойно. Как было приятно в тот момент видеть этого красноногого «ястребка»!

Его присутствие было большим облегчением для меня. Мы знали, что в то время на нашем участке фронта на таких машинах летали летчики гвардейских частей. Если бы нас так прикрывали те «кобры» из полка Кукушкина, как этот гвардеец на своем красноносом «яке», то наверняка нам не так бы доставалось от истребителей противника. В тот момент, когда он уходил, хотелось сказать ему большое спасибо за моральную поддержку. Узнать, кто это был, мне так и не удалось. Несмотря на то что я летел без использования компаса, на аэродром вышел точно. Посадочную полосу увидел за двенадцать километров. Она просматривалась строго по курсу. Как только ее увидел, сразу прибавились силы, почувствовал, что дотяну. Дополнительные сложности появились перед посадкой в связи с выпуском шасси.

Из перебитой воздушной системы полностью сжатый воздух. Для их выпуска пришлось воспользоваться аварийной системой, для чего требовалось сделать более двадцати оборотов ручной лебедки. Эта работа даже в обычном полете не доставляла летчику удовольствия, а в момент, когда я находился на пределе физических возможностей, она была особенно трудной. Последние обороты, необходимые для полного дожатия стоек и постановки их на замки, оказались особенно тяжелыми. Я их закончил перед самым приземлением. Как только почувствовал, что колеса катятся по земле, ощутил облегчение, но радовался какие-то секунды. Отсутствие воздуха в системе исключало возможность тормозить, а без этого удержать самолет на полосе во время пробега невозможно. Понимая сложность обстановки, сразу же выключил зажигание, чтобы уменьшить тягу от винта. Он хоть и вращался на малых оборотах, но все же немного тянул. Кроме того, у самолета с выключенным мотором на пробеге уменьшается тенденция к развороту.

В этот момент вблизи рабочей полосы замечаю самолет Ил-2. В момент моего прилета все самолеты полка уже находились на стоянках, а соседний в тот день вообще не летал. Вначале мне показалось, что

видневшийся почти в конце полосы самолет отруливает в сторону стоянок соседнего полка, но по мере приближения к нему понял, что он стоит на месте. И как нарочно, моя машина медленно, но уверенно разворачивается в его сторону. Какого черта он не уходит с полосы? Если бы был неисправен, то наверняка около него суетились бы люди, но рядом никого нет. Кроме того, он демаскирует аэродром. Однако сейчас меня больше волновало другое: разойдемся мы с ним или нет. Сажу в кабине и понимаю, что ничего не могу сделать, чтобы избежать столкновения. Когда до «ила» осталось несколько десятков метров, понял, что оно неизбежно. На всякий случай перевожу кран шасси на уборку, рассчитывая на чудо, хотя отлично понимаю, что при аварийном выпуске они не уберутся. При всем своем желании я никак не смогу сделать двадцать шесть оборотов лебедки в обратную сторону и открыть замки на уборку.

В голове пронеслась мысль: «Господи, пронеси меня мимо, прекрати разворот!» Нет! Все мольбы тщетны. Жду удара. Вижу, как моя правая плоскость рубит хвостовое оперение «горбатого». Машину резко разворачивает, ломаются стойки шасси, самолет ложится на фюзеляж. Все! Полет окончен. Открываю фонарь кабины и, не успев вылезти из нее, вижу, как к моей машине подбегает небольшого роста человек в зимней летной куртке. Он бесцеремонно вскакивает на плоскость, благо она лежит на земле, вытаскивает из кобуры пистолет ТТ и направляет его на меня.

Не понимая, чем это вызвано, я в горячке вытаскиваю свой и направляю на него. Мои действия, видимо, его отрезвили. Он опускает пистолет и громко кричит: «Ты человека убил! За это я сейчас пушу тебе пулю в лоб». – «Посмотрим, кто кому раньше», – в унисон вторю ему. Пока мы с ним препирались, к нам подбежали техники из нашего и соседнего полков. Не обращая внимания на ругавшего меня незнакомца, техник звена Туктаров громко спрашивает: «Олег, как ты сумел долететь на такой машине? Ведь на стабилизаторе сверху совсем нет обшивки». Только сейчас я увидел, как побита хвостовая часть самолета. «Вот так и долетел», – отвечаю.

Услышав мой ответ, человек, грозивший мне пистолетом, посмотрел на хвост самолета и понял, на какой машине я прилетел. Он замолчал и, несколько успокоившись, ушел на стоянку соседнего полка. Позднее я узнал, что это был командир 135-го штурмового полка подполковник Г.М. Корзинников, с которым судьба сведет меня через четыре года, и мне придется служить под его началом. Тут я стал выяснять, кого мог убить, если рядом с самолетом никого не видел. Позже мне рассказали, что произошло. Этот Ил-2 был не наш. Летчик при уходе от цели, которая, возможно, находилась в том же районе, где работали и мы, был атакован истребителями. Спасаясь от них, потерял свою группу.

Приняв наших за своих, пристроился к ним и пришел на наш аэродром. Такое нередко случалось с молодыми неопытными летчиками. Уже на земле он понял, что сел не там. Не сруливая с полосы, пошел на КП полка просить разрешения на перелет в свой полк. Пока летчик ходил, воздушный стрелок сидел в кабине, ожидая его возвращения. Мою машину он не видел или заметил слишком поздно, а может, посчитал, что столкновения не будет, а когда понял – было уже поздно. Покидая кабину, он зацепился за что-то лямками парашюта и выпрыгнуть не успел. Пулеметом, сорванным с турели крылом моего самолета, получил смертельный удар по голове и тут же скончался.

Разговаривая с Туктаровым, я заметил, что, выбравшись из кабины, Федя идет по плоскости, прихрамывая. «Ты что?» – спрашиваю его. «Ногу зацепило. Наверное, осколком по пятке чиркнуло», – тихим голосом проговорил он. Ну и дела, подумал я. Старался дотянуть до дома и сохранить машину, хотел сделать как лучше, и вот как все обернулось. Знал бы, что произойдет, – сколько других решений мог бы принять, чтобы избежать подобного финала. Не случайно в народе говорят: «Знал бы, где упадешь, – соломки бы подстелил». Однако предвидеть, что все так произойдет, я, естественно, не мог. Да, денек у меня сегодня выдался нелегкий. И хотя произошла трагедия – погиб человек, виновником его гибели я себя не считал. Мне кажется, что виноват летчик, не освободивший рабочую полосу аэродрома.

Он был обязан это сделать по всем правилам и положениям, касающимся безопасности полетов. Ведь на аэродром в любой момент могут сесть самолеты. Во время войны были нередки случаи, когда летчики, возвращаясь с заданий на поврежденных самолетах, садились с самых разных направлений. Они предпринимали все для того, чтобы дотянуть до ближайшего аэродрома, лишь бы не садиться на лес или на местность, где наверняка можно поломать самолет, да и пострадать самому. Бывали случаи, когда летчики управляли самолетом из последних сил, будучи ранеными. Нередко посадки на поврежденных самолетах заканчивались поломкой машин и гибелью экипажа. На этом же самолете никаких неисправностей не было, здоров был и экипаж. Просто летчик был молодым и неопытным, иначе не сел бы на чужой аэродром и не оставил бы самолет на летной полосе. Ни фамилии его, ни номера полка, откуда он был, мы не узнали.

Осматривая свой самолет, я понял, почему он так резко пошел на петлю, потом на вторую и почему мне так трудно было удерживать его в режиме горизонтального полета. Эрликоновские снаряды, выпущенные истребителем, попали в стабилизатор с нижней стороны и, взорвавшись, сорвали всю верхнюю часть обшивки вплоть до балки, к которой крепится руль высоты. Набегающим потоком сорванные листы завернуло назад, накрыв руль высоты и став над ним как бы вторым рулем. Самолет при этом резко перешел на крутое кабрирование, словно на петлю Нестерова. Удержать его от потери скорости и срыва в штопор, как я уже упоминал, было очень трудно. Листы дюрала от вибрации и усталости металла отрывались вместе с обрывками порванного в клочья перкаля рулей высоты. Их Федя и имел в виду, когда говорил, что от самолета отрываются какие-то тряпки.

Площадь отрывавшейся обшивки постепенно уменьшалась, и по мере того, как это происходило, давящее усилие на ручку стало уменьшаться, что позволило мне, хотя и с большим трудом, дотянуть до аэродрома. Все, кто видел хвостовую часть моего самолета, удивлялись его живучести. В том вылете от истребителей досталось не только мне. Здорово пощипали самолеты Лобанова, Остропико, Стельмакова, Четверикова и других. Старший лейтенант Четвериков на подбитом самолете сел вне аэродрома на неровную площадку ограниченных размеров. Самолет угодил в овраг. При этом летчик ударился головой в передний щиток, где размещались лампочки трехцветной сигнализации. Патроны лампочек настолько глубоко вонзились ему в лоб рядом с глазами, что память об этой посадке осталась на всю жизнь. Почти всю зиму 1943/44 года он пролежал в госпитале.

Утром вчерашний полет напомнил о себе. Проснувшись, не смог подняться с постели. Длительное давление коленями на ручку управления не прошло бесследно. Квадратные стороны ручки так намяли колени, что они распухли и стали в два раза толще. От боли я не мог не только ходить, но даже шевелить ими. По нужде меня на руках отнесли Вася Ершов и Женя Медведев. После того как все ребята ушли на завтрак и комната опустела, ко мне пожаловал уполномоченный особого отдела Буланов. Здороваясь, он как-то виновато спросил: «Кроме тебя, здесь никого нет?» Я ответил, что нет. «Понимаешь, – начал он, – ты вчера человека убил. Конечно, это произошло случайно, но мне необходимо доложить начальству. Поэтому напиши объяснительную». О том, что мне рано или поздно придется за это отвечать, я понимал, но совсем не думал, что объясняться буду перед Булановым. Пришлось все вспоминать по порядку от начала до конца.

Нервное напряжение еще не спало, да и ноги напоминали о себе и не давали сосредоточиться. Буланов же поторапливал меня. С непривычки разболелась голова. В конце концов взял себя в руки и написал, как все было. После ухода Буланова подумал: главное еще впереди. За погибшего стрелка по головке не поглядят. Но, на удивление, больше меня по этому поводу никто не тревожил, хотя в разговорах об этом вспоминали не раз. В середине ноября, в один из ненастных дней, полк не летал. Вдруг нам приказали идти на построение. В то время это было редким явлением. Мне почему-то казалось, что на нем будут шерстить меня за произошедший случай. Как-никак я убил человека. На душе был тяжелый осадок.

Однако вместо ожидаемого разбора состоялось награждение личного состава орденами и медалями. Командир дивизии Кожемякин вручил мне орден Красного Знамени за боевые вылеты на Брянском фронте.

Впервые в полку вручение наград проходило в присутствии всего личного состава с развернутым полковым знаменем. Ранее оно проходило в ограниченном составе и, как правило, в вечерние часы. Из рядовых летчиков такой высокой награды я был удостоен одним из первых. Ранее летчики награждались только орденом Красная Звезда. Получив второй по значимости орден (после ордена Ленина), никак не думал, что удостоюсь его. Комдив вручил его не в коробочке, как ожидал, а завернутым в белую бумажку. На фронте это было обычным явлением, и награды вручались тогда так почти во всех родах войск. Следом за мной таким же орденом были награждены многие летчики, в том числе и из нашей эскадрильи: В. Ершов, А. Привезенцев, Е. Медведев.

При вручении ордена командир дивизии вместе со словами приветствия все же упрекнул меня за происшедший случай, сказав, что не следует теряться в сложной обстановке. Мне эти слова показались обидными. Я еле сдержал себя, чтобы не возразить ему. Так и хотелось сказать ему: «Товарищ командир, а что бы вы сделали, оказавшись в моем положении, когда часть органов управления не работает и самолет катится по земле совершенно неуправляемый? Я даже шасси не мог убрать». Было очень обидно: неужели Кожемякин этого не понимал? В эти же ненастные дни, когда летать приходилось меньше обычного, с нами проводились учебные занятия и доводились всевозможные документы.

В числе прочего нам зачитали новое положение о награждении летного состава всех видов фронтовой авиации за боевую работу. Согласно этому положению, летчик-штурмовик мог представляться к первому ордену за десять успешных боевых вылетов, ко второму и следующим за каждые последующие двадцать вылетов. За 80 вылетов – к званию Героя Советского Союза, за 160 – к повторному званию Героя. Также к этому званию летчик мог быть представлен за десять сбитых самолетов противника. Летчик-истребитель к Герою представлялся за 15 сбитых самолетов, к повторному – за 30, а к третьему – за 50. До введения нового положения летчик-штурмовик мог получить звание Героя за 40 боевых вылетов, а некоторые получали и за меньшее количество – в зависимости от решения командования. К ордену летчик представлялся за несколько вылетов. В нашем полку отдельные летчики были награждены за пять-семь вылетов. Я свой первый орден получил, когда у меня было около двадцати боевых вылетов.

Потеряв хорошую машину, стал летать на тех, что дадут. Обычно это были латанные-перелатанные «илы» со слабыми двигателями и с тугим тяжелым управлением. Особой радости от полетов на них я, конечно, не получал. Но на лучшее рассчитывать не приходилось. Новых самолетов в полку не было, а те несколько, на которых из ЗАПа прилетели молодые летчики, взяли себе командиры. На состояние машин я теперь так остро не реагировал. «Горбатого» я хорошо прочувствовал, попадал на нем в разные переплеты и умел выходить из них, спасая при этом машину и экипаж. Главным было летать, не обращая внимания на состояние самолета. Я и мысли не допускал о невыполнении задания по причине плохой машины. Больше других мне «везло» летать на одной из подобных старушек с бортовым номером 9, написанным белой краской. Эта машина была вся прокопчена выхлопными газами, а поверх нее лежала несмыываемая пленка моторного масла.

Замызганный драндулет нам спихнули из другой АЭ. А мне ее подсунул техник звена Тиш(а)ков. В связи с этим вспоминается боевой вылет 8 декабря 1943 года. Через пять-семь минут полета по маршруту давление масла в системе упало с нормальных шести до двух атмосфер. Я прекрасно понимал, что может произойти при дальнейшем падении масла, поэтому рисковать не стал и произвел вынужденную посадку на ближайшем аэродроме Ходатково, где стояли наши истребители. Если бы я не прервал полет, мотор из-за масляного голодания мог бы выйти из строя. Обычно в таких случаях происходил обрыв поршневого

шатунa с последующим пожаром. Не думал я тогда, что на этом самолете мне придется выполнить более десятка боевых вылетов, стрелка манометра давления масла при этом всегда будет показывать не более двух атмосфер. Но я уже не буду обращать на это внимание. Мне очень хотелось отделаться от этого драндулета, но он продолжал летать, словно заговоренный.

Сев у истребителей, я коротал время у самолета в ожидании прибытия нашего техсостава. В этот момент ко мне подошел летчик, старший лейтенант, фамилии которого я не запомнил. У нас завязалась беседа. Говорил он со мной запросто, из чего я понял, что это рядовой летчик. Когда я стал называть его на «вы», он сказал, что можно на «ты». Мне это показалось неудобным. Я-то был младшим лейтенантом, а он старшим. Видя мое состояние и понимая неловкость положения, он сказал: «Не стесняйся! У нас в полку почти все рядовые летчики старшие лейтенанты». На это я ему заметил: «В таком звании обычно бывают командиры эскадрилий или их заместители и редко командиры звеньев». – «А у нас в полку так. Командир-то у нас сам хозяин». – «Кто же это?» – поинтересовался я. «Как кто? Сын Сталина – Василий Иосифович». Я стал его расспрашивать, где и на каких фронтах они воевали. Оказалось, их полк тоже был под Орлом. Рассказал ему про случай, разозливший меня под Жердевкой, когда я находился у сбитой машины. На высоте 2000–2500 метров появился немецкий разведчик Ю-88. Летел он в наш тыл. Восьмерка истребителей перехватила его. С интересом и любопытством стал наблюдать, как они с ним разделаются. Но этого не произошло. Разведчик, увидев наших истребителей, стал маневрировать. Из всей восьмерки его попыталась атаковать только одна пара. Остальные носились вокруг нее, не предпринимая никаких активных действий.

Рядом с Ю-88 оказалось массивное кучевое облако. Не мешкая, фашист нырнул в него. Наши истребители за ним не пошли, а стали кружить вокруг него, ожидая, когда он выскочит. Тот действительно выскочил, но на гораздо большей высоте. Скоро он вошел в другое облако, а потом и вовсе скрылся из вида. Потеряв противника, наши развернулись под облачностью и пошли домой. Как же я тогда чертыхался! Имея восьмикратный перевес, не смогли с ним ничего сделать. Слушавший меня летчик заулыбался и сказал, что это и был наш хозяин. Он хотел сбить «юнкерса» сам, а остальные его прикрывали. Но стрелок он был неважнецкий. Завалить его с первой атаки не смог, а сделать вторую тот ему не дал. Мы потом не раз вспоминали об этом.

## Аэродром Кочегарово. Новый командир полка

В конце ноября стала портиться погода. Из-за плохой погоды мы до конца месяца не летали. Низкая облачность, густая дымка, снегопад вперемешку с дождем продолжались и в декабре. Такая погода очень осложняла ведение боевой работы с аэродрома Колпачки. Бывало так: пока летишь на задание – погода одна, возвращаешься назад – другая. За день она менялась по нескольку раз, чаще в худшую для полетов сторону. Взлетаешь и думаешь, а где придется садиться? В связи со сложившейся обстановкой командование решило подтянуть полки корпуса поближе к фронту. Для нас был выбран аэродром Кочегарово. Хорошо помню, как тяжело перелетал полк на эту точку. По сохранившейся у меня летной книжке восстанавливаю в памяти, как он производился. 4 декабря эскадрилья из-за плохой видимости вернулась с маршрута. Вылет производился отдельными звеньями. 5 декабря погода вообще не позволяла летать. 6-го отдельными парами и звеньями нам все же удалось перелететь. 7-го по погодным условиям боевых вылетов не производилось. Летать начали только с 8 декабря.

Аэродром Кочегарово в отличие от тех, с которых мы летали раньше, имел характерные ориентиры: к его южной границе вплотную примыкал строевой хвойный лес, а к северной – большое, вытянутое с севера на юг, Жижичское озеро. Для летчиков, особенно молодых, при возвращении с задания это озеро помогало выйти на свой аэродром. Кочегарово стало последним местом пребывания Хромова в полку. Командовал он нами с апреля почти до конца декабря 1943 года. На долю Хромова выпала самая тяжелая работа – подготовить полк к боевым действиям и начать их. Со своей задачей он справился, хотя и не все было гладко. В целом полк воевал не хуже других и в дивизии, и в корпусе. К сожалению, его часто подводила наша 3-я аэ. Комэск Сеничкин как ведущий был очень слабым, особенно в самолетовождении. Об этом все знали.

Наибольшие потери матчасти произошли по его вине. Во время вынужденных посадок вне аэродромов, из-за потери им ориентировки, были повреждены почти все машины, что привело к потере боеспособности эскадрильи. Было неясно, как он сумел удержаться на своем месте после той «блудежки», когда я привел группу в Сухиничи. Правда, тогда, под Жиздрой, был потерян всего один самолет, который пилотировал паникер Медведев. Сам Хромов водил группы лучше других комэсков. Летал он много. Иногда за день делал по нескольку вылетов, что для командиров полков было редким явлением. Нам он дал самые азы боевой работы и служил примером личной храбрости и отваги при выполнении боевых задач. Мы к нему привыкли. Он здраво, по-человечески решал многие вопросы, касающиеся жизни и быта личного состава. За свое отеческое отношение к подчиненным был наречен модным в то время именем Батя. С его уходом мы себя почувствовали как бы осиротевшими. Несколько раньше у нас появился новый начальник штаба майор Гончаров, который заменил Шарихина.

Вместо ушедшего вследствие болезни ног Хромова на его место прибыл любимец командира корпуса Горлаченко начальник воздушно-стрелковой службы корпуса гв. майор И.И. Пстыго. До прихода в полк мы знали его мало. Первый раз он появился в полку на Мясновском аэродроме в Туле. Своей эрудицией Иван Иванович произвел на нас хорошее впечатление. Было видно, что он обладает боевым опытом. Чувствовалось его умение логически мыслить, что было видно при анализе и решении им различных вопросов, связанных с боевым использованием самолета Ил-2, тактических приемов атак различных целей, противозенитного маневра и обороны от истребителей противника. В нашем полку он бывал нечасто.

Последний раз – в августе в Жудри. Там он с одним незнакомым нам летчиком проводил отстрел только что прибывших в корпус новых противотанковых пушек НС-37. Пстыго интересовало, насколько они эффективны в борьбе с танками, пробивают ли их броню. Мишенью им служили подорвавшиеся на

немецких минах Т-34 – те самые, о которых я уже рассказывал. По прибытии в полк новый командир вкратце ознакомил нас со своей биографией, затронул вопросы, связанные со службой в армии и, конечно, боевой работой. Мы узнали, что ему 25 лет. Воюет с первого дня. Летал на ближнем бомбардировщике Су-2. Над Бессарабией был сбит. Затем переучился на Ил-2. Участвовал в боях под Сталинградом в дивизии, которой командовал Горлаченко – наш нынешний командир корпуса.

За успешные боевые действия эта дивизия была преобразована в 1-ю гвардейскую Сталинградскую штурмовую. К моменту прихода в наш полк он уже имел два ордена Красного Знамени и орден Отечественной войны 1-й степени. Рассказывая о своей боевой работе, новый командир приводил множество примеров, которые мы с интересом слушали и старались запомнить как можно больше полезного и поучительного для себя. Хромов так говорить не мог, да и боевого опыта у него было меньше. Все это произвело на нас хорошее впечатление, и не было сомнения, что новый командир будет не хуже Хромова. Вступив в командование, Пстыго энергично, со старанием, взялся за работу. Он сразу поставил себя в соответствии с занимаемой должностью. По его уверенным действиям у всех создалось впечатление, что боевая работа в полку будет вестись успешно.

Правда, не всем летчикам понравился его упрек, что все мы молодые зеленые вояки. Конечно, среди нас были такие, но не все. Про себя скажу прямо: да, я был молодым, но говорить, что зеленый, не стал бы. К моменту его появления мне уже пришлось многое испытать и даже оказаться в штопорном положении над самой землей. Я уже хорошо знал, что такое зенитки и истребители противника и что такое выкупаться в бензине. Не помню за что, но на первом же разборе полетов он меня здорово отругал. Мне показалось, что ему просто не понравилась моя внешность. После этого я старался держаться от него подальше и как можно меньше показываться на глаза. Но вскоре его отношение ко мне изменилось. Это случилось после того, как кто-то из руководящего состава полка, кажется замполит Лагутин, рассказал ему, как я летаю и воюю, в каких переплетах бывал и на каких машинах возвращался с заданий.

В полку был свеж в памяти мой вылет 17 декабря 1943 года. Он являлся одним из тех, которые запоминаются на всю жизнь. Погода в этот день была нелетная. Стояла очень сильная дымка, фактически слабый туман. Шел легкий снежок. Высота плотной темной облачности была не более 70–90 метров. Нашей эскадрилье поставили задачу: в составе звена из четырех самолетов нанести бомбоштурмовой удар по артиллерийским и минометным батареям противника в 18 километрах южнее Невеля. Это примерно там же, где в начале ноября моя машина была подбита истребителем. Группу повел Сеничкин. Ведомым у него шел Вася Ершов. Во второй паре – Толя Привезенцев и я. Взлетали попарно.

В этом вылете нам не везло с самого взлета. После отрыва, в момент начала набора высоты, увидел, как у моего ведущего Привезенцева из люков посыпались бомбы. Понимая, чем это для нас может кончиться, я тут же, не мешкая, с большим креном отвалил в сторону, несмотря на то что самолет еще не набрал достаточной скорости для выполнения маневра. Через какие-то секунды Федя сообщил: «Привезенцев упал на границе аэродрома». Делаю доворот в сторону впереди идущей пары, но из-за очень сильной дымки не вижу ее. И если бы не ракеты, которые пускали воздушные стрелки Сеничкина и Ершова, я вряд ли сумел бы найти их и пристроиться к ним.

На задание мы пошли над самыми макушками деревьев. Плохая видимость не позволяла подняться выше. Вскоре погода стала резко улучшаться. В облаках появились разрывы, и вскоре показалось ясное небо с отличной горизонтальной видимостью. Слева светило солнце, а немного правее по курсу – в полном диске луна. Такого ясного неба не было с самого «бабьего лета», но отличной видимости ни я, ни Сеничкин с Ершовым не радовались, поскольку в любой момент могли появиться истребители противника. наших же соколов в воздухе не было.

Из-за плохой погоды они сидели на земле. В этот день погода благоприятствовала авиации

противника, и он наверняка этим воспользуется. В таких условиях наша безопасность на 90 % зависела от правильных действий ведущего группы Сеничкина. И он тут же допускает грубую тактическую ошибку. Вместо того чтобы продолжать полет на бреющем, не позволяющий на фоне сильно пересеченной лесистой местности обнаружить нас истребителям, он перешел в резкий набор высоты, не подумав при этом, что бомбы у нас со взрывателями, установленными для бомбометания с малых высот.

В результате мы на малой скорости буквально зависли перед линией фронта. Когда до нее осталось около трех километров, зенитки открыли по нам огонь. Еще над своей территорией я ощутил сильнейший удар в правую плоскость. Машину резко накренило. Глянул на нее и увидел на стыке центроплана с плоскостью пробоину размером не меньше квадратного метра. Через образовавшуюся дыру свободно просматривается земля и хорошо видно, как болтается сорванная с замков ферма шасси. Колеса на ней не видно – его сорвало взрывом. Причиненные повреждения заметно повлияли на аэродинамические характеристики крыла и машины в целом.

В результате скорость у самолета заметно упала, и я начал отставать от группы. Выжал из мотора все, что можно, но догнать ее не мог. Сеничкин шел на полном газу. Видимо, стремился скорее выйти на цель, отработать по ней и быстрее унести ноги. И тут появились те, кого нам меньше всего хотелось встретить. На встречном курсе под нами проскакивает четверка Ме-109. Проходят секунды. Вслед за ними в том же направлении и на той же высоте проносится восьмерка ФВ-190, за ней вторая. На восток лететь некуда – там плохая погода. Сейчас они сделают разворот и пойдут в атаку. Двадцать истребителей против троих. Что от нас останется? Как говорится, пух и перья. И первой жертвой буду я. Плетусь метрах в трехстах от пары Сеничкина.

Слышу, как заработал Федин пулемет. Значит, истребители где-то рядом. Стараюсь не мешать Федору. Жду появления трасс «эрликонов». Вижу, как Сеничкин с Ершовым вводят машины в пикирование и бросают бомбы. Атакую цель и я. В это время ведущая пара уже выходит с разворотом из пике. Зная, что у меня бомбы со взрывателями замедленного действия, решил пикировать на цель почти до самой земли, но тут увидел, что Сеничкин быстро уходит. Боясь отстать от них, принимаю другое решение. После сброса бомб пускаю РСы и тут же открываю огонь из пушек и пулеметов. Во время пикирования замечаю, как откуда-то из-под меня выскочили две пары «фоккеров» и понеслись в сторону Сеничкина. На выводе из пикирования начинаю доворачивать машину в их сторону, пытаюсь прикрыть его и Ершова от «фоккеров».

В этот момент слышу резкий удар по броне и тут же чувствую левой ногой ледящую струю бензина. Его капли мгновенно распространяются по всей кабине. Бензин попадает в глаза. От резкой нестерпимой боли машинально прикрываю их. В таких случаях пользуются летными очками, но у меня их нет. У старых разбилось стекло, а новых на складе нет. С секунды на секунду жду пожара. Для возгорания бензина достаточно малейшей искры. В любой момент газы из выхлопных патрубков мотора могут при открытом фонаре влететь в кабину.

Бензин дает о себе знать всему телу, особенно левой ноге. Она буквально стынет и немеет от холода. Ощущение примерно такое, какое испытывает человек, окунувший в жаркий летний день руку или ногу в холодный родник. Пока самолет не вспыхнул, надо немедленно прыгать, иначе будет поздно – сгорим. Ведь все насквозь пропиталось бензином. Тут я вспомнил, что еще не полностью вывел самолет из пикирования. Но прежде чем потянуть ручку на себя, решил попытаться открыть глаза и посмотреть, сколько осталось до земли.

Вижу, что самолет уже вышел из пикирования. Высота – 30–40 метров. Бросаю взгляд влево и сам себе не верю: крыло в крыло, чуть не касаясь моей машины, словно прилипший, летит Ме-109 серого цвета. Немецкий летчик, показавшийся мне рыжим, увидев, что я повернул голову в его сторону, поднял руку вверх, показал один палец, а затем этой же рукой сделал жест, будто затягивает петлю. Я понял, что



сейчас он меня добьет. В ответ махнул рукой, дескать, добивай, все равно один конец, сопротивляться не могу. Не знаю, понял ли он мой жест, но, конечно, видел его. А что означал его поднятый вверх палец, я понял только, когда оказался дома единственным из группы.

Все происходившее казалось мне неестественным. «Уж не сон ли это?» – мелькнуло в голове. Как известно, Буратино из книжки «Золотой ключик», попадая в различные переpleты и желая убедиться – жив он или нет, дергал себя за нос. То же самое сделал и я, убедившись, что это не сон. Мой самолет уже брил над самыми макушками деревьев. Тут я увидел, что приближаюсь к той самой просеке, которая однажды уже спасла меня. Очень плавно, чтобы не вылетали искры из патрубков мотора, стал прибирать газ. Ме-109, видя, что я продолжаю снижаться, резко отвалил с набором высоты влево. Я сразу же его потерял, да в тот момент он меня и не особо интересовал: больше думал о том, где буду падать.

Зная об утечке топлива, жду остановки мотора, но он пока работает. Может, в баках еще осталось немного топлива? Бросаю взгляд на топливомер. Однако ни его, ни других приборов не вижу. Приборная доска, как и все остальное в кабине, покрылась инеем, образовавшимся при испарении распыленного по кабине бензина и частиц воды. Налет смахнул рукой. Стрелка нижнего топливного бака находится около цифры 300. Порядок! Трех сотен литров вполне хватит, чтобы долететь до дома. Только бы машина не загорелась.

Спрашиваю Федю: «Чего молчишь? Где «мессер», где остальные истребители?» – «Никого не вижу и не знаю, куда все делись. Сильно лил бензин. Не мог смотреть. Спрятал голову в воротник комбинезона». Слышимость по СПУ была намного лучше и чище, чем обычно. Видно, бензин хорошо промыл все оборудование. Над самой землей пересекаю линию фронта и снова попадаю в муру. Погода здесь стоит прежняя, и это меня успокаивает. Истребители противника уже вряд ли встретятся. На подходе к аэродрому действие бензина стало ощущаться еще сильнее. Левая нога совсем заоченела, тело стало неприятно зудеть. Больше всего напоминали о себе шея и пах. Сеничкина и Ершова я больше не видел. Несмотря на отсутствие одного колеса, приземлился я удачно.

Касание было настолько мягким, что я даже не погнул винт, что в подобных обстоятельствах бывало редко. Подъехала «полторка». Из нее вышли Хромов и Лагутин с Перепелицей. Не подходя к кабине, они вместе с любопытным шофером стали ходить вокруг самолета и осматривать повреждения. Вскоре послышались их удивленные восклицания. Выбираюсь из кабины и, перебираясь по центроплану, вижу, как из-под унтов потекли струйки бензина. Стекая на землю, они окрашивали снег в красный цвет. «Это что? Бензин, что ли?» – «Так точно, товарищ командир», – ответил я. «Откуда он взялся?» – «Из переднего топливного бака. Он навывлет пробит эрликоновским снарядом». – «Посмотрите, как его разворотило. Да! Это страшно!» – воскликнул он. «Я вижу ты и сам весь в бензине. Смотрите, не курите около него», – предупредил он всех. От действия бензина окраска фюзеляжа сильно побелела.

Тут Хромов спросил меня: «А Сеничкин-то где? И Ершова нет». Я вкратце рассказал ему обо всем и добавил: «Если через двадцать минут не придут, то, скорее всего, их сбили». Видя, что я мучаюсь от зуда, Хромов тут же посадил меня в «полторку» и отвез в санчасть. Пока меня, раздетого догола, мыли девушки, Хромов и Лагутин подробно расспрашивали о полете. Несколько раз они возвращались к вопросу, где может быть Сеничкин. Зная о его слабости в самолетовождении, они, как мне показалось, думали, что он и на сей раз дал «блуда» и, возможно, сел на каком-нибудь аэродроме или, как часто с ним бывало, в поле. Опрашивали они и Федю, но уже без меня. Вечером от наземных войск пришло сообщение о гибели двух экипажей. Кто-то из этой пары завалил одного «стервятника», но и оба наших штурмовика были сбиты. Спасти никому не удалось. Случилось то, что я предполагал.

Не зря летчик с Ме-109 показывал мне один палец, давая понять, что я остался один, но доконать меня не сумел. Вот какой вылет был у меня накануне прихода Пстыго в полк. Поэтому слышать его слова о

том, что мы еще зеленые летчики, мне было обидно и неприятно. Погибших было жаль. Особенно близок мне был Вася Ершов, мой старый друг. Родом он из подмосковного Крюкова. Мы были с ним в одной школьной группе еще в Олсуфьеве, потом в Балашове, да и здесь попали в одну эскадрилью. Мне нравился его прямой характер, честность, исполнительность. Таких друзей у меня больше не было, нет и до сего времени. Сейчас, когда я в День Победы прихожу к Вечному огню почтить память погибших, вспоминаю его одним из первых.

На следующий день после того злополучного полета полк отмечал годовщину своего существования. Одновременно состоялись проводы Хромова. По этому случаю к нам приехал командир корпуса Горлаченко. Вечером состоялся торжественный ужин. Для меня он был скорее поминками по погибшим товарищам. К выпивке у меня никогда не было тяги – ни тогда, ни сейчас. Как-то в Жудри я выпил законные 100 граммов, после которых в течение пяти дней у меня сильно болела голова и чувствовалось недомогание. Но было это не от самой водки, а от того, что ее кто-то сильно разбавил авиабензином. После этого я на спиртное смотреть не мог, а если иногда и выпивал, то очень редко и совсем немного. Свою фронтową норму я всегда отдавал кому-нибудь из ребят, чаще воздушным стрелкам. Но в этот день я сделал для себя исключение и выпил больше положенных фронтových. С непривычки почувствовал себя плохо и пошел в свою эскадрилью. На воздухе стало еще хуже. Кружилась голова.

Желая скорее добраться до койки, пошел не по дороге, а напрямую по тропинке. Началась оттепель, дорожка сильно подтаяла, превратившись в скользкий лед. Около дома я наткнулся на обледеневший земляной вал высотой более полуметра и никак не мог через него перебраться. В конце концов решил преодолеть его на четвереньках. Когда забрался наверх, услышал девичий смех. Оказалось, что меня нагнала Полина Ширяева, та самая, которая год назад в Обшаровке смеялась над моим падением на лыжах. Я всегда попадался ей на глаза в самые неподходящие моменты. Девушка мне нравилась, и было досадно, что мы всегда встречаемся с ней в комических ситуациях. Не думал я, что через два года, став моей женой, она будет не раз напоминать об этом.

Утром 20 декабря командир 2-й АЭ повел на задание шестерку «горбатых», собранную со всего полка. Полет проходил при сплошной десятибалльной облачности с ограниченной видимостью. Назад вернулся только сам ведущий капитан Святковский. О судьбе остальных летчиков он ничего вразумительного сказать не мог. Видел только, как у него на глазах, идя на бревне, зацепился за сосну его ведомый Стельмаков, хороший скромный парень с приятной внешностью, очень нравившийся нашим девушкам. После его краткого сбивчивого доклада на разборе полета мы поняли одно – причиной потери самолетов в группе явилось не столько противодействие противника, сколько нарушение режима летным составом перед вылетом.

Командование корпуса и дивизии хорошо знало, что накануне полк отмечал годовщину и большая часть ночи прошла для личного состава без отдыха. Наверняка у многих еще не выветрился хмель, поэтому боевую задачу полку на раннее утро следующего дня можно было бы не ставить. Тем более что обстановка на фронте в эти дни была спокойной. Боевое задание могли бы выполнить другие полки, к примеру, тот же 621-й, базировавшийся на нашем аэродроме. Однако в этот день он вообще не летал. Вылет группы Святковского был единственным. Экипажи к полету были не готовы. Предполетной подготовки как таковой не было.

Хромов, настроившись на уход, почти не уделил внимания поставленной задаче, положившись на опыт командира АЭ, которого в достаточной степени еще не изучил. Тогда Святковский себя еще не показал. Примерно через месяц мы узнали, что он трусит летать на боевые задания. Не исключено, что, оказавшись в сложных условиях полета, он бросил группу на произвол. Предоставленные самим себе летчики в сложных метеоусловиях выйти самостоятельно на свой аэродром не смогли. В поисках его они,

как и Стельмаков, погибли при столкновении с землей или какими-либо препятствиями. За потерю группы Святковский никакого наказания не понес. О том, что в гибели группы виноват он, говорило его не совсем обычное поведение. Он резко изменился: появилась какая-то робость, глаза, избегавшие прямого взгляда, краснеющие щеки, как бы говорившие, что во всем виноват он. Невольно вспомнилась известная пословица: «На воре и шапка горит».

Аэродром Кочегарово хоть и был ближе к линии фронта, чем Колпачки, но и с него летать на задания было далековато, особенно при плохой погоде, которая к тому же никак не хотела улучшаться. Наземные войска в это время проводили частные операции и требовали авиационной поддержки, которую не всегда получали. Учитывая сложившуюся обстановку, командование ВА решило перебазировать штурмовики ближе к переднему краю.

Полку выделили аэродром Зайцево, или, как его еще называли, Стеревнево. Он находился примерно в 40–50 километрах южнее Великих Лук. В командование полком уже вступил Пстыго. Как и следовало ожидать, он сразу включился в активную работу. В этот период он еще плохо знал уровень подготовки летного состава, и это сильно влияло на принятие правильного решения при постановке боевой задачи. В этом вопросе ему, конечно, помогали заместители.

Погода для полетов продолжала оставаться сложной. Несмотря на капризы небесного бога и непродолжительность светлого времени в конце декабря, полк, за исключением нескольких машин, с большими временными интервалами между группами перелетел на новый аэродром. Перелет производился мелкими группами от звена до пары. Большую помощь командиру оказал его заместитель Сухих. Перегонку самолетов доверили не всем летчикам. На следующий день Пстыго, взяв Остропико и меня в заднюю кабину Ил-2, полетел в Кочегарово за оставшимися самолетами. Погода была такой же, как и накануне. Горизонтальная видимость не превышала 1,5 километра, шел небольшой снежок.

Выйти на аэродром сразу наш командир не смог – выскочил на северную оконечность Жижицкого озера, отклонившись от маршрута на 8–12 километров, а может быть, и больше. Это говорило о том, что даже такой опытный летчик, как командир полка, на сравнительно небольшом участке может допустить неточности в самолетовождении. Мне это показалось странным. Сам я, например, привык к очень точному выходу в заданное место полета. Николай Остропико, вероятно, подумал о том же, увидев, как Пстыго делает поворот вправо и идет вдоль берега озера на аэродром. Он бросил острое словечко, которое я не совсем расслышал, но значение его понял. Оно свелось к тому, что «...и командиры блудить умеют». Не попадись нам на пути большое характерное озеро, неизвестно, куда бы мы залетели. Сделав два круга над точкой, как тогда было принято называть аэродром, он пошел на посадку. Никаких посадочных знаков на летном поле не было. Свежевыпавший снег осложнил посадку. Он полностью накрыл рабочую полосу, затруднив тем самым нормальный просмотр земли при подходе к ней.

В таких условиях для облегчения посадки на снег обычно набрасывали ветки хвойных деревьев или посыпали чем-то темным – золой, песком и т. п. Летчики хорошо знают, насколько трудно определять высоту выравнивания и производить саму посадку, когда плохо просматривается земля. Особенно тяжело сажать самолет, имеющий большую посадочную скорость. Так бывает, когда на белом фоне глазам не за что зацепиться – все сливается в один цвет. Это вызывает сильное нервное напряжение и усугубляет выполнение такого сложного и ответственного элемента, как посадка. Редко какой летчик в таких условиях может правильно посадить самолет.

Чаще всего допускаются две ошибки. Обе они опасны как для самолета, так и для летчика. Первая заключается в том, что летчик, не определив расстояния до земли при подходе к ней, боясь начать выравнивание раньше времени, продолжает планировать до столкновения с землей. Его счастье, если он при этом не пострадает. Вторая ошибка: летчик, наоборот, боясь врезаться в землю, выравнивает самолет

на высоте больше положенной и создает ему посадочное положение. Потеряв скорость, самолет фактически падает на землю с большой вертикальной скоростью. Машина при этом нередко бьется.

Не избежал ошибки и наш командир. Боясь столкновения с землей, Пстыго начал выравнивание на высоте около десяти метров, что на 3–4 метра выше нормальной. Не видя земли, он стал создавать машине посадочное положение. При убранном газе машина, теряя скорость, перешла в режим парашютирования и стала снижаться с большой вертикальной скоростью. Остропико и я хорошо понимали, чем может закончиться такая посадка. К сожалению, помочь пилоту мы ничем не могли. Являясь невольными свидетелями ожидаемой неприятности, желали только счастливого исхода. Хотелось верить в чудо: авось пронесет и все обойдется. Но чуда не произошло. Законы аэродинамики неумолимы, и они не замедлили о себе напомнить. Чувствую очень сильный удар лбом о какой-то предмет. Как потом выяснилось, это был пулемет воздушного стрелка. Видим, как из-под самолета вылетел какой-то темный предмет, в котором мы узнали оторвавшийся вместе со стойкой дутик. Кувыряясь и замедляя скорость, он по инерции несется за самолетом.

Пробежав намного меньше обычного и развернувшись вправо, самолет остановился. Полет окончен. Сидим в кабине, ждем команды – обычно экипаж покидает кабину, когда самолет заруливает на стоянку. Пстыго не стал этого делать и почему-то выключил двигатель. Слышим, как открылся фонарь и появился командир. Не дождавшись команды, выбираемся самовольно. Бросается в глаза необычное положение крыла. На его верхней поверхности по всей хорде видна щель шириной не менее 10 сантиметров. Значит, крыло отошло от центроплана. Покрышки колес спущены, хвост лежит на земле. Ил-2 по сравнению с другими типами самолетов того времени смотрелся не ахти как красиво, за что и получил прозвище «горбатый», но сейчас он выглядел ужасно. Опущенные концы крыльев (второе крыло было в таком же состоянии), словно у подраненной птицы, говорили о ее немощи и неспособности летать. Ясно, машина отлеталась.

С противоположной стороны подошел Пстыго. Со злым выражением лица стал чертыхаться и винить аэродромную команду за безынициативность в подготовке полосы. «Ведь знали, что прилетит самолет, и пальцем не шевельнули, чтобы что-нибудь сделать для облегчения посадки. Лень было набросать веток на снег. Вот к чему приводит бездеятельность людей!» Тут я допустил оплошность – спросил у Николая: «Не рассадил ли он при ударе лоб?» Пстыго мой вопрос посчитал неуместным. Перебив меня, он сердито произнес: «Синяк, синяк! Нашел, что сказать! Разве можно твой синяк сравнивать с поломкой самолета! Вот что главное». Со стороны стоянок подошел старший техник 2-й эскадрильи Скворцов. Пстыго сразу же набросился на него с руганью. Тот отвечал как-то невнятно. Инженер, осмотрев узлы крепления лонжеронов крыла к центроплану, сказал: «Узлы разорваны, самолет в полевых условиях отремонтировать нельзя, да и на заводе, пожалуй, его не стали бы ремонтировать. Машину придется списать».

Сравнивая эту поломку с той, которую допустил по такой же причине Шутенко под Чапаевском, надо сказать, что этот самолет пострадал больше. Мы видели, что Пстыго переживает. Наверняка сейчас он думал о своем пошатнувшемся авторитете. Вместе с тем мы хорошо понимали, что никто не избавлен от ошибок. Авиация – это прежде всего скорость. Она требует постоянного внимания, максимальной сосредоточенности, быстроты реакции, принятия правильного и своевременного решения. Земля, породившая нас, может быть смертельно опасна, когда встречаешься с ней на большой скорости. Человек должен всегда об этом помнить. Свои машины мы с Колей успешно перегнали в тот же день. Иван Иванович прилетел в Зайцево на следующий день на присланном за ним самолете связи У-2. Эта поломка была единственной за все время перелетов или перегонки самолетов за время существования полка.

На аэродроме Зайцево полк базировался самое продолжительное время за весь период его пребывания на фронте. Здесь мы простояли с декабря 1943 года по июнь 1944 года. Летный состав

размещался в отдельных домах, в которых не проживали жители. Техники жили в землянках. Войска фронта в течение всей зимы вели бои за улучшение своих позиций, проводились наступательные операции по овладению отдельными районами и населенными пунктами с целью создания благоприятной обстановки для подготовки к предстоящей летней кампании 1944 года.

Другой задачей было сковать своими активными действиями противника, не давая ему возможности производить переброску части сил на другие участки фронта для оказания противодействия нашим наступающим войскам. Ближайшим соседом у нас был Ленинградский фронт, который той зимой полностью освободил город от длительной блокады. Несмотря на сравнительно мелкую масштабность боевых операций 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов, полк всю зиму вел напряженную боевую работу, стоившую ему потери большей части летного состава и материальной части.

Район полетов охватывал города: Витебск, Невель, Городок, Новосokolьники, Полоцк, Идрица. Тяжесть боев на этом направлении объяснялась тем, что они велись малыми силами против долговременной и хорошо подготовленной в инженерном отношении обороны противника. Прорвать ее на всю глубину у наших войск не хватало сил. Не все хорошо было с детальной разработкой проводимых операций и рядом других факторов. Нехватку сил наземные войска пытались компенсировать действиями штурмовой авиации. Очень часто они просили авиационной поддержки.

И мы летали, не считаясь ни с чем, нередко неся при этом неоправданные потери. Много зависело от погоды, хотя иногда она была нашим союзником. Наши штурмовики наносили мощные бомбоштурмовые удары то на одном, то на другом участке фронта. Часто совершали полеты на разведку в сочетании с нанесением ударов по различным объектам. Большое распространение получили у нас вылеты на свободную охоту, совершаемые в большинстве случаев парой самолетов. Они держали войска противника в постоянном напряжении, затрудняли подвоз боеприпасов, горючего, продовольствия и т. д. Эффективные действия штурмовиков вызывали с их стороны ответные меры. Нередко Люфтваффе наносили удары по аэродромам штурмовиков.

В январе – феврале в полк прибыла большая группа летчиков на пополнение. Среди них помимо молодых летчиков, только что закончивших обучение, находились и отличные пилоты из числа инструкторов авиашкол. Командование полка решило их без предварительной подготовки на задания не пускать и включать в боевой расчет постепенно, после тщательного изучения района полетов, проверки техники пилотирования и обучения тактике. В нашей эскадрилье вместо погибшего Сеничкина обязанности командира стал исполнять его заместитель ст. лейтенант Марченко. Я стал командиром звена. В напарники попросил понравившегося мне веселого парня Сашу Пятикопа. С разрешения командира полка несколько раз слетал с ним в паре на слетанность и посмотрел, как он держится в строю. Показал ему, как выполняется противозенитный маневр, а также действия при появлении истребителей противника.

Нагрузку давал такую, что из кабины он выходил мокрым. Готовил его не только практически на слетанность и отработку маневров, но и теоретически, исходя из личного опыта. Объяснил ему, как избежать прямых попаданий зенитных снарядов. Вспомнил о беседе с летчиками полка командира зенитной батареи, где он говорил: «Чтобы сбить самолет, летящий без маневра по прямой, зенитчикам требуется не более десяти секунд. Следовательно, если хочешь остаться живым, в зоне зенитного огня надо постоянно маневрировать». Менее утомительным и оправдавшим себя на практике было придание самолету скольжения, которое достигалось отклонением руля направления. При этом ось самолета и направление полета не совпадают, но с земли или с атакующего истребителя это не заметно. В результате зенитные снаряды рвутся в стороне, а трассы «эрликонов» проходят мимо.

Это уже хорошо, ибо наиболее опасны первые снаряды. Как только летчик видит шапки разрывов, он должен, сообразуясь с обстановкой, маневрировать значительно энергичнее. Объяснил ему, что начинать

маневр надо за 3–5 километров до линии фронта. И, чтобы он не дулся на меня за изматывающие полеты, пояснил: «Все, что мы делали на тренировках, будет реально в боевых вылетах. Может быть, даже тяжелее. Главное – уметь хорошо держаться в строю, быть сообразительным, инициативным, расторопным, отлично знать район боевых действий, и успех будет обеспечен». Занимаясь с Пятикопом, я как-то задумался над тем, как начинал сам и как был к этому подготовлен. Если бы готовился, как он, то наверняка не был бы сбит в первом боевом вылете.

В выборе ведомого я не ошибся. Саша оказался отличным летчиком, с которым было приятно летать. За время совместных полетов претензий к нему, как к ведомому, не было. Именно с ним у меня были самые успешные вылеты. Мы верили друг в друга и были уверены, что выполним любое задание. Именно нам Пстыго доверял выполнение наиболее сложных заданий, которые мы всегда успешно выполняли. Мы серьезно готовились к каждому боевому вылету. Обычно, получив задание, независимо от располагаемого времени тщательно проигрывали полет. Договаривались о маршруте и высоте полета, как будем маневрировать, оговаривали подход и уход от цели, как будем вести радиообмен, которым для скрытности вообще старались не пользоваться. В зависимости от полученного задания рассматривали и другие вопросы на каждый конкретный вылет.

Позже Саша вспоминал, что это помогло ему в дальнейшем быстро войти в строй боевых летчиков. За 76 боевых вылетов, совершенных им на Ил-2, в его самолет не было ни одного прямого попадания зенитных снарядов калибром более 20 мм. Помимо везения, здесь сказалась та подготовка, которую он получил до начала полетов. Саша четко уяснил, как надо летать, чтобы избежать поражения зенитными снарядами. Как и я, он ни секунды не вел самолет без скольжения в прямолинейном полете.

Такие же советы и наставления получили и остальные летчики из пополнения. Их давали не только командиры, но и рядовой летный состав, имевший боевой опыт. Это было обычным явлением не только в нашей армии, но и у противника. Результат был очевиден для всех. Особенно это было заметно во время первых боевых вылетов. Потери среди молодых стали намного ниже, чем в свое время у нас. Но, к сожалению, они все-таки были неизбежны – война есть война. Мы хорошо понимали, насколько опасны боевые вылеты. Никто из нас не был застрахован от гибели, но это наш воинский долг. Все мы горели желанием освободить Родину от фашистских захватчиков, быстрее закончить войну, принесшую столько бедствий нашему народу.

Верные воинской присяге, мы выполняли поставленные задачи. Так воевали почти все. Однако в полку оказались и такие, кто позорил наши славные дела. Эти трусы хотели дожидаться победы, не участвуя в бою. Они всячески хитрили, не стесняясь перед товарищами, а иногда и открыто избегали летать на боевые задания. К ним мы испытывали чувство отвращения. Причем это были не молодые, а летчики с довоенным стажем, имевшие семьи. Один из них – Святковский, командир 2-й эскадрильи, вначале воевал наравне со всеми, произвел более двадцати боевых вылетов, за что был награжден двумя орденами Красного Знамени. Однако в силу различных обстоятельств, скорее всего вследствие нервного истощения, стал бояться летать на задания.

Второй – капитан Тоболов, который за год пребывания в полку вообще не сделал ни одного боевого вылета. В полк он прибыл на должность начальника воздушно-стрелковой службы вместо погибшего старшего лейтенанта Гончарука. Вначале этот тридцатипятилетний человек своей внешностью, умением держаться и говорить, военной выправкой произвел на личный состав хорошее впечатление. Многие думали, что он отличный летчик, у которого можно кое-чему поучиться. Но вскоре мы заметили, что к полетам он особого рвения не проявляет.

За месяц пребывания в полку он не сделал ни одного вылета. Слетал разок по кругу, да и то неудачно. Посадку произвел с большим перелетом, выкатился за пределы полосы на лесную вырубку, случайно не

поломав самолет. Оттуда его с большим трудом трактором и на руках выкатили на летное поле. За предпосылку к летному происшествию Пстыго, несмотря на возраст и служебное положение, здорово его отругал в присутствии всего летного состава. Видя бездеятельность Тоболова и нежелание летать, командир полка отстранил его от должности и назначил в нашу АЭ командиром звена. В эскадрилье он тоже себя никак не проявил. Выполнил только два тренировочных полета по кругу. В это время у нас в АЭ создалась критическая обстановка с ведущими групп.

После гибели старшего лейтенанта Марченко и командира звена Привезенцева остался только я. Тоболов мне помочь не мог. Я обратился к командиру полка. Иван Иванович решил вопрос просто – перевел Тоболова из нашей АЭ в первую с понижением в должности до старшего летчика. На новом месте в старших летчиках ему долго ходить не пришлось. Командир эскадрильи Байматов не доверил ему напарника и попросил командира полка перевести его в рядовые летчики. Им он и остался, пока через девять месяцев не вернулся после второго вылета на задание. Никто из летавших с ним не видел, куда он делся. Судьба его неизвестна и по сей день.

Почти всю зиму 1943/44 года мы летали в сложных метеоусловиях. Плохая погода была иногда за нас, но чаще помогала противнику. В этот период мы понесли большие потери. Часто получалось так: низкая облачность, наши истребители или вообще не летают, или доходят по линии фронта, а дальше не идут, ссылаясь на низкую облачность. Они объясняли, что на их самолетах брони, как у нас, нет, поэтому любая пуля для них опасна. Обычно в таких случаях они говорили: «Дальше не пойдем, будем ожидать вас над своей территорией. Если появятся «худые», сообщите, поможем отсечь здесь». Но это были слова. За все время, сколько мне приходилось летать и быть атакованным истребителями, наши ни разу нам не помогли. Истребители противника знали, как нас «сопровождают», и, пользуясь этим, безнаказанно нас сбивали. Это действовало на психику. Если надо было лететь при низкой облачности, настроение у нас сразу падало.

Для самообороны мы выработали особую тактику. Большое внимание обращали на огневое взаимодействие воздушных стрелков. При появлении противника уплотняли боевой порядок в группе. Нередко применяли маневр «ножницы». Попытки отдельных летчиков вести воздушный бой с истребителями обычно заканчивались плачевно. Драться на тяжелом штурмовике с истребителем даже хорошему пилоту было крайне сложно: «ил» не обладал достаточной маневренностью. В ту зиму от истребителей погибло две трети летного состава полка. К концу зимы в полку остались единицы от первоначального состава. В нашей АЭ тогда погибли Марченко, Привезенцев, Ларин, Сидоренко, Евгений и Николай Медведевы. Здесь же погибли оба начальника воздушно-стрелковой службы – вначале отличный летчик капитан Богданов, а затем старший лейтенант Гончарук.

Из экипажа Богданова чудом выжил стрелок сержант Горлов. Когда после нескольких месяцев лечения он вернулся в полк, рассказал: «Очнулся я в сумерках (полет выполнялся в середине дня), лежу рядом с обгоревшими обломками самолета на небольшой поляне. В нескольких метрах от меня – мертвый летчик. Его останки деловито раздирает лиса. Хотел отогнать ее, но не смог. Подумал: «Вот дрянь, и меня так станет драть». Стало страшно. Попытался подняться, но тут же потерял сознание. Пришел в себя уже в лазарете. Как в нем оказался – не знаю.

Останки Богданова привезли в полк. Похоронили его недалеко от деревни, рядом с молодыми березами. Там же покоились еще несколько летчиков. К сожалению, запомнились не все, но точно помню Смоленцева и Ларина из 1-й эскадрильи. После гибели Богданова вместо него из соседнего полка прибыл старший лейтенант Гончарук. Там он был заместителем командира эскадрильи. Пстыго хорошо его знал еще до прихода в полк. Представил его как одного из лучших летчиков дивизии. Себя этот летчик стремился показать чуть ли не асом. Он считал, что равных ему в полку нет.

Мне казалось, что он больше занимается самовосхвалением. Закралась мысль, что в полку он долго не продержится. Вскоре так и вышло. Как-то одного летчика из 1-й эскадрильи здорово пощипали истребители. На кратком разборе полетов мы обратили внимание на отдельные ошибки в его действиях. Не допусти он их и прояви большую решительность в воздушном бою, мог бы выйти победителем. Больше всех его критиковал Гончарук и при этом добавил: «Случись мне попасть в такую обстановку, я бы наверняка уложил «фоккера» и показал бы, на что способен штурмовик в умелых руках». Часа через два снова вылет, и тоже без прикрытия.

Вместе с группой пошел и Гончарук. В районе цели, как и накануне, напали истребители. Гончарук, оторвавшись от группы, решил в одиночку вступить в поединок с истребителем. Его самоуверенность оказалась выше способностей. На глазах всей группы он был быстро сбит. Погиб он из-за своей самоуверенности, никому ничего не показав. Его пребывание в полку не продлилось и недели, но лихостью своей запомнился надолго. Видимо, летчик, стараясь показать свои способности в умении вести бой, опрометчиво бросился на истребителя, для которого штурмовик был такой же мишенью, как для штурмовика транспортный самолет.

Наша эскадрилья почти полностью обновилась. Кроме комэска Марченко, которого еще окончательно не утвердили в должности после погибшего Сенчикина, ведущих групп не осталось. Сам Марченко после того, как горел под Орлом, стал летать значительно меньше. Поэтому нас стали включали в состав групп из других эскадрилий или в группу управления полка. Погода редко позволяла летать большими группами. Летали чаще мелкими. В других эскадрильях тоже были большие потери среди ведущих. Перед командиром полка встал вопрос: где их взять? Не водить же пары самому или своему заместителю. Понимая, что со стороны помощи ждать неоткуда, он решил готовить кадры из молодых.

Одним из них оказался я. Группы водить мне пришлось неожиданно для себя – сразу, будто занимался этим и раньше. Произошло это так: вызывает меня Пстыго к себе на КП и ставит задачу на вылет звеном. В конце постановки предупреждает: «Смотри, на рожон не лезь. То, что задание выполнишь, я уверен, но имей в виду – летишь не один, поведешь группу. Будь внимателен, береги людей, не растеряй их. Опыт для выполнения задания у тебя есть. Считаю, задача посильная. Вопросы есть? Если все понятно, иди, готовь группу, состав подберешь сам. Вылет по готовности. Надеюсь на тебя, желаю успеха. На этом все».

В принципе задание было несложным. Надо было нанести удар по минометным батареям, но при этом требовалась большая точность. Дело в том, что цель находилась в нескольких сотнях метров от переднего края. Неточность могла привести к удару по своим. А что это значит, понятно без объяснений, как и то, что меня потом могло ожидать. Для определения точных координат от меня требовалось отличное ориентирование на местности и умение найти цель. Это не так просто, если учесть нервное напряжение, в котором находишься, выполняя первый вылет в качестве ведущего. Сосредоточившись, взял себя в руки и начал готовиться к полету. Ограниченное время не позволяло провести ее должным образом, но во время войны так бывало частенько. За какие-то минуты необходимо многое сделать. Этот вылет для меня не первый, но группу я поведу впервые. Помимо себя надо подготовить и остальных.

Прежде всего я обдумал план полета, прикинул, как и что надо делать от взлета до посадки. Учитывая, что в районе цели будет сильный зенитный огонь, решил запомнить расположение объекта. Над целью под огнем противника ни картой, ни топографическим планом, выданными мне на полет начопером майором Юстратовым и начальником разведки полка капитаном Галушкиным, воспользоваться не придется, в чем я неоднократно убеждался ранее. Большим подспорьем в запоминании расположения объекта удара было отличное знание района боевых действий. Эту местность я хорошо знал, чуть ли не до отдельного дерева или кустика. После доклада командиру полка о готовности группы получил «добро». По



погодным условиям полет выполнялся без истребителей сопровождения. Стояла сплошная облачность с высотой нижней кромки 400 метров при небольшой дымке с горизонтальной видимостью не более 2,5 километра. Сейчас такие метеоусловия считаются сложными и определены минимумом, при котором летчика, не имеющего соответствующей подготовки, к полету не допустят. А в те времена не существовало никаких минимумов – шла война, и летали все.

Я тоже не имел никакой специальной подготовки. Хорошо понимая, насколько сложен полет в облаках и чем он может кончиться без достаточной тренировки, далеко в них не заходил. К полетам при плохой видимости и низкой облачности мы привыкли. Нередки были случаи, когда она доходила до земли, переходя в туман. Попадая в сложные метеоусловия, я старался сохранять спокойствие, не паниковал, каким-то чудом находил аэродром, и полет заканчивался нормально. При ограниченно годной погоде обычно летали парой и реже звеном. Но когда обстановка требовала нашей помощи, мы шли на явный риск и летали большим количеством самолетов, вплоть до полка. Поэтому метеоусловия в нашем полете меня, как ведущего группы, нисколько не волновали. В какой-то мере погода даже способствовала обеспечению сохранности группы от атак истребителей противника. Над полем боя их не было, хотя немцы летали при такой погоде чаще наших. Конечно, этот упрек я отношу не ко всем нашим истребителям, а только к тем, которые тогда с нами работали.

Как и ожидал, на подходе к цели в нашу сторону понеслись разноцветные эрликоновские трассы. Мы тут же ударили по ним. Подавив огонь, произвели несколько заходов на цель, пока не израсходовали весь боекомплект. С пункта наведения авиации нас поблагодарили за отличную работу. Домой возвратились без потерь. Пстыго, выслушав мой доклад, тут же поставил новую задачу. Лететь надо было шестеркой. По выражению лица командира я так и не понял, доволен он нами или нет. Но раз дает новое задание – значит, доволен и верит мне. Новая цель находилась гораздо дальше от переднего края. В своей эскадрилье наскрести шестерку мы не смогли. Кое-кого Пстыго добавил из 1-й. Одним из летчиков, пополнивших группу, был лейтенант Жучков – любимец Пстыго, в будущем начальник ВСС полка. А тогда он ходил в рядовых и считался, как у нас Портненко, слабым летчиком. Из-за неумения нормально ходить в строю их редко брали в свои группы ведущие.

Второй вылет также прошел удачно. Назад вернулись в полном составе. Группа пришла на аэродром в плотном боевом строю. После этого стало обычаем возвращаться с задания в плотном строю, а не тянуться размазней, как бывало раньше. Хорошая слетанность заметно подняла настроение полка. Инженерно-технический состав, видя, как возвращаются с задания их летчики, стал с большим старанием готовить машины к полетам. Молодые летчики приводили на аэродром плотные компактные группы, как на параде. Старых ведущих остались единицы.

Об их недостатках я уже говорил: почти все они раньше не летали или почти не летали ведомыми. Поэтому не понимали, каково нам на тяжелой машине нагонять своих ведущих, несущихся домой на максимальной скорости. После штурмовки они старались как можно быстрее выскочить на свою территорию, меньше всего беспокоясь за сохранность группы. Такое случалось частенько. На разборах полетов летчики прямо говорили им об этом. И хотя отдельные командиры обещали впредь не допускать подобных ошибок, это были лишь слова. На деле же все было по-прежнему. Иной раз бывало и так: пользуясь своим служебным положением, они реагировали на критику грубым одергиванием.

Когда я стал ведущим, то всегда старался мысленно представить себя на месте ведомых, помня, как самому приходилось потеть. Стремясь не повторять ошибок своих предшественников, делал все от себя зависящее, чтобы облегчить жизнь ведомым. На «иле» от истребителей не уйдешь, поэтому я делал все возможное, чтобы после атаки цели с круга быстро собрать ее в плотный кулак. После выхода из пикирования я уходил не на максимальной скорости, как это делали прежние ведущие, а уменьшал ее до

минимально возможной. Для еще не слетавшихся со мной летчиков такой маневр оказался неожиданным, и они в первых полетах, не рассчитав скорость, иногда проскакивали мимо меня. Идя плотной группой, нам было значительно легче отражать атаки истребителей. В результате наши потери резко снизились. В тех группах, где я был ведущим, от истребителей в конце войны был потерян всего один самолет, да и тот под вопросом. Никто из летчиков не видел, куда делся самолет, на котором летел молодой летчик. Это было под городом Ратибор в Германии.

Группа, которую я вел, входила в состав сводной колонны под общим командованием Фукалова из 621-го полка. При атаке цели с круга мы были атакованы «фоккерами». Перед тем как ввести самолет в пикирование, я увидел на встречном курсе истребитель, по которому успел дать очередь из пушек и пулеметов. Чем это кончилось для противника, не знаю, так как мы быстро проскочили друг друга. «Фоккер» было немного, не больше пары. Не исключено, что они сумели смертельно ужалить одну из наших машин. Истребители прикрытия их проворонили и тоже не видели, куда делся один штурмовик. Летая ведомым, я всесторонне анализировал каждый вылет, критически оценивал свои действия, а когда начал водить группы, старался не допускать ошибок прежних ведущих. Каким должен быть ведущий, я понял, наблюдая за действиями своих наставников. Понимал, что за мной внимательно наблюдают идущие со мной летчики.

Для ведущего важны такие качества, как умение водить группу, управлять ею, хорошо ориентироваться в полете, проявлять инициативу, смелость, энергичность. Надо хорошо разбираться в сложившейся обстановке в условиях зенитного и истребительного противодействия с сопутствующими элементами маневра группы. Необходимо находиться в непрерывном контакте с наземными пунктами управления и наведения в условиях радиопомех и ложного перенацеливания со стороны противника, проявлять настойчивость в достижении цели.

С назначением меня ведущим отношение ко мне летчиков продолжало оставаться прежним. Создалось своеобразное положение: если в воздухе они повиновались мне беспрекословно, то на земле – не всегда. Причиной такой ненормальности было то, что я двигался по должностным ступенькам в одной и той же эскадрилье, и поэтому требовать от своих друзей соблюдения строгих уставных отношений было не так просто. Взять себя в руки и поставить их на место я, конечно, мог. Однако хорошо понимал, с чем могу столкнуться. Отношение ко мне стало меняться по мере пополнения эскадрильи новичками, для которых я не был хорошо знаком, и они уже называли меня на «вы».

После эксперимента со мной Пстыго то же самое сделал и в других эскадрильях. Самостоятельно в те дни сводили группы: в первой – Лобанов, во второй – Шутенко и Остропико. Эксперимент прошел удачно. Через несколько дней мы уже водили группы как бывалые ведущие. То, на что не мог решиться, считая нас молодыми неподготовленными летчиками, Хромов, Иван Иванович сделал разом. Дела у нас пошли намного лучше. Заметно снизились потери техники и летного состава. Мне приятно, что из рядовых летчиков, на которых начальство раньше не обращало внимания, я был первым, кому доверили водить группы.

В результате тяжелых зимних боев, порой с переменным успехом, наши войска все же продвигались вперед. Немцы стремились вернуть утерянные позиции южнее и юго-западнее железнодорожной станции Бычиха в районе города Невель. Войска фронта стойко держались. Для успешного выполнения задач командование должно было располагать точными сведениями о противнике. Необходима была достоверная информация обо всем, что делалось в тылу противника. Поэтому по требованию командования фронта мы начали вести непрерывную воздушную разведку. Другим видам авиации из-за крайне низкой облачности вести такую разведку не представлялось возможным. В феврале 1944 года погода нас не баловала. Стояла сплошная облачность с высотой нижней кромки от 50 до 250 метров и

видимостью 0,5–1,5 километра. В один из таких дней, 16 февраля, полку была поставлена задача: в течение дня вести непрерывную разведку дорог на участке Бешенковичи – Островно – Старое Село. При такой погоде летать можно было только парами. Разведку вели опытные летчики.

Я в тот день летал дважды. Во втором вылете я шел ведомым у исполняющего обязанности командира эскадрильи старшего лейтенанта Марченко. Для него он стал последним. К поворотному пункту маршрута мы подошли на малой высоте без каких-либо отклонений. И тут непонятно зачем Марченко нырнул в длинный овраг, встретившийся нам на пути. Я, не отставая, шел за ним, перейдя с правой стороны на левую. Получилось так, что мы оказались на высоте или даже ниже верхних склонов оврага. Такая высота стесняла маневрирование по курсу и создавала удобные условия для ведения огня противнику.

Из деревни, расположенной вдоль оврага, по нам открыли сильный огонь танки и счетверенные «эрликоны». Буквально тут же почувствовал сильнейший удар. Он был настолько сильным, что зашкалили стрелки приборов, а часы вылетели из гнезда и ударили мне в грудь. Чувствую, что в кабине чего-то недостает, но в горячке не могу понять, чего именно, а рассматривать ее нет времени. Вижу, как трассы «эрликонов» прошивают самолет Марченко. В задней кабине у него появился язык пламени. Воздушный стрелок Васо Рехвишвили машет руками, пытаясь сбить пламя, но оно разрастается, охватывая всю кабину.

Проскакиваем небольшой перелесок. По полю, что за ним, в боевых порядках движутся немецкие танки. Сколько их? Считать нет времени. С первого взгляда показалось, что не менее трех десятков. Все внимание самолету Марченко. Огонь, быстро увеличиваясь, охватывает весь самолет. Пламя, раздуваемое набегавшим потоком, тянется за машиной на 30–40 метров, переходя в густой черный дым. Переваливаясь с крыла на крыло, самолет резко теряет скорость. Быстро нагоняю машину командира и, стремясь не выскочить вперед, почти полностью убираю газ.

Горящий самолет в это время ударился плашмя о землю. С загнутыми от удара лопастями он подскочил на 10–12 метров. Продержавшись в воздухе еще какие-то мгновения, он снова ударился о землю, рассыпаясь на огненные обломки. Основной своей массой самолет ударил по одному из танков и взорвался. Я тут же выполнил горку и на высоте 200 метров сделал круг над местом гибели товарищей. Вижу, как самолет горит вместе с танком. Мстя за гибель товарищей, делаю по танкам несколько заходов, израсходовав весь боекомплект.

На обратном пути обнаруживаю пропажу радиоприемника РСИУ-3. На месте, где он стоял, остались лишь оборванные ремешки, крепившие его. Начинаю искать его в кабине, но не нахожу. После посадки ко мне подходит механик самолета Шипицын и говорит: «Ну и дырищу тебе сделали в кабине!» Я тут же стал внимательно осматривать ее. Мне помогает Шипицын. Поиски оказались безрезультатными, словно его вынули из кабины. В конце концов мы все же поняли, куда он делся.

Танковая болванка под углом 15–20 градусов прошла кабину навывлет, войдя в нее с левой задней стороны. Снаряд прошел между ногами и ручкой управления, полностью разнес радиоприемник, оборвал часть крышки наклонного газораспределительного валика правого блока мотора и полетел дальше. Для танкового снаряда бронезащита самолета не представляла преграды. Он проткнул ее, как нож консервную банку из мягкой жести. Диаметр пробоины был таким, что через нее, как сказал кто-то из ребят, можно было свободно просунуть оглобли. Шипицын стал с другой стороны, и мы через отверстия свободно рассматривали друг друга.

Снаряд оставил метку и на унтах, слегка опалив мех. Это попадание не было единственным. Эрликоновские пробоины имелись в крыльях и хвостовой части фюзеляжа. На такую «мелочь» уже никто не обращал внимания. Это было обычным явлением. Если мы возвращались без пробоин или осколков зениток, то вроде бы и не летали воевать. За несколько дней до гибели Марченко чудом спасся

заместитель командира полка Сухих. Малокалиберный снаряд, пробив с правой стороны заднюю броню кабины, попал в пистолет ТТ. Тот рассыпался на части и, оторвавшись вместе с кобурой, упал на пол кабины. Другой снаряд из этой же трассы угодил в фонарь и заклинил полоз, по которому тот сдвигался назад. Зарулив на стоянку, майор свыше двух часов просидел в кабине, пока автогенем не вырезали часть фонаря. Если бы пришлось покинуть самолет в воздухе, он был бы обречен на гибель. Да и на земле при вынужденной посадке где-нибудь в поле или в лесу трудно представить, как бы он сумел самостоятельно выбраться из кабины.

Случаев заклинивания фонаря в годы войны было немало. Об одном из них мне рассказал уже после войны летчик 5-й гвардейской шад Герой Советского Союза Дегтярь. Из горящей машины он сумел выбраться через маленькую форточку фонаря. Спасло его большое желание выжить и то, что у него была не такая грузная комплекция, как у Сухих, да и одет он был не в теплое зимнее обмундирование. Потом на аэродроме в присутствии летчиков полка Дегтярь пытался показать, как ему удалось это сделать, но ничего не вышло. Видимо, только страх сгореть заживо в самолете заставил его сделать невозможное. После случая с Сухих некоторые летчики полка, боясь оказаться в подобном положении, стали летать с открытым фонарем. Иногда и я летал так, но делал это с целью улучшения обзора задней полусферы при атаках истребителей. Но когда их не было, фонарь держал закрытым.

После гибели Марченко наша эскадрилья как бы осиротела. Видимо, такой была его судьба: после пожара на Брянском фронте он уцелел, а здесь – нет. Из ветеранов с довоенным опытом уже никого не осталось, а из молодых с боевым опытом трое: исполняющий обязанности командира звена Привезенцев, старший летчик Лазарев и летчик Медведев. Был еще и четвертый – Боря Портненко. Но он летал очень мало, считался молодым, неопытным, и ему не очень доверяли. Зная о своем неумении летать строем, Боря тем не менее не особо переживал. Всегда балагурил среди однополчан, напевал разные песенки, больше о любви в манере одесских уркаганов. Сам он был одессит, очень любил этот красивый черноморский город и мечтал как можно быстрее попасть домой.

Я никогда не видел у него особого рвения летать. Но когда его включали в боевой расчет, он никогда не отлынивал. Любопытно, что, тянувшись всегда в хвосте на большой дистанции от ведущих и группы в целом, его ни разу не сбивали, как часто случалось с такими. Женя дожил до конца войны, стал командиром звена, был награжден тремя орденами. Но должность получил, пожалуй, не столько за деловые качества и летное мастерство, сколько за стаж. В полку он находился с самого начала фронтовой работы, и таких, как он, в полку остались единицы.

Несмотря на то что Привезенцев был выше меня по должности, Пстыго решил командиром АЭ временно назначить меня, словно заранее знал, что Толя через несколько дней погибнет. Случилось это в необычной обстановке. Во второй половине дня к нам в эскадрилью пришел командир с замполитом полка Лагутиным и парторгом Секачом. Невесело глядя на нас, он громко сказал: «Что приуныли, работяги? Остались без командира? Носы не вешать – война есть война! Без командира не останетесь. До прибытия нового обязанности комэска возлагаю на вас, Лазарев. Всем беспрекословно выполнять его распоряжения и приказы. Все слышали?» – громким и твердым голосом произнес он. Как только они ушли, Портненко первым спросил меня: «Как вас, позвольте спросить, теперь величать, товарищ командир, называть на «ты» или на «вы»?» Но его тут же одернул Привезенцев: «Ладно тебе, соображать надо, что говоришь. Все тебе смешки, язык почесать захотелось?» Зная характер Портненко, я на него нисколько не обиделся. Это было в его характере. Не будучи близкими друзьями, мы были с ним в неплохих отношениях и понимали друг друга.

За несколько дней до моего назначения имел место примечательный эпизод. В тот день была сплошная десятибалльная облачность с высотой нижней кромки 450–500 метров, позволявшая летать

большими группами, чем пара или звено. Полку в составе двух эскадрилий предстояло нанести бомбоштурмовой удар по артиллерийско-минометным батареям на огневых позициях в районе железнодорожной станции Старое Село. Согласно моей фронтовой летной книжке, этот полет выполнялся 12 февраля 1944 года. Продолжительность его – 1 час 25 минут.

Задачу на полет ставил командир полка. Он подробно объяснил порядок действия групп. При постановке задачи детально объяснил порядок выполнения, вплоть до самых мелочей. По тому, как командир проводил подготовку к полету, они решили, что группу поведет он сам. Когда же он закончил, вдруг неожиданно для всех и особенно для меня сказал, что группу поведет младший лейтенант Лазарев, заместителем – капитан Святковский. Этого не ожидал не только я, но и весь летный состав полка. Заметив мое смущение и недоуменные взоры присутствующих, Пстыго, чеканя для убедительности каждое слово, повторил свой приказ.

При этих словах я бросил взгляд на сидевшего впереди меня Святковского. Лицо его побагровело. Такими же красными стали и уши. Это бросилось в глаза всем. Командир полка не доверил ему вести сводную группу полка. Командиру эскадрильи, капитану, почти вдвое старше меня, стало крайне неудобно перед летчиками. Тогда я не знал, что Пстыго, желая сыграть на самолюбии Святковского, решил таким путем проучить его за трусость. В последнее время этот комэск под любым предлогом уваливал от боевых вылетов, о чем я уже упоминал.

«Товарищ Лазарев, – обратился ко мне Пстыго, – согласуйте все, что считаете нужным по полету, со Святковским». После уточнения отдельных вопросов и доклада командиру полка о готовности группы получил команду на вылет. По пути на стоянку думал, как лучше выполнить задание. Не покидали мысли о Святковском. Не думал, что так бывает. Этот человек выглядел среди нас настоящим летчиком. Серьезный вид, кожаный довоенный реглан. В Обшаровке и Чапаевске он ходил в отличных хромовых сапогах – не то что мы, пришедшие из школ. Нас только в ЗАПе сумели обуть в ботинки с обмотками.

За неказистый вид нас принимали не за летчиков, а за простых солдат. С нескрываемой завистью мы смотрели тогда на таких, как он. Вспомнились и другие командиры, в частности Сухих. Когда мы, молодые летчики, без знаков отличия на погонах, спросили у него, скоро ли нам присвоят воинское звание, он в грубой форме ответил: «Как себя покажете в бою, такое и звание получите». Не прошло и года, как простой пилот-красноармеец, а теперь младший лейтенант поведет на боевое задание чуть ли не целый полк. До меня такие больше группы водил только командир полка и его заместитель. Для меня это был своего рода экзамен на готовность летать в качестве ведущего. Экзамен этот я выдержал. Задание выполнили успешно, группа вернулась без потерь. Полет выполнялся без истребителей прикрытия. При нападении «стервятников» пользовались маневром «ножницы».

После посадки, как и положено, командиры звеньев и Святковский доложили о выполнении задания и спросили, какие будут замечания. Принимая доклад от Святковского, я почувствовал, как от смущения у меня краснеют щеки. Получилось так, что я как бы поменялся с ним ролями. Не я, младший по званию и должности, докладываю старшему, а он мне. Такое же чувство, вероятно, испытывал и сам Святковский, ибо у него покраснело лицо. Но, как говорится, начальство не обсуждают – ему лучше знать, что и как делать. Принимая такое решение, Пстыго, видимо, считал, что лучше пусть будет немного ущемлен авторитет Святковского, который и так уже начал падать, зато будет выполнено задание и в полку станет одним подготовленным ведущим больше.

После полета с группой Святковского я стал к нему присматриваться как к летчику и командиру эскадрильи и обратил внимание, что Пстыго относится к нему с неприязнью, видимо, из-за его трусости. Это подтвердилось после одного случая. У нас в АЭ все еще продолжал летать самолет, на котором манометр масла показывал давление не более двух атмосфер. Что только с ним не делали инженер полка

Перепелица и технический состав эскадрильи, но даже после нескольких замен манометра, чистки и проверки всей системы найти причину не смогли. Самолет этот одиноко стоял в конце стоянки. Летать на нем инженер полка запретил. Однако за неимением постоянно закрепленной за мной машины я продолжал на ней подлетывать. Перепелица об этом хорошо знал. Когда я возвращался на нем с задания, он обычно делал удивленный вид, подходил ко мне и начинал для проформы отчитывать. Потом обычно спрашивал: «Ну как, сегодня опять две атмосферы?» И, услышав, что все по-прежнему, досадно кивал, и уходил.

Так продолжалось довольно долго. О том, что я летаю на ней, знал и командир. Самолет продолжал жить. С заданий возвращался без особых повреждений, которые могли бы стать основанием для его списания как боевой потери. Сажу я как-то в кабине в ожидании команды на запуск двигателя. В это время появляется Иван Иванович и говорит: «Опять собрался лететь на этом драндулете? Вылезай и бери самолет Святковского». Выполняю его команду. Принимаю доклад механика самолета Струнина о готовности машины к полету. Вижу невдалеке Святковского. Судя по выражению лица, он чем-то недоволен. Но я не обращаю на это внимания. Сажусь в кабину, взлетаю. И сразу испытываю удовольствие: какая же приятная и отличная машина! Мотор сильный, управление легкое. Давно на таких не летал. Вот бы мне такую. Да, начальство на плохих не летает, подумал я. После посадки заруливаю на стоянку. Как обычно, механик интересуется: «Какие замечания по работе матчасти?» Их нет. Струнин уточняет: «А мотор нормально работал?» – «Отлично работал, и отличная у вас машина. Никаких замечаний по самолету нет».

Подходят Пстыго, Перепелица, Святковский. Докладываю командиру о выполнении задания. Чувствую, что Пстыго хочет еще о чем-то спросить, но пока молчит, укоризненно бросая взгляд на Святковского. «Вот, Андрей Григорьевич, бывает и так: один летчик говорит, что лететь на машине нельзя, а другой на ней летит и нормально возвращается назад», – бросая взгляд на инженера, произносит Пстыго. Перепелица, помолчав, делает характерную для него гримасу, которую трудно передать словами, разводит в стороны руки и поддакивает ему: «Да, товарищ командир, бывает». С красным от переживания лицом подходит Святковский: «А на взлете, Лазарев, у вас мотор нормально работал? У меня была небольшая тряска». – «Да нет, – отвечаю, – все было нормально. Может, вы его не прогрели как следует, поэтому и трясло». – «Я не новичок, чтобы не понимать этого», – сердито отрезал Святковский и отошел. Ушли со стоянки и Пстыго с Перепелицей.

Поняв, чем был вызван мой полет на самолете Святковского, решил его немного разыграть. Подхожу к нему и предлагаю поменяться машинами, зная заранее, что он на это не пойдет. «Я вас понял, не вам со мной шутить», – резко отрезал Святковский, давая понять, что больше не желает со мной говорить. Этот разговор у меня с ним был первым и последним. На следующий день он из полка убыл. Куда его перевели – не знаю. Встретившись с Иваном Ивановичем после войны, я вспомнил в разговоре о Святковском. «Я его выпроводил из полка за трусость. Сказал ему об этом прямо в глаза. Далось мне это нелегко. Большим защитником у него был начальник штаба дивизии Камынин. Он никак не хотел его отстранения под предлогом, что я еще недостаточно изучил личный состав полка. До моего прихода в полк Святковский был на хорошем счету среди командиров эскадрилий. И только после того, как я доказал Камынину, что Святковский боится летать на боевые задания, он согласился со мной».

За несколько дней до того полета мне пришлось вынужденно сесть на аэродроме истребителей Березки. Коротая время у самолета в ожидании прибытия ко мне техников из нашего полка, я обратил внимание на шедшего необычной походкой человека в летной форме с тросточкой в руке. Или у него ноги болят, или просто форсит. Скорее всего, это не летчик, а инженер полка или старший техник эскадрильи, подумал я. Один из техников заметил, что я периодически посматриваю на него. Подойдя ко мне, он сказал: «Это Маресьев, наш комэск. Не на своих ногах ходит. Ему их отрезали. Летает с протезами, да еще и фрицев сбивает». В то время я еще не знал о нем. Не думал, что в нашей стране есть такие люди. Подумал:

«Маресьев и Святковский – оба летчики, но какая большая разница между ними. Насколько они противоположны по духу, мышлению, сознанию! Маресьев без обеих ног, инвалид в полном смысле этого слова. Но он проявляет героизм, на который способен не каждый. Он не может отсиживаться в тылу и ждать конца войны. А другой – Святковский. Может, после ухода из полка он и изменился, но в памяти остался тем, кем был до ухода».

Затянувшаяся ненастная погода вынудила командование полка включать в боевой расчет летчиков, имевших наибольший боевой опыт, поэтому среди них возросли потери. Естественно, это не могло не сказаться на их настроении. Многие из нас были суеверными и не скрывали этого. Кто во что только не верил. Я же летал, рассчитывая не на счастливую фортуна, а с мыслью: чему быть – того не миновать. Убьют так убьют, что поделаешь. В любом полете чувствовал себя спокойно. Как только взлетал, знал, что успешное выполнение полета зависит только от меня. Моя боевая работа не осталась незамеченной. Нередко меня отмечали на полковых разборах полетов. На партийных собраниях часто выбирали в президиум, хотя я был еще кандидатом.

На стоянках самолетов, у столовой, на КП полка появились фанерные щиты со служебной и агитационно-пропагандистской информацией. Обычно я на них не обращал внимания и никогда не читал текстов, считая, что все они примерно одинаковы на всех аэродромах. Но вот однажды выхожу с КП полка и вижу красиво оформленный щит. Машинально прочитал текст, написанный рукой мастера на все руки техника по фото Щербины. Там было написано: «Летчики! Летайте бить врага так, как это делает Лазарев!» Вот это да! Меня ставят в пример. Вот уж не думал об этом. Чувствую, как горят щеки. Осматриваюсь вокруг – не видит ли кто. А то ведь подумают, что люблю себя. Волнение улеглось после того, как увидел подобные листки с именами других летчиков и работников инженерно-авиационной службы, среди которых были фамилии Лобанова, Остропики, Лобастова, Струнина, Ющенко, Соболевского, Панкова, Тарновского, Огородниковой, Тырышкиной, Червяковой и других.

Перед нашим армейским праздником – Днем Красной Армии – опять лечу на разведку. На этот раз с Женей Медведевым. Нам предстояло выяснить, что делается на дороге Полоцк – Улла. Летели без прикрытия при десятибалльной облачности с высотой нижней кромки 250 метров. На подходе к Улле выскочили на аэродром истребителей, где базировались ФВ-190. При нашем появлении дежурная пара, поднимая винтами снежные вихри, пошла на взлет. Как только Медведев это увидел, тут же отвернул в сторону и нырнул в облака. Я в это время атаковал еще не успевших оторваться от земли «фоккеров». Выпустил по ним РСы и дал несколько очередей из пушек и пулеметов. Проскакиваю невзлетевшую пару. Выхожу на Уллу и иду дальше по маршруту, просматривая дорогу и прилегающую к ней местность. Жду Медведева. В облаках он летать не умеет, и если сразу из них не выскочил, то мог потерять пространственную ориентировку, сорваться в штопор и погибнуть. Думая об этом, я все-таки не терял надежды встретиться с ним, но чем дальше уходил от Уллы, тем меньше оставалось надежд. Так все и получилось. Женю я не встретил, и домой он не возвратился. Не было известий и о его пленении. Наиболее вероятно, что он погиб вместе со своим воздушным стрелком Чернышевым.

Летчик Медведев отличался своеобразным характером. Он был медлительным флегматичным человеком, державшимся особнячком. Уроженец Пензенской области. До армии успел обзавестись семьей, имел ребенка. На гражданке работал диспетчером на железной дороге. До прихода в полк он окончил Ульяновское танковое училище. Воевать на танке не захотел. Имея летную книжку, в которой были аэроклубовские записи о полетах на самолете У-2, он каким-то образом сумел попасть в 12-й зап, где научился летать на Ил-2. Оттуда пришел к нам. Находясь у нас в эскадрилье, ничем себя не проявил. Ему не доверяли водить даже пару. Любил выпить. При усложнении обстановки во время полета терялся, принимал неверные решения. Когда мы базировались в Туле, он при отработке маневра «ножницы» столкнулся с Вороновым. Во время «блудежки» Сеничкина под Брянском бросил группу и, запаниковав,

при посадке в районе Жиздры полностью разбил целый самолет. Машину пришлось списать как боевую потерю.

При возгорании ВАПа с фосфором он хотел выбраться из самолета, находившегося над территорией противника, и только мое вмешательство спасло его от плена. За две недели до последнего вылета у него произошла авария, в которой он со стрелком чудом остались в живых. Что явилось ее причиной, не буду разбирать. Их несколько. Было определенное стечение обстоятельств. Незадолго до полета выпал небольшой снег, накрывший полосу. Под воздействием мощных воздушных вихрей, создаваемых винтами взлетающих самолетов, снег образовал плотную мглу, в результате чего видимость снизилась до нескольких метров. Пробежав несколько метров, впереди идущие самолеты полностью скрывались от взоров летчиков, находившихся на старте в готовности к взлету.

Иван Иванович понимал, что если группу из шести машин выпускать как обычно, то из-за штиля, стоявшего на аэродроме, придется долго ждать, пока осядет поднятый снег и улучшится видимость. Поэтому на взлет и сбор группы уйдет много времени. И он решил сократить интервалы. Как только впереди идущий самолет уверенно шел на взлет, давался старт следующему. Из-за своей медлительности Женя на взлет пошел не сразу и потерял из вида впереди идущего. В результате он попал в струю от винта моего самолета. Что это означает, летчики хорошо знают. Машину в этот момент начинает сильно бросать. Для восстановления нормального положения приходится очень энергично действовать рулями. Медведев выправить самолет не смог. Он или растерялся, или отреагировал с запозданием. Иван Иванович, будучи уверен, что все в порядке, продолжал один за другим выпускать самолеты. Собираю группу и одного не досчитываюсь.

Спрашиваю у стрелка: «Где Медведев?» В ответ слышу: «Пока не видно». Значит, вернулся назад. Наверное, что-то случилось, подумал я. Бог с ним, пойдем пятеркой. Выполнив задание, возвратились домой. На стоянке его машины не оказалось. Видимо, что-то случилось. Вижу, как к стоянке подходит его стрелок Чернышев. Сразу успокаиваюсь. На командном пункте встречаю парторга полка Секача. «Ты знаешь, какой у нас сегодня был цирк на взлете, когда вы уходили на задание?» И рассказал, что произошло. Как только после нас рассеялся снег, мы увидели в конце полосы каких-то людей. Командир полка с инженером поехали на «полуторке» выяснять, кто это.

Взяли и меня. Вскоре мы увидели валявшееся хвостовое оперение и сразу поняли – случилась беда. В конце полосы на протяжении 150 метров были разбросаны обломки. Мотор улетел на 400 метров. Самолет был полностью разрушен. Из снега, залитого маслом, антифризом и бензином, торчали его остатки вперемешку с разбросанными бомбами, пушками и боеприпасами. Больше всего нас удивил сам Медведев и его стрелок. Не обращая на нас внимания, они с каким-то деловито сосредоточенным видом бродили среди обломков и что-то искали. Остановив машину, Пстыго сердито крикнул: «Что вы там делаете? Ведь кругом бомбы, а вы шуруете ногами по обломкам. Вам что, жить надоело? Медведев, немедленно прекратите!» Медведев остановился и, как бы раздумывая, идти дальше или нет, медленно произнес: «Товарищ командир, шесть плиток шоколада». «Какие еще плитки? – перебил его Пстыго. – Вы что, безумцы? Выходите оттуда, говорить потом будем!» – «Товарищ командир, – снова уже более решительно и громче произносит Медведев, не обращая внимания на сердитый голос Пстыго, – здесь в обломках валяется бортпаек. В нем шесть плиток шоколада, банки со сгущенкой, копченая колбаса. Не оставлять же все это здесь – пропадет. Найдём и пойдем отсюда». Еле убедили его и такого же упрямец-стрелка. Ходить, конечно, там было можно, но только нормальным людям, а эти-то наверняка находились в стрессовом состоянии, а это опасно. Я и не представлял, что на взлете такое может случиться. Главное, что оба остались живы». Случилось это 6 февраля 1944 года.

Вечером на ужине после законных 100 граммов, хотя задания он фактически не выполнял, Женя



наконец пришел в себя и рассказал, что произошло: «Струей машину резко бросило на левое крыло. Выправить положение не сумел. Вижу, как оно ударяется о землю. Машину бросило на нос, и больше ничего не помню. Очнувшись, вижу, лежит мой «цыганенок» (так он называл своего стрелка), потом поднялся. Ощупываю себя, вроде бы все нормально, но во всем теле сильные боли от ушибов. Попробовал подняться – получилось. Ну, а потом приехал Пстыго и подобрал нас». Ему часто везло, и судьба берегла, но в последний раз обманула, вернее, он сам себя обманул. Не войди он в облака, как знать, может быть, остался бы жив. Теперь из старого летного состава в эскадрилье, кроме меня да все еще не дотягивавшего до среднего уровня и постоянно числившегося в молодых Бори Портненко, никого не осталось.

Большие надежды я возлагал на четырех стажеров-инструкторов, прибывших к нам из летных школ и ЗАПов для приобретения боевого опыта. Летали они хорошо. Имели большое желание сходить на боевое задание – посмотреть, что такое настоящая война. Такая возможность им вскоре представилась. Погода в тот день впервые за зиму была благоприятной для полетов. Светило солнце, штиль, отличная горизонтальная видимость. Настроение соответствовало погоде. Иван Иванович решил, что это благоприятный момент для ввода в строй молодых летчиков. Желание быстрее обстрелять молодняк было естественным стремлением командира. Но вводить их в строй надо было не всех сразу, а постепенно, чтобы избежать напрасных потерь. На это-то Иван Иванович и не обратил внимания, как и не учел допущенной им ошибки, когда Медведев на взлете разбил машину. В состав группы командира 1-й эскадрильи включили сразу всех четырех стажеров, приписанных к нашей эскадрилье. Байматов водил группы очень своеобразно. При появлении истребителей противника проявлял большую нервозность. За это летчики не любили с ним ходить, знали: наверняка опять их вымотает.

В районе цели группу атаковали истребители. В результате из четырех стажеров троих мы недосчитались. Необдуманность с вводом в строй отличных летчиков обошлась полку ненужными потерями. Правда, такие ошибки Пстыго допускал только в период становления командиром. С приобретением им опыта их количество значительно уменьшилось. Но иногда за них приходилось платить кровью. Я в том вылете не участвовал и, как проходил бой, не знаю. Гибель товарищей несколько охладила боевой порыв у тех, кто еще не успел слетать. Для двоих из них фронтовая судьба сложилась удачнее. Николай Коган и Леонид Пунтус изъявили желание в летную школу, откуда прибыли на фронт, не возвращаться, а остаться в полку и продолжать воевать. В эскадрилье они прошли хорошую школу. Войну оба закончили заместителями командиров эскадрилий, были уважаемыми летчиками полка. Один из них, Пунтус, стал любимцем командира полка.

Молодые летчики, прибывшие на пополнение из школ и прошедшие дополнительную подготовку в ЗАПах, имели слабую технику пилотирования. Сказывался небольшой налет и перерыв в полетах. Спарок, самолетов с двойным управлением, в полку не было, поэтому вводить их в строй было нелегко. Особенно не ладилось у них с основными элементами полета – взлетом и посадкой. Ошибки в выполнении этих элементов создавали предпосылки к летным происшествиям, а иногда и к авариям с тяжелым исходом. У нас в эскадрилье особенно часто их допускал Цыганков, за что однажды заплатил жизнью непричастный к летному делу человек.

А в 1-й эскадрилье это стоило жизни самому летчику. В начале разбега он не сумел выдержать направление, и машину повело вправо. Вместо того чтобы немедленно прекратить взлет, он продолжил разбег, приближаясь к лесу, стоявшему сплошной стеной вдоль всего летного поля. Опасаясь столкновения с соснами, он, набрав необходимой скорости, обеспечивавшей нормальную управляемость, преждевременно подорвал самолет и сразу перевел его в набор. Загруженная машина, зависнув на доли секунды над кронами деревьев, свалилась в штопор и под небольшим углом ударилась о землю в районе стоянок соседнего 211-го штурмового полка. Летчик ударился головой о бронированный козырек кабины и погиб.

Воздушный стрелок в горячке бросился к кабине командира и увидел в ней сорванный с головы шлемофон вместе с черепной коробкой и мозгами летчика. Схватив его в руки, он побежал на КП полка, находившийся с другой стороны полосы. Там в это время находился начальник оперативного отделения майор Юстратов. Стрелок молча подошел к столу с оперативной картой, положил на нее окровавленный шлемофон и, грубо обратившись к нему на «ты», попросил закурить.

Начопер, будучи занят своим делом, поначалу не обратил на него внимания, но потом вспылил и решил отчитать за неумение вежливо разговаривать со старшим по званию. Однако, увидев содержимое шлемофона, тут же изменился в лице и, не докончив мысли, бледнея, опустился на скамейку и впал в обморочное состояние. Позже стрелок не смог объяснить, что его привело на КП. Видимо, он был в состоянии аффекта и не контролировал свои действия.

Недоученность и несоблюдение инструкции по технике пилотирования Ил-2 стоили жизни Ларину, а другим послужили наглядным примером того, чем заканчиваются ошибки летчика на взлете. На аэродроме Зайцево мы похоронили больше всего летчиков. В большинстве случаев они гибли над территорией противника. Их редко когда находили, да и заниматься этим было некому. Забирали, только когда было точно известно, что погибший экипаж наш.

Как-то раз наша группа возвращалась домой. На окраине деревни севернее станции Бычиха я увидел горевший дом, в который врезался самолет Ил-2. Подойдя ближе, обратил внимание на опознавательный знак нашего полка, наносившийся на фюзеляж. Номера рассмотреть не сумел – он уже обгорел. По прилете доложил командиру. Через несколько минут выяснилось, что самолет этот из 2-й эскадрильи. Летал на нем летчик Смоленцев. Он погиб вместе со стрелком. В Брянске цыганка нагадала ему прожить до девяноста лет. Не знаю, насколько он верил ее предсказанию, но судьба решила по-своему. Не вернулся с задания и его напарник. Видимо, он погиб еще в районе цели.

Гибель товарищей тяжело переносилась нами. Но жизнь есть жизнь. Известно, что человек ко всему привыкает. Так было и у нас: днем похоронят человека, скорбим по нему, а вечером, смотришь, в какой-то землянке заиграл баян. Играли обычно Барчан и Назаренко. Сначала исполняют что-то грустное, а потом непременно «Землянку» с «Огоньком», а затем и что-то более веселое. Танцев заранее не планировали. Возникали они стихийно. Молодость брала свое. Скорбь на фронте проходила быстро. Отдых и нервная разгрузка для людей были необходимостью. Не будь этого, было бы крайне трудно завтра начинать боевую работу.

Несмотря на потери, боевой дух в полку был высоким. Нередки были шутки и подтрунивания друг над другом. Однажды досталось и мне. В авиашколе нас приучили спать голыми. Я к этому привык и считал, что только так можно нормально выспаться. Не расставался с этой привычкой на фронте и даже после войны. Зная, в каком виде я сплю, летчики эскадрильи решили надо мной подшутить.

В одну из темных февральских ночей, когда я крепко спал, потихоньку подняли меня вместе с койкой и вынесли наружу. Койку поставили на снег метрах в тридцати от дома. Проснулся я от сильного холода. Открываю глаза и вижу снег. Понял, что это проделка ребят, но никого из них не видно. Окликнул – тишина. Поднимаюсь с постели, набросив на плечи одеяло, и иду к дому. Барабаню в дверь – никто не реагирует. Слышу чей-то шепелявый голос: «Спой арию цыганского барона – тогда откроем». Петть я не умел и не пел никогда, поэтому пригрозил им: «Если не откроете, начну палить из пистолета». Только после этого меня впустили. В свое оправдание они сказали, что сделали это, чтобы отучить меня спать голым.

Как-то в Зайцево мне приснился сон: на Красной площади парад войск в ознаменование победы над Германией. Я стою в колонне летчиков. Они в парадной довоенной синей форме без погон. Народ ликует, на лицах улыбки, крики «Ура!», «Победа!». От сильного возбуждения я проснулся. Утром рассказал о нем товарищам. Они восприняли его как плохое предзнаменование и сказали: «Тебе до конца войны не

дожить, как и большинству из нас. Обычно сны не сбываются». Все это слышал техник звена Тухтаров. Подойдя ко мне поближе, он тихо вполне серьезно сказал: «Поверь мне – на параде ты будешь. Я это чувствую. Вот когда вернешься с него, я тебе об этом напомню». Его слова подбодрили меня. Появилась особая уверенность и какое-то необъяснимое чувство, что я обязательно доживу до Победы.

На аэродроме Зайцево мне довелось столкнуться с одним необычным явлением. Однажды на взлете я почувствовал, что глазам мешает откуда-то взявшаяся небольшая тряпочка. Когда перешел в набор и можно было снять руку с сектора газа, решил убрать ее, непонятно как оказавшуюся на голове. Взял ее и глазам своим не поверил – ею оказалась мышь. Повертев зверька в руках, выбросил ее в форточку. Через несколько дней произошел второй подобный случай. Только теперь мышка сидела на правой руке, державшей ручку управления. Избавился от нее таким же путем.

Рассказал об этом ребятам. Они сказали, что выбрасывать за борт не надо было – плохая примета. Пусть бы себе жили, а теперь жди – собьют. Я возразил, что если реагировать на все приметы, то тогда вообще летать не придется. А вообще-то факт появления мышей в самолете был безопасен для полетов. Они грызли обмотку радиоаппаратуры, и в случае пробития бензосистемы мог произойти пожар.

Февраль – особый месяц для Красной Армии. Как известно, 23-е число является днем ее рождения. Погода в этот день стояла нелетная. В полку его отметили праздничным обедом, на котором по распоряжению командира выдали по 100 граммов водки. Иван Иванович, как обычно, сидел за столом вместе со своими заместителями, шутил, рассказывал всякие истории. Увидев висевший на стене цветной портрет Сталина в маршальском мундире, произнес, головой в сторону: «Скоро ли я буду таким, как он? Но сначала я должен стать Героем Советского Союза. Считаю, что в полку первым это звание должен получить я». Услышав его слова, присутствующие переглянулись.

За полторы недели до праздника я водил шестерку самолетов. Полет выполнялся при сплошной облачности с высотой нижней кромки 250 метров без прикрытия истребителей. Они за линию фронта не ходили. В районе цели нас атаковали Ме-109. В целях самообороны я, не выводя машины из круга, стал вытягивать его, смещаясь в сторону нашей территории. Одного из «мессеров» Федя подбил. С черным дымом он отвалил в сторону. Его напарник, не рассчитав маневра, вскочил внутрь нашего круга. Спасаясь от лобового огня «илов», он стал делать крутой вираж внутри круга. Однако при этом перетянул ручку и сорвался в штопор, из которого выйти не смог. Прямо перед носом моей машины он врезался в лес.

Потеряв две машины, «мессеры» прекратили атаки и ушли. Во время боя наших истребителей и близко не было. С момента, как они оставили нас, не доходя до линии фронта, мы их больше не видели. При появлении противника на выручку, как обещали, не пришли. Сообщить им по радио из-за сильных помех я не мог. Домой мы вернулись без потерь. В боевом донесении о выполнении задания я написал о воздушном бое и о том, что один из истребителей, сорвавшись в штопор внутри нашего круга, упал.

Через день к нам в эскадрилью прибыл представитель истребительного полка, летчики которого оставили нас в том вылете. Бородатый капитан, начальник воздушно-стрелковой службы, дает мне в руки бумагу. Читаю. В ней написано, что такой-то летчик (фамилии его не помню) атаковал Ме-109 под ракурсом 3/4 с левой задней полусферы и двумя очередями с дистанции 70 метров сбил его. Самолет упал в таком-то месте. От меня требовалось подтверждение. Прочитав бумагу, я улыбнулся и спросил, откуда взялся этот летчик, когда мы там ни одного нашего истребителя не видели.

Для убедительности я опросил летчиков и воздушных стрелков, принимавших участие в том вылете, и рассказал капитану, как все было на самом деле. Поинтересовался, откуда у них в полку стало об этом известно. Капитан, понимая, что я не собираюсь подписывать подтверждение, стал упрашивать меня. Он сказал, что у этого летчика много вылетов на сопровождение «илов», но сбитых нет или почти нет (не помню точно). Надо бы писать наградной на орден, а как писать, если сбитых маловато. Тем более что

одним фрицем все равно стало меньше. И хотя ни один из опрошенных мною не видел, как был сбит тот «мессер», капитану все же удалось уговорить меня. Подтверждение я ему подписал, но на душе остался неприятный осадок. С довольным видом он отбыл в свой полк. Не знаю, получил ли тот летчик награду, ради которой приезжал капитан, но мне было неприятно слушать, как он выпрашивал у нас подтверждение.

У меня сложилось впечатление, что так нагло и бессовестно «сбивали» и некоторые другие летчики, на счету которых было большое количество сбитых самолетов. Конечно, это касается не всех, но думаю, что отдельные факты липы все же были. Позже мне стало известно, откуда тот капитан мог знать о Me-109. Мой доклад о сорвавшемся в штопор самолете наши штабники отправили в вышестоящий штаб. Там, не особо вникая в детали, стали выяснять, почему не указана фамилия летчика, сбившего самолет. Им и в голову не могло прийти, что истребитель мог упасть сам по себе. Конечно же, он сбит нашими истребителями. Запросили полк, который нас прикрывал. Те ничего вразумительного сказать не могли, но быстро «скумекали» и сфабриковали ту самую бумажку, с которой приехал капитан.

Зима 1943/44 года подходила к концу. Активность войск 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов заметно снизилась. Им был необходим отдых для подготовки к летним боям. Немцы также не проявляли активности, занимались укреплением обороны, производили перегруппировку войск. Зачастили оттепели. Нередко мокрый снег усложнял нам полеты.

Летное поле подтаяло, укатанный снег ослаб. На полосе образовались колдобины, заполненные водой. Эксплуатировать ее стало небезопасно. В связи с этим групповые полеты прекратились. Летать стали парами, а в иной день полетов и вовсе не было. Большую часть времени полк работал на матчасти. Летный состав в эти дни занимался наземной подготовкой, обобщал опыт боевой работы, изучал район боевых действий. Я продолжал временно исполнять обязанности командира эскадрильи. Из руководящего состава в АЭ больше никого не осталось.

Шла вторая половина марта. Наступил день Парижской коммуны. Одно время в довоенные годы он был нерабочим. За весь месяц мне удалось сделать всего пять боевых вылетов. Последний раз я летал 10 марта. Погода, как и в предыдущие дни, стояла нелетная. Во второй половине дня я проводил занятия по изучению района полетов. Закончив их, решил почитать книгу о Брусилове. Тут меня вызвали на КП полка. Вначале я подумал, что кто-то из нашей АЭ совершил какой-нибудь проступок или, как у нас говорили, «отмочил номер». Пока полк не летал, было уже несколько происшествий. Пользуясь свободным временем и понимая, что за всеми не уследить, кое-кто стал ходить в самоволки, выпивать и т. д. Такие нарушения чаще совершали воздушные стрелки и младшие авиаспециалисты.

Прихватив с собой летный планшет, с которым никогда не расставался, я направился к командиру полка. Рядом с тропинкой, по которой шел, находилась стоянка самолетов нашей эскадрильи. Там вроде все в порядке. На моторы самолетов наброшены чехлы. Они сохраняют тепло прогретых двигателей и защищают их от снега, идущего с самого утра. На некоторых машинах техсостав проводит какие-то неоконченные работы. В сторонке с карабином через плечо и красной повязкой на рукаве стоит маленькая Кнопка – симпатичная мотористка Нина Харламова, прозванная так за курносый нос. Некоторое время она была мотористкой в моем экипаже.

Потом ее сменила моя землячка Аня Шмелева. Нина, заметив меня, быстро направилась в мою сторону. Очевидно, собиралась, как и положено, отрапортовать. Взмахом руки дал понять ей, не нужно – иду мимо. На стоянке порядок – значит, за нее ругать не будет. Так зачем же меня все-таки вызвали? С этими мыслями дошел до КП. У часового, находившегося у входа в землянку, спросил: «До меня кто-нибудь из командиров эскадрилий приходил или нет?» – «Никого не было», – ответил он. Значит, вызвали меня одного и наверняка сейчас за что-то достанется.

Вхожу в помещение и вижу у длинного стола склонившегося над оперативной картой Пстыго. Рядом с ним его заместитель, он же штурман полка Сухих. Докладываю о прибытии. Бросив на меня взгляд, Пстыго спросил: «Можешь полететь сейчас на задание или нет?» Он отлично видел, что стоит явно нелетная погода, да и летное поле практически непригодно. Но коль вопрос задан, надо отвечать. Не мешкая, произнес: «Полечу». Иван Иванович, предвидя мой утвердительный ответ, добавил: «Справишься в такую погоду?» Я понимал – раз командир повторяет вопрос, значит, дело серьезное. Стоявший рядом Сухих прервал работу с картой и тоже ждал ответа. «Думаю, что справлюсь».

Сухих был намного старше Пстыго. Ему было под сорок. Он имел большой опыт полетов и хорошо понимал, какую ответственность я беру на себя. Глянул на меня пристальным взглядом и сказал: «Смотри, Лазарев, подумай серьезно. Полет будет сложный. Сейчас никто не летает. Из-за погоды вся воздушная армия сидит на земле». Перебив его, Пстыго уточняет: «Задание очень ответственное. Ты один будешь в воздухе. Его надо обязательно выполнить. Задачу поставили только нам. Там считают, что если не упустим время, то хотя и с трудом, но можем ее выполнить. Из всех летчиков я выбрал тебя. Думаю, не подведешь полк и меня с Михаилом Васильевичем». – «На какой машине полетишь?» – спрашивает Иван Иванович. «На своей, товарищ командир». – «Ладно тебе, на своей, – знаю, что у тебя за драндулет. Полетишь на моей – она лучшая в полку. Видишь, для такого полета отдаю свою, значит, надо». Инженеру полка Перепелице, только что пришедшему на КП, дает команду: «Андрей Григорьевич, немедленно подготовьте мою машину к вылету. Люки загрузите осколочными бомбами, взрыватели – ВМШ-2». – «Кого возьмешь ведомым? Выбирай любого». – «Своего постоянного – Пятикопа, он отлично держится в строю». – «Посыльный, – громко позвал он солдата, стоявшего у самых дверей, – немедленно вызовите ко мне младшего лейтенанта Пятикопа с планшетом и шлемофоном. Ну, а теперь, – обращаясь ко мне, – давай поговорим о задании».

Обрисовав общую обстановку, он объяснил, что нам делать. «Пятикопу задачу доведешь сам. Маршрут прокладывать не надо. Мы дадим готовую карту с проложенным маршрутом. Пятикоп получит такую же. Думали сами лететь, но командование не разрешило, поэтому даем вам свои карты». Возвращается назад Перепелица и докладывает, что все необходимые распоряжения отданы. Через несколько минут самолеты будут готовы к вылету. В дверях показался Саша Пятикоп. Не слушая доклада о прибытии, Иван Иванович сразу задал ему вопрос: «Полетишь сейчас в паре с Лазаревым?» – «Так точно. Он мой командир. Я только с ним и летаю, – улыбаясь, ответил Саша. – Правильно я говорю?» – «Полетишь на самолете Сухих, на моем летит Лазарев. Машины уже готовы, – бросив утвердительный взгляд на Перепелицу, мягким голосом проговорил Пстыго, – задание вам, Пятикоп, доведет командир, когда будете идти к машинам. Зайдите на всякий случай к истребителям – может, пойдут сопровождать. Если наш аэродром будет закрыт сильным снегопадом, постарайтесь сесть на любом. Желаю удачи. Если вопросов нет – по машинам. Назад без выполнения задания не возвращайтесь» И, как бы спохватившись, сделал улыбку, сказал: «Не подумайте, что это всерьез. Я пошутил, но поймите меня правильно – задание надо выполнить обязательно, но и на рожон не лезьте, действуйте разумно».

По дороге к самолетам объяснил Саше задание. Договорились, как будем действовать. Для большей скрытности решили соблюдать радиомолчание. Отличная слетанность пары позволяла так лететь. Несмотря на разбитое летное поле, взлетели парой, чтобы не терять время на сбор. На аэродром истребителей пошли на высоте 30–50 метров. Подняться выше мешала облачность. Видимость не более 150 метров. На аэродроме истребителей погода была получше. Взлетела четверка «яков» и сделала круг над своим аэродромом. Ведущий передал, что на задание с нами пойти не может – погода не позволяет. Решили идти одни. Заданием предусматривалось выйти на Полоцк, а затем вдоль шоссе и железной дорог идти на Витебск и посмотреть, что на них делается. Если встретится подходящая цель – атаковать. При перелете линии фронта и обратно сфотографировать оборону противника.

По мере того как мы продвигались на запад, погода становилась все хуже. Пришлось снизить высоту полета. Вскоре мы уже шли на уровне вершин сосен. Пролетели контрольный ориентир – станцию Бычиха. Примерно через две минуты попали в сильнейший снегопад. Видимость не превышала нескольких метров. Конца снегопада не видно. Саша подошел ко мне так близко, что его крыло находилось буквально между крылом и стабилизатором моего самолета. И, несмотря на это, я его с трудом различал. В любой момент могло произойти столкновение. До Полоцка еще далеко.

Лететь в таких условиях бесполезно и опасно. Все равно ничего не видно. Сам Саша в кабине практически не виден. Вижу только консольную часть его крыла. Конечно, в таких условиях он следит только за мной. В данной ситуации смотреть на приборы нельзя – это гибель. От меня требуется безукоризненная работа рулями управления. Я это отлично понимаю и делаю все, чтобы избежать неприятности. С нетерпением жду, скоро ли кончится этот снегопад.

Принимаю решение: пока еще не поздно, вернуться назад. Но как развернуться? Надо сделать крен, но в таких условиях сделать это непросто. Сразу зацепишь землю или сосны. Решаю сделать это «блинчиком» – без крена, за счет одного руля поворота. Делаю попытку. Вроде получается. При этом не спускаю глаз с ведомого. Он молодец, держится отлично, словно прилип к моей машине. Наконец развернулись. Пытаюсь выйти на Бычиху. Это удалось легко. Район полета я знал отлично. Бычиха! Что делать дальше? Возвращаться назад, не выполнив задания? Нам доверили такое дело, дали лучшие самолеты, командование ждет и надеется. О нашем полете, вероятно, уже доложили в штаб армии, а может, и фронта. А мы вернемся с пустыми руками. Как смотреть в глаза командиру и товарищам? Нет, назад не полетим. Надо искать другой путь, но такой, чтобы хватило горючего.

Мелькнула мысль: Витебск! А что, если по железной дороге выйти на него, а дальше по тому же маршруту, только в обратном направлении? Все, решено. Других вариантов нет! Саше об этом ни слова. Сейчас не время для разговоров. Нельзя выдавать себя. К Витебску подошли на бредущем. Видимость – около 400 метров. Ничего интересного для нас нет, подходящих объектов тоже. Город во мраке сильной дымки. Улицы города пусты. На одной из них увидел женщину, несшую воду, да в районе железнодорожного вокзала нескольких немецких офицеров, которые, подняв головы, смотрели в нашу сторону. Трогать их не стал – для нас это мелкая цель. Проскакиваем город. Выходим на дороги, идущие в сторону Полоцка. Идет небольшой снежок. Видимость не улучшается, но позволяет продолжать полет в направлении заданного маршрута. Это уже хорошо. Задание будет выполнено хотя бы частично.

Чтобы не выдавать противнику направления полета, решил лететь не строго вдоль дорог, а делать отвороты в стороны, выскакивая то с одной, то с другой стороны и удерживая их в поле просмотра. Пока движения нет. На рельсах лежит снег. В нескольких километрах от города в сторону Витебска прошли три крытые грузовые машины. По мере удаления от города видимость стала ухудшаться. Снег стал более крупным. Впереди стало просматриваться что-то темное.

Внимательно всматриваюсь. Это станция Оболь. На всех путях стоят составы, а вокруг них – солдаты. Их так много, что от неожиданности буквально дух перехватило. Сразу же, не успев дать команду Саше, опускаю нос самолета и один за другим выпускаю все РСы. Бросаю взгляд на Пятикопа – он тоже пускает. Теперь очередь за бомбами. Прицеливаюсь и серийно опустошаю весь запас. Вижу, как, спасаясь, немцы носятся по путям. Часть из них выскакивает из вагонов. Освободившись от бомб, с правым разворотом иду на второй заход. В развороте вижу, как на путях, где стоят эшелоны, рвутся бомбы.

Подхожу ближе. Все лежат. Кто прячется, а кто уже отвоевался. В пологом планировании открываю огонь из пушек и пулеметов. У Саши пушки крупного калибра – 37 мм. Вижу, как его огненные головешки летят туда же, неся фашистам смерть. Решив, что дело сделано, разворачиваемся в сторону Полоцка. Выскакиваем на проселочные дороги. Они сплошь забиты подводами. На каждой до десятка немецких

солдат. Обозы движутся к станции. Не мешкая, веду по ним огонь из всех стволов. Как назло, кончается боекомплект. Даю Феде команду бить из пулемета и патронов не жалеть – истребителей противника, пожалуй, не будет.

Слышу, как он длинными очередями накрывает повозки. Стреляет из своего крупнокалиберного УБ и Коля Ипанов, Сашин стрелок. Обозам нет конца, а боекомплект кончился и у стрелков. Тогда, решив еще больше насолить фашистам, переходим на бредущий и чуть не по головам проносимся над ними, пугая лошадей и людей. Воздушные стрелки потом говорили, что за нами поднималась снежная пыль, летели какие-то предметы, лошади переворачивали повозки, ломали оглобли. Солдаты метались и разбегались в разные стороны.

Проходит еще несколько минут, и мы снова попадаем в тот самый снегопад, из которого с большим трудом вышли. До Полоцка осталось не более 10–12 километров. Задание в основном выполнено. На душе отлегло, слетал не впустую, есть о чем доложить командиру. Теперь главное – дойти до дома. Обратный путь показался легче, хотя погода была такой же. Посадку произвели благополучно. Самолеты не получили повреждений, значит, фашисты не вели огонь или он был неэффективен. Наш налет был для них неожиданным.

Стрелки потом смеялись: «У них и пушки в такую погоду были в чехлах, да и стрелять особо было некогда – только появимся и тут же скрываемся во мгле, куда бить-то?» Возвращения нашей пары ждал весь полк, и не только он. Вышестоящие штабы ждали результата вылета. Не успел я вылезти из кабины, как ко мне подошел начопер майор Юстратов: «Чутьем чувствовал, что вы вернетесь. Давно вас жду с готовыми бланками боевых донесений, в которые надо занести результаты полета. Говори, что видели и что сделали. Начальство из дивизии уже несколько раз звонило, интересовалось, вернулись вы или нет».

Делая записи, он просил назвать количество убитых, разбитых вагонов и другой техники. Вопрос вполне законный, но он озадачил меня. «Товарищ майор, точно сказать не могу, ведь не на земле же я находился, где можно сосчитать. За те секунды, пока находился над станцией, думал не о количестве убитых, а как лучше бить по цели». – «Да я понимаю! Но хоть примерно скажи, мне же надо срочно докладывать в штаб дивизии», – настаивал он. Желая поскорее отделаться от назойливого начопера, сказал: «Пишите, сколько хотите». При этом назвал примерное количество солдат, находившихся в тот момент на путях и на станции. «Нет, назови сам», – настаивал он. Как поступить? Скажешь, сотня или больше – подумают, что «загнул», а меньше полусотни – скажут мало. «Пишите пятьдесят, ну и вагонов штук семь». Юстратов, сделав пометки в листе, побежал на КП сообщать в дивизию. А сам я подумал: а ведь уничтожили мы их гораздо больше, ну да бог с ним!

Главное – не впустую слетали и выполнили задание. Во время ужина ребята, приняв 100 граммов, посмеиваясь, рассказывали, как фашисты, обезумевшие от страха, спасаясь от нашего огня, прыгали с повозок и драпали по глубокому снегу. Саша с хохотом рассказывал, как он стволом пушки НС-37 у одного солдата выбил из рук губную гармошку. Ее длинный ствол действительно очень напоминал оглобли. После той «истории» ребята долго вспоминали эту небылицу. Знал об этой шутке и командир. Иногда, будучи в хорошем настроении, он вспоминал пятикоповскую оглоблю и «выбитую у немца гармошку».

Этот вылет стал последним в полку в зимний период. За несколько дней до этого весь полк два дня просидел в готовности для нанесения массированного удара по аэродрому Идрица. Но по какой-то причине вылет не состоялся. Прошел слухок, что удар по нему нанесли другие части. На этом аэродроме базировалось большое количество самолетов, особенно истребителей, которые здорово нас донимали. Поэтому очень хотелось свести с ними счеты. Наступила весенняя распутица. Аэродром полностью вышел из строя. Полеты приостановились. Наступило затишье и на наших фронтах.

На второй или третий день после полета на разведку Иван Иванович спросил у меня, не хочу ли я ли

съездить на несколько дней домой. Отказываться не стал. До меня в таком отпуске побывал летчик 2-й эскадрильи Николай Остропико. За время пребывания в армии я, кроме сестры, которую встретил год назад, никого из родных и близких не видел и поэтому соскучился по ним. Особенно хотелось повидать отца.

С трудом на попутных машинах добрался до Великих Лук, откуда поездом предстояло ехать до Москвы. Вокзала там не оказалось. Он был полностью разрушен. Наскоро сколоченный из старых досок и фанеры, он все же выполнял свое предназначение. Москва выглядела уже более людной. Светомаскировка продолжала действовать. Не задерживаясь в городе, направился на Павелецкий вокзал и через четыре часа был в Кашире. Пешком в темноте добрался до дома. Отец и мачеха, увидев меня, на какое-то время оторопели, потом засуетились, не зная, как вести себя.

Отец за это время сильно сдал, постарел, хотя ему было всего 52 года. Время берет свое. Мачеха, тетя Лиза, настолько от меня отвыкла, что стала называть на «вы». Начались расспросы. Главное, что его интересовало, война. Долго ли еще продлится? Страшно ли воевать? Посмотрел на мои ордена. Спросил, что представляет собой боевой самолет, на котором летаю. Хотел знать, в чем заключается отличие в управлении самолетом от автомашины, за руль которой он впервые сел в 1913 году. Не меньше интересовался и тем, как летчик бомбит, стреляет, как сверху выглядит земля, что чувствовал я во время разрывов зениток и многое другое.

Он достал пачку папирос, видимо, еще довоенных, предложил закурить. Узнав, что я не курю, удивился и похвалил. На второй день отец стал более общительным. После обеда решил пройтись со мной по городу. В центре и на южной окраине я не увидел многих домов. Все они сгорели в 1941 году, когда немцы подошли вплотную к городу и пытались взять его. Сброшенные с самолетов зажигалки сделали свое дело. Мы посетили некоторых его знакомых. Отцу хотелось показать им меня. Правда, чувствовал я себя у них как-то скованно.

Догулять краткосрочный недельный отпуск до конца мне не дали. Из полка приехал сержант с устным приказом командира немедленно прибыть в часть – предстояла боевая работа. Те четыре дня, которые я провел среди родных, стали приятным отдыхом. Осуществилось давнишнее желание повидать отца и побыть в Кашире. Прощались мы чисто по-мужски – без слов и напутствий. Он молча поцеловал меня, пожал руку, и мы расстались. Отпускное настроение мне испортил один младший лейтенант из военной комендатуры.

При встрече я не успел своевременно ответить на приветствие. Под этим предлогом он отобрал у меня отпускной документ и потребовал, чтобы я к 16 часам явился в комендатуру и занялся там строевой подготовкой. А у меня через полтора часа отходил поезд. И хотя он вел себя довольно нагло и бесцеремонно, мне все-таки удалось убедить его вернуть отобранную бумагу. Хорошее настроение ко мне вернулось только в поезде.

Из Великих Лук большую часть пути пришлось пройти пешком. Днем автомашин было мало, а ночью они не останавливались. В полк пришел во второй половине дня, сильно уставшим. Увидев за столом командира полка, направился к нему. Не дослушав меня, Иван Иванович суховатым голосом говорит: «Понимаешь, зря я тебе не дал погулять. Боевой работы пока не предвидится. Просто я многовато людей отпустил и, чтобы не было неприятностей, решил часть из них вернуть досрочно, не обижайся». И прежде чем отпустить, добавил: «Тебя здесь, кажется, хотел видеть один корреспондент, собирался поговорить с тобой о последнем полете на разведку. Он оказался очень удачным. Хорошо вы ударили по Оболи. Командующий армией Папивин объявил благодарность и сказал, чтобы на вас представили материал к награждению. У тебя до пятидесяти, за которые положено представлять к очередному, не хватает двух. Когда их сделаешь, тогда при оформлении представления на награждение напишем в нем об этом



вылете».

По дороге в эскадрилью меня нагнал старший лейтенант в полевой фуражке с зеленым козырьком. Не корреспондент ли это? – подумал я. «Вы будете Лазарев?» – «Так точно», – ответил я. «Жду вас уже третий день. Приехал сюда, чтобы поговорить о вашем полете на разведку. Мы хотим опубликовать статью в армейской газете. Вы еще, наверное, не знаете, какой ущерб нанесли станции Оболь. От партизан пришло сообщение. Они видели, как наносился удар, и даже сумели рассмотреть номера самолетов. У вас был 72-й, а у Пятикопа 71-й. По данным партизан, на станции было уничтожено более 300 солдат и офицеров, сожжено, разбито и сильно повреждено более двадцати вагонов и цистерн, вокзал, два склада с имуществом и продовольствием. Отправка дивизии, перебрасывавшейся на Нарвский участок Ленинградского фронта, задержалась почти на сутки. А Пятикоп сказал, что вы еще по обозам били. Расскажите сами обо всем».

После утомительного пути разговаривать особой охоты не было. О полете рассказал кратко, тем более что подробности он уже знал от Пятикопа. Только добавил: «К тем потерям на Оболи надо добавить и те, что немцы понесли при штурмовке обозов. Там их тоже немало полегло». После встречи с корреспондентом перед глазами всплыли отдельные эпизоды того полета. Они были еще свежи в памяти. Да, подумал я, попадись мы тогда фашистам в руки, сразу бы нас расстреляли. Если партизаны только на станции насчитали столько погибших, сколько же мы уничтожили их фактически? Если к этому добавить погибших в обозе и умерших от ран, то это еще не менее 100–150, а может, больше. Общее число возрастет примерно до полутысячи. Если бы каждый наш боевой вылет был таким эффективным! Насколько бы мы облегчили жизнь наземным войскам.

Досадно, что зачастую мы делали гораздо меньше, чем могли бы. Причин тому много. Редко, когда удавалось накрыть большое скопление живой силы на небольшом участке местности. Не всегда эффективно использовалось оружие, имевшееся на самолете. Много бомб бросаем впустую по полям. Реактивные снаряды часто летят мимо. Об этом знает командование и сами летчики. Проводились работы по увеличению эффективности штурмовых ударов, но заметных изменений не произошло. Большие потери среди летного состава не давали возможности хорошо научиться использовать оружие. Только летчик начнет овладевать искусством самолетовождения и использования оружия, а его уже нет. Прибывающее пополнение для полного ввода в строй требовало времени, хорошей практики и учебы, да и соответствующей психологической подготовки, умения владеть собой. Как известно, не у всех с этим все было гладко.

В нашей армейской газете была опубликована статья, посвященная вопросам эффективного использования стрелкового и бомбардировочного вооружения самолетов. Ее автором был тот самый корреспондент, с которым нам довелось беседовать. В ней отмечались высокие результаты, достигнутые известным летчиком-истребителем Покрышкиным, но большую ее часть он в ней отвел нашему полету на разведку. О результатах этого полета писала и фронтовая газета. Из всех моих боевых вылетов с известным результатом этот был наиболее удачным. Выступая на одном из полковых собраний, Пстыго высказался так: «О том, что сделала эта пара, могла мечтать, по крайней мере, шестерка, а то и полк».

После этих слов мне подумалось: да, не в каждом вылете полка можно ухлопать столько фашистов. Сколько я помню полковых вылетов, когда бомбы бросались куда попало, лишь бы назад не везти. Били по отдельным машинам, жгли пустые деревни, такие, как Журавка на Брянском фронте. Как-то в присутствии летчиков он высказался: «И чего я тогда сам не полетел? Я бы там и не такого натворил». Вряд ли, подумал я. Мы тогда отработали сполна. Большого при наших возможностях вряд ли могли достичь. Выполнили два захода. Погода была отвратительная, а нам еще предстояло лететь в сторону Полоцка.

Неизвестно, что нас там ожидало и сколько еще придется быть в воздухе. Запас топлива позволял

летать не более одного часа двадцати минут. Значит, в запасе у нас было около 30 минут, и не было известно, где придется садиться. Когда я услышал его слова, то подумал: «Иван Иванович, не забывайте о том, в каких условиях мы шли к цели и какое бы вы приняли решение, попав в сплошной снегопад». А как трудно мгновенно решить вопрос, как атаковать цель и как сделать это внезапно. Хотелось спросить, как бы он сам атаковал и что мы не так сделали? Но, по понятным причинам, я, конечно, промолчал. О том полете знала вся дивизия и корпус.

Не проходило партийного или комсомольского собрания, чтобы меня не избирали в президиум. Долго помнили полет и в полку. Были и завистники. Поговаривали о возможном нашем награждении. Но, как это часто бывает, со временем все стирается и забывается. Так случилось и с нами. Не забылся он только у непосредственных участников.

Наступившая оперативная пауза была для нас первой большой передышкой после почти девятимесячной боевой работы. Личный состав заметно устал. Наступившее затишье дало нам некоторую передышку. Мы стали готовиться к предстоящим боевым действиям. Весенняя распутица приковала всю фронтовую авиацию к земле. Аэродромы полностью вышли из строя. В воздухе появлялись только разведчики, работавшие с бетонных полос. Таких аэродромов были единицы, но с них могли летать и бомбардировщики. Поэтому, чтобы избежать лишних потерь, мы рассредоточили все самолеты и хорошо замаскировали их.

Зенитчикам в этот период пришлось зорко следить за небом. В случае налетов наши истребители отогнать их не смогли бы. И хотя их в этот период не было, разведчики появлялись довольно часто, причем не на больших и средних высотах, как обычно, а почти в сумерках и на бреющем. При каждом пролете над аэродромом их воздушные стрелки обстреливали все, что попадалось на глаза. Лес, примыкавший вплотную к летному полю, не позволял зенитчикам вести эффективный огонь – не успеет он показаться, как тут же скрывается за макушками деревьев.

Наступивший апрель внес изменения в мое положение. В эскадрилью пришел новый замкомэск. Им оказался мой бывший командир-инструктор из 12-го зап, где формировался наш полк. Там он был заместителем командира 4-й аэ. Он выпускал меня в первый самостоятельный полет на Ил-2. До сего времени у меня хранится летная книжка, в которой есть его запись о том контрольном полете. Это было почти год назад – 13 марта 1943 года. Фамилия его была Цугуй.

Он был старше меня лет на пять. Перед приходом в нашу АЭ кто-то из командиров дал ему информацию обо мне. Об этом он мне сам сказал. Несмотря на возраст, служебное положение и большой опыт в летной работе, бросались в глаза его скованность и напряженность. Не таким я помнил его по Чапаевску. В разговоре со мной он дал понять, что ему будет неудобно работать со мной. «Чему я буду учить тебя? – говорил он, смотря мне в глаза. – Летать ты умеешь, воевать тоже. Здесь ты должен учить меня. На фронте я не был, и командовать тобой мне будет просто неудобно. К вам в эскадрилью я не просился. Командир полка сказал: «Пойдешь в 3-ю эскадрилью. Там одному Лазареву трудно. Он быстро введет тебя в строй. Так что не обижайся на мой приход».

Получилось так: он стеснялся меня, как летчик-командир, не имеющий боевого опыта, а я его – как старшего по отношению ко мне. Оба мы понимали это. Улыбаясь, Цугуй сказал: «Нам можно сделать так: я буду командовать на земле, а ты в воздухе, и дела у нас пойдут нормально». С его приходом я снова стал командиром звена и стал ему помогать. Много раз вечерами Цугуй обращался ко мне по вопросам боевой работы. Ему хотелось знать, как у нас в полку летают на задания – весь полет от взлета до посадки.

Его интерес я вполне понимал. Его, школьного работника, привыкшего к полетам в районе аэродрома, не могло не интересовать, с чем ему придется столкнуться, приступив к полетам. Его мысли и переживания я понимал и считал это вполне естественным для любого, оказавшегося на его месте. Приход

Цугуя дал мне облегчение. Я освободился сразу от двух из трех своих обязанностей. Но больше всего радовало то, что теперь буду получать меньше стружки от Пстыго за подчиненных, которые нет-нет да что-нибудь и выкинут.

Скидок за нарушения дисциплины и порядка он мне не давал и требовал, как с остальных командиров эскадрилий. Во время моего руководства наша АЭ ни в чем не уступала остальным. Не было у нас ни ЧП, ни грубых нарушений. Не было ко мне претензий и у командира полка. Вслед за Цугуем в полк и эскадрилью стало прибывать пополнение. Эскадрилья укомплектовалась почти полностью. Постепенно Цугуй стал привыкать к обстановке.

Большую часть дневного времени я уделял прибывшему летному составу. По вечерам ребята после ужина уходили в большую землянку на танцульки. Я же по просьбе нового, необстрелянного в боях командира проводил с ним беседы, в основном о боевой работе. По его вопросам мне стало понятно, что больше всего его интересовало качество выполнения полетов, стремление приобрести боевой опыт. С момента прибытия Цугуя прошло около месяца. За это время он успел попривыкнуть к нам. Однако конец месяца принес ему неприятность – с Липецких курсов пришел новый командир эскадрильи капитан А.И. Быков. В связи с этим во всем полку произошла перестановка кадров. Командир 1-й АЭ капитан Байматов стал майором и штурманом полка. На его место назначили ст. лейтенанта Васильева, а заместителем – Цугуя. Во 2-й командиром стал Четвериков, заместителем – Шутенко. В нашей 3-й им стал Быков и заместителем я.

В первой половине апреля прошли конференции по обмену боевым опытом и партийные в дивизии и корпусе. Я побывал на всех и даже сидел за столом президиума. На партийной чувствовал себя неловко. Ведь партийный билет начальник политотдела дивизии подполковник Колесников вручил мне всего за несколько дней до ее начала. Ничего нового на конференциях по обмену опытом я не почерпнул. Фактически пересказывалось все старое, давно мне известное. Конференции носили формальный характер и нужны были больше для галочки.

Такого же мнения о ней были и другие опытные летчики. Гораздо интереснее было побывать на другом мероприятии – спектакле. Он ставился для всего корпуса в полку, которым командовал И.М. Кухарев. С несколькими однополчанами мне посчастливилось посмотреть на игру артистов, среди которых были тогда еще молодые и совсем не популярные Хабаров и Быков. Приезд артистов в корпус был единственным за весь период пребывания на 1-м и 2-м Прибалтийских фронтах. На сей раз он прошел удачнее, чем тогда, на Брянском фронте.

По вечерам личный состав, свободный от несения службы, отдыхал: играли в шахматы, шашки, читали раздобытые неизвестно где книги. Иногда пели полюбившиеся фронтовые песни. Но большая часть личного состава проводила время на танцах под баян в летной столовой. Заглядывал на них и я. Не умея танцевать, стоял обычно в сторонке у стены, посматривая на кружащиеся пары. Потом решил попробовать и постепенно вошел во вкус. На танцах более близко познакомился с мотористкой 2-й эскадрильи Полиной Ширяевой. Постепенно знакомство перешло в дружбу, а после войны – в супружество, продолжающееся по сей день.

Наконец после весенней распутицы летное поле подсохло и стало пригодным для полетов. После более чем месячного перерыва Пстыго дал разрешение на полеты. Тренировались в основном в районе аэродрома, летали по кругу, отрабатывали основные элементы полета – взлет и посадку. Некоторым удалось слетать на небольшой полигон, пострелять из пушек и пулеметов. В одном из таких полетов летчик 1-й эскадрильи Суюксян вошел в азарт и стал палить не только по щитам, но и по всему, что ему приглянулось. Это здорово потрепало нервы находившемуся там представителю полка Когану, контролировавшему работу летчиков. Только благодаря счастливой случайности контролер остался цел.

Случай разбирался с летным составом. Степану Сукосяну здорово досталось за хулиганство от Ивана Ивановича. Конечно, прямого умысла погугать Когана у Степана не было. Просто он не знал, где сидел контролирующий.

Небольшими группами к нам продолжало прибывать пополнение, в основном молодые летчики. В их числе оказались и летчики из числа бывших технарей, которые изъявили желание стать пилотами и прошли обучение в летных школах. По возрасту, да и по званию они были старше нас. Почти все имели семьи. Мы сделали все возможное, чтобы лучше подготовить их к боевой работе. Однако волею судьбы никто из них не дождался Победы. Все они погибли в боях за освобождение Белоруссии. Пополнился полк и материальной частью, прибываемой из полков корпуса, которые получили для себя с заводов новые. Часть потрепанных машин, которые мы не могли отремонтировать своими силами, отправили в Смоленск на армейскую ремонтную базу. Туда же я отогнал и ту старушку, на которой инженерно-технический состав в течение всей зимы безуспешно пытался найти причину ненормальной работы манометра давления масла. Помимо этого, на ней необходимо было выполнить еще ряд работ. Наконец-то удалось отделаться от нее.

Оказавшись на Смоленском аэродроме, решил заглянуть в сам город. Раньше я в Смоленске не был и хотел осмотреть его. Из-за недостатка времени успел побывать только в районе вокзала. Война и здесь оставила свои следы. Повсюду виднелись сожженные и разрушенные дома. На небольшом привокзальном рынке несколько человек торговали картошкой и свиным салом. Я давно не ел такого. Соблазнившись, купил небольшой кусочек. На обратном пути мы с моим спутником, летчиком 621-го шап Алексухиным, который также перегонял самолет, с аппетитом съели его. Хотелось посмотреть на крепостные стены города, которые много раз противостояли захватчикам, но, к сожалению, видел их только издали.

Новый командир эскадрильи капитан Быков интересовал меня как командир и как летчик. В нашей эскадрилье он был уже пятым. По солидности он не уступал Сухих, был с ним примерно одного возраста. Высокого роста, тучный. В разговорах он держал себя рассудительно и спокойно, но, как потом выяснилось, это было рассчитано на внешний эффект. В полк он прибыл с курсов командиров эскадрилий. Имел боевой опыт. За участие в боевых действиях на Халхин-Голе был награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды. Летал он на тяжелом бомбардировщике ТБ-3, имел на нем большой налет. Бросалась в глаза его неряшливость, неуставные обращения, простоватость. Обращаясь к подчиненным и особенно летчикам, называл всех «мальчиками». Не являлся исключением и я. Родом он был из Нижнего Новгорода и, как большинство волжан, окал. На «илах» не воевал.

На командира полка Быков произвел хорошее впечатление. Он был рад, что наконец-то у него появился настоящий комэск. На всех собраниях и совещаниях сажал его рядом с собой. Поначалу мы гордились им. Но первое впечатление не всегда бывает верным. Так случилось и с Александром Ивановичем. Впервые за ним заметили грешок в день 1-го Мая. В этот день он где-то раздобыл спиртного и напился так, что не мог держаться на ногах. Правда, на следующий день стал каяться перед командиром и дал обещание, что это больше не повторится. Приход в эскадрилью Быкова, как ранее и Цугуя, почти не снял с меня прежней нагрузки. Как раньше тянул лямку за всех, так и продолжал тянуть ее до конца войны.

После своего проступка Быков изменил свое отношение ко мне и перестал называть мальчиком. В общении перешел на «вы». Чувствовалось, что ему передо мной неловко. Чаще стал советоваться, чего ранее с ним не случалось. В первое время мне казалось, что он переживает за свой поступок, но потом понял причину. Зная о своем пристрастии к спиртному и видя, что я не могу спокойно смотреть на пьяниц, он как бы заранее ставил себя в положение провинившегося. Не сдержав обещания бросить пить, данное командиру полка, он стал выпивать втихаря. Вскоре об этом стало известно не только в эскадрилье, но и Ивану Ивановичу. Несколько раз я видел, как руководство в узком кругу делало ему соответствующее внушение.

Кончился май. Аэродром полностью просох. Летчики восстановили навыки в управлении самолетом. У пополнения была проверена техника пилотирования. Полк почти полностью был доукомплектован всем необходимым для ведения боевых действий. Ждали команды. Вскоре пришло сообщение о переводе корпуса из 3-й в 1-ю воздушную армию, входившую в состав 3-го Белорусского фронта. Командовал ею генерал Т.Т. Хрюкин. За два дня до начала наступательных операций фронта полк перебазировался на аэродром Лешня, находившийся в нескольких десятках километров от Рудни Смоленской области. На этот же аэродром сел и истребительный полк, которому предстояло прикрывать нас. Перед наступлением командование провело совместное тактическое учение танкистов и авиаторов. Оно проходило на полигоне западнее Смоленска. На учениях были задействованы танки из корпуса генерала Бурдейного. Их нам предстояло поддерживать в предстоящих боях. Большое внимание уделялось огневому взаимодействию войск. Помимо этого, на полигоне проводилась рекогносцировка местности, на которой предстояло действовать танкистам.

Тщательно изучались полоса обороны, ориентиры, объекты, расположение огневых точек, сил и средств. Рекогносцировка закончилась военной игрой. Проводил ее командующий 11-й армией генерал Галицкий, в состав которой входил корпус Бурдейного. Пстыго с интересом рассказывал о том, какое впечатление произвела на него эта игра. Она проводилась у огромного ящика с песком, на котором была воспроизведена обстановка на участке 11-й армии. Командующий армией, показывая указкой цель, задавал вопрос, на который отвечал тот, кто должен поражать эту цель или наступать в том районе. На игре присутствовал командующий фронтом генерал Черняховский.

Подготовка к началу летней кампании подходила к своему завершению. Это понимали все. В общих чертах нам были известны задачи, которые предстояло решать в первый день при прорыве обороны. Были подобраны составы групп по вариантам погоды, назначены ведущие. Выбраны средства поражения. Разработаны маршруты и высоты полета, способы выхода на цель и ее атаки. В оставшееся до начала боевых действий время летчики поэскадрильно изучали новый район базирования. Инженерно-технический состав полностью подготовил к боевой работе материальную часть. Он приобрел большой практический опыт в обслуживании, подготовке, ремонте и эвакуации боевой техники. В каждой эскадрилье были свои отличившиеся в этой напряженной, тяжелой и однообразной по своему характеру работе. Вспоминаю девушек мотористок, оружейниц, прибористок, парашютоукладчиц. Без всяких скидок на пол они наравне с мужчинами выполняли одну работу, деля с ними все трудности фронтовой жизни.

К ночи дневное движение стихало, но не для наземных войск. В этом я убедился, когда на второй день пребывания в Лешне вечером прогуливался невдалеке от стоянки. Подойдя к грунтовой дороге, проходившей между аэродромом и лесом, увидел сплошной поток пехоты и ближе к лесу – конницы. Обе колонны двигались в сторону фронта. Наблюдая за ними, обратил внимание, что они движутся в полном молчании – не слышно ни разговоров, ни бряцания оружием и даже цоканья копыт. Присмотревшись к ним, разглядел на ногах лошадей специальные тряпки. Вот почему не слышно цоканья.

Отрадно было видеть, что такая масса войск передвигается, соблюдая скрытность и маскировку. В историю Отечественной войны Белорусская операция вошла как одна из крупнейших и удачно проведенных нашим командованием. Выбор направления наступательных действий нашей армии обосновался тем, что здесь было кратчайшее расстояние до государственной границы с Германией. Выход на нее наших войск мог оказать деморализующее действие на моральное состояние немцев.

Наш почти трехмесячный отдых закончился. Утром полк был поднят по тревоге. Шел мелкий обложной дождь, низко стлались облака. Поступила команда: всему полку построиться у стоянки управления полка. Вынесли полковое знамя. Начался митинг, посвященный началу операции. Его открыл замполит полка майор Лагутин. С подъемом на нем выступили летчики Лобанов, Жучков, техники Калинин,

Ющенко, комсорг полка бывший воздушный стрелок Иванов и в заключение, как всегда красноречиво, с подъемом, сам командир полка. После митинга разошлись по самолетам. Однако погода не считалась с планами нашего командования. Намеченный вылет по заранее разработанному плану задерживался на неопределенное время. Летчики находились в кабинах в ожидании команды на вылет. До нас доносились звуки артиллерийской канонады. С надеждой на улучшение погоды посматривали на небо. Вскоре стало светлее. Появились разрывы в облачности, стала улучшаться видимость. Изменение погоды вынудило командира менять составы групп.

К десяти часам стали проглядывать лучи солнца. В этот момент из вышестоящего штаба поступила команда на вылет. Всем составом полк, как планировалось, подняться не мог. Пошли четверками. Первую повел сам командир. В ней шел и новый начальник воздушно-стрелковой службы Николай Жучков. В этом вылете он был сбит зенитным огнем. Близким другом он мне не был, но до его назначения на эту должность отношения у нас были товарищеские. Потом они изменились. По отношению ко мне он стал держаться высокомерно, да и к другим своим товарищам проявлял зазнайство и высокомерие, появился начальствующий тон.

Почему Иван Иванович называл Жучкова любимцем полка – не знаю. Он любил грамотных, образованных людей. Как летчик, тот ничем себя не проявил, а понравился ему, видимо, тем, что Николай был единственным летчиком в полку, имевшим высшее образование. До того как стать летчиком, он преподавал математику и владел ею куда лучше, чем управлял самолетом. Пстыго переоценил его летные возможности. Конечно, зенитным огнем могло поразить и опытного летчика, но, учитывая погодные условия, его можно было бы попридержать. Когда я узнал, что Жучков полетит в такую погоду, то хотел подсказать командиру, что ему будет трудно, но посчитал – командиру виднее, да и для подсказок я еще не дорос.

Полет в условиях интенсивных боевых действий, когда летает много самолетов, все зенитные средства противника находятся в готовности и ведут огонь, сложен. Летчику надо быть предельно собранным, хорошо видеть обстановку, грамотно маневрировать, а Жучков в этот момент наверняка думал только о том, как бы не оторваться от ведущего. Мне в этот день пришлось выполнить два полета, но не по тем целям, которые планировались заранее. Они были уже поражены и частично заняты нашими войсками. Бить пришлось по контратаковавшим гитлеровцам, пытавшимся задержать наступление наших войск, устремившихся в прорыв.

Преодолевая сопротивление противника, наши войска успешно продвигались вперед. Полк выполнял самые разнообразные задачи: вел разведку дорог, объектов, сопровождал пехоту и танки, поражал огневые средства и живую силу противника. Были вылеты с задачей воспрепятствовать разрушению фашистами железнодорожного полотна на участке Орша – Толочин. Отступая, они стремились сделать все возможное, чтобы воспрепятствовать быстрому темпу продвижения наших войск.

Хорошо понимая роль единственной в том направлении железной дороги, которая снабжала фронт всем необходимым, фашистское командование предприняло все возможное, чтобы не дать нам воспользоваться ею. Поставленную задачу мы выполнили, за что получили благодарность от наших железнодорожников. После прорыва обороны противника на большинстве направлений наши войска быстро продвигались вперед. Обстановка на фронте менялась буквально ежечасно, и нам по нескольку раз в день давали новые данные. По одному этому можно было судить, насколько быстро идут войска. На нашем направлении в течение двух-трех дней было освобождено несколько городов. В районе Витебска оказались в окружении пять дивизий противника. На их уничтожение летал и наш полк.

Первое время окруженные отчаянно сопротивлялись, но затем напряжение спало. Пользуясь этим, в вылетах стали принимать участие и те, кто на другие, более серьезные, задания предпочитал не летать. В

большинстве своем это было начальство, стремившееся увеличить количество боевых вылетов. Я не слетал ни разу – очередь не дошла. Однако, несмотря на относительную слабость зенитного огня, все же он велся. В одном из таких вылетов не повезло Цугую.

Зенитным снарядом у него оторвало руку по локоть. Истекая кровью и управляя самолетом одной рукой, он все же сумел его посадить в расположении наших войск. Говорят, что в лазарете врач спросил у него, где оторванная часть руки, на что Цугуй ответил: «Я ее в форточку выбросил, чтобы не мешала». Не знаю, насколько это верно, но оказывается, человек в борьбе за жизнь может многое сделать, даже в таком отчаянном положении. За проявленное мужество в этом вылете Цугуй был награжден орденом Красного Знамени.

В быстро меняющейся обстановке временами было трудно разобраться, где свои, а где противник. Немалую роль в этом играла и погода. Сложность обстановки в сочетании с плохой видимостью еще более усугубляла поиск цели. В таком положении оказался штурман полка, бывший командир 1-й АЭ майор Байматов. В условиях плохой видимости, не сумев точно выйти на цель, он всей группой нанес удар по своим войскам. О том, что допустил ошибку, он понял только тогда, когда приехали представители вышестоящих штабов и потребовали объяснений.

Военный трибунал вынес очень строгое наказание, но, учитывая то, что в полку он был на хорошем счету и награжден двумя орденами, наказание смягчили. Байматова сняли с должности, разжаловали до рядового и перевели в свою эскадрилью рядовым летчиком искупать вину. Я об этом узнал не сразу. Иду как-то мимо стоянки 1-й АЭ и вижу: сидит на небольшом бревнышке с невеселым видом Байматов с погонами рядового и без орденов. Заметив, что я удивленно смотрю на него, поздоровался со мной первым, чего ранее с ним не бывало. Не сразу я понял, в чем дело. Встретил майора Сухих и поинтересовался, что с ним произошло. «По своим ударил, был трибунал. Оставили в полку рядовым», – недовольным голосом ответил он.

Наступление наших войск проходило столь стремительно, что нам почти не пришлось действовать большими группами. Для них не находилось подходящих целей. Летали чаще звеньями или парами на свободную охоту. Такие полеты обычно проводились рано утром или поздно вечером, когда активизировалось движение по дорогам и противник ждал нас меньше всего. Эффективность таких ударов была довольно высокой. К сожалению, мне на такую охоту слетать не удалось. Полеты выполнялись на малых высотах.

Зенитное противодействие было слабым и малоэффективным, не слышал я и о встречах с истребителями. В каждой эскадрилье имелось по одной-две таких пары. К выполнению других задач этих летчиков, если не требовала обстановка, обычно не привлекали. Мне также пришлось слетать парой, но только не на охоту, а на разведку. Однажды Пстыго срочно вызвал меня с Пятикопом к себе на командный пункт. По его поведению я понял, что вылет предстоит особый, и не на свободную охоту. И я не ошибся.

В присутствии начальника разведки дивизии майора Ракитина Пстыго поставил нам задачу: произвести разведку аэродрома Докудово. Аэродром этот находился западнее города Борисова, а до него было более 200 километров. Для самолета Ил-2 это предел дальности. Если учесть возможные круги да непредвиденные повороты и петли, то топлива останется в обрез. На такую дальность в полку еще никто не летал. Ну что ж, слетаем, хоть и далековато. Погода вроде нормальная, не то что в марте, когда пришлось попотеть. Облачностью закрыто всего полнеба, в окна просматривается солнце, и видимость неплохая.

Лететь, правда, придется на высоте 1500–2500 метров, и можно напороться на истребителей. Это отлично понимали командиры, и поскольку полет имел большое значение для командования, то для нашего прикрытия выделили 12 «яков». После личной постановки задачи Пстыго дал возможность уточнить ее начальнику разведки дивизии. Майор фактически ничего нового не добавил, но буквально

попросил, чтобы аэродром мы обязательно сфотографировали и изучили визуально. При этом сообщил, что по нему всю ночь работали наши бомбардировщики и командование интересуется результатами. Этот аэродром фашисты могут использовать для налетов на Москву. Он имеет бетонированную полосу, с которой могут работать бомбардировщики. Надо выяснить, в каком она состоянии.

Закончив подготовку к вылету и согласовав взаимодействие с истребителями, стоим с Сашей перед взлетом и ждем, когда к нам подрулят «яки». В это время вижу, как по полю ко мне бежит начальник разведки, с которым несколько минут назад мы все решили и уточнили. Он машет рукой, давая понять, чтобы мы подождали. Прибираю газ, открываю форточку, жду. Поднявшись ко мне и ничего не говоря, протягивает руку. Заметив мое недоумение, говорит: «Я хотел пожать вам руку и пожелать успеха». Я не был суеверным, но знал, какая это плохая примета для летчиков.

Захотелось послать его куда подальше, что обычно и делают в таких случаях, но решил не обижать человека. Никто не знал, почему задерживается взлет, но все видели, как он о чем-то говорил со мной. Наверняка подумали, что это связано с полетом. До Борисова полет протекал спокойно. Истребители сопровождения шли тремя группами. Первая, впереди и выше, должна была связать боем истребители. Вторая составляла непосредственное прикрытие. И третья прикрывала заднюю полусферу. Такого прикрытия у меня не было за всю войну. Это поднимало наше настроение. Бетонку аэродрома сквозь разрывы облаков я увидел километров за пятнадцать.

После пролета Борисова со стороны автомагистрали Москва – Минск, а затем и моста через Березину по нам начали бить зенитки. Шапки разрывов сопровождали нас до самого аэродрома, а на подходе подключились назойливые «эрликоны». Огонь велся из всех средств, способных поразить самолет. Шапки разрывов заволкли небо. Со всех сторон, перекрещиваясь, неслись цветные трассы счетверенных и спаренных эрликоновских установок. Такой плотный огонь я ожидал и был готов к этому.

Сейчас надо было решить несколько задач: осмотреть аэродром, способствовать выполнению фотографирования Пятикопу, сохранить напарника и себя и хотя бы немного пощипать фашистов. Осматриваю аэродром. Он абсолютно цел. Никаких следов бомбежки. Бросаю взгляд на бетонку: пара за парой идут на взлет «фоккеры». На них уже начали пикировать «яки». У первой пары носы окутаны дымом – заработали пушки. Смотрю на Сашу. Он идет на своем месте, но в любой миг может быть поражен зенитками. Он скован в маневре, так как для фотосъемки ему надо лететь строго прямолинейно, не меняя скорости и высоты. При таком огне шансов уцелеть мало. Осталось только уповать на везение.

Чтобы облегчить его положение, решаю часть зенитного огня взять на себя. Для этого мне необходимо отойти в сторону и выдвинуться вперед. Выполняю. На всякий случай напоминаю ему, чтобы не забыл открыть фотолук, иначе вылет будет впустую. Фотографирование – одно из главных доказательств нашей разведки. Он тут же подтверждает – люки открыты, работаю. «Порядок», – проносится в голове. Передаю: «Работай дальше, я клюну, поработаю по земле, следи за мной». Пикирую на стоянку «Хенкелей-111», самую большую, находящуюся между взлетно-посадочной полосой и ангаром.

Выпускаю по ним все РСы, затем бью из пушек и пулеметов. Проскакиваю стоянку с правым разворотом на бреющем, прячась за деревья, постройки, ангары. Делаю небольшой круг, штурмую стоянку «фоккеров» с противоположной стороны бетонки и на бреющем ухожу за небольшой лес. Затем доворачиваю вправо и ложусь на обратный курс. Вижу немного впереди себя маневрирующего в шапках разрывов Сашу. Сообщаю по радиации свое место и спрашиваю: «Отработался полностью?» В ответ слышу: «Все нормально». Значит, порядок. Даю команду: «Пристраивайся ко мне, идем домой». Саша занимает свое место.

Используя складки местности, перелески, держим курс на восток. Истребители сопровождения в прежнем боевом порядке держатся над нами. Минут через десять полета подошли к большому полю. На



его окраине я увидел большое количество стогов или копен соломы неопределенной формы. Их необычный вид привлек мое внимание. Довернул машину в сторону «стогов» и сразу увидел мигание бликов или зайчиков. Когда они были совсем близко, обратил внимание, как от этих, явно замаскированных объектов разбегаются люди. Большое поле и замаскированное «что-то»: конечно же, это самолеты и наверняка истребители.

А раз так, то, скорее всего, немецкие, наших тут не могло быть. Для профилактики даю по ним несколько очередей из пушек и пулеметов. Подойдя совсем близко, опознал замаскированные ФВ-190. Повторный заход делать не стал – кончились снаряды, да и остаток топлива уже не позволял, но воздушные стрелки успели дать несколько очередей по стоянкам. Вот уже показались наши танки, за ними стали встречаться пехотинцы, артиллеристы, автомашины – значит, до дома недалеко. И действительно, проскакиваем характерные ориентиры, от которых лететь всего несколько минут.

Истребители прикрытия уже ушли вперед, чтобы сесть пораньше. Из полка, кроме нас, в воздухе больше никого не было. Все ждали, вернемся мы или нет. И когда истребители уже сели, а нас все еще нет, то некоторые подумали: «Не вернулись – значит, погибли». И вот, к радости ожидавших, они услышали гул моторов, и на крутой горке над аэродромом показались два «ила». Живы. Нашего возвращения однополчане ждали с нетерпением. Их волнение было связано с тем ажиотажем, который был создан руководством полка во время подготовки к полету по требованию командующего фронтом. Всем стало известно о необычно дальнем полете на разведку крупного аэродрома. О значимости полета говорило и большое число истребителей сопровождения, которого ранее никогда не было, да и присутствие при постановке задачи начальника разведки дивизии. На обратном пути я несколько раз вспоминал слова майора о том, что аэродром всю ночь бомбила наша авиация.

Почему он так уверенно говорил, что аэродром полностью разбит нашей авиацией? Может быть, хотел этим успокоить меня, дескать, бояться особо нечего, большого противодействия не будет, все разбито. «Ты только посмотри – осталось там что-то и пригоден ли аэродром для работы?» Но, откровенно говоря, я не особо ему верил и чувствовал, что слова его неискренни. В них много фальши. На самом деле все могло быть по-другому. И не ошибся в этом. Только после войны, спустя много лет, я понял причину интереса командования фронта к разведке Докудовского аэродрома.

Оказывается, в ночь на 26 июня 126 немецких бомбардировщиков совершили налет на Смоленск. Около 450 фугасных бомб, упавших в разных местах, причинили немалые разрушения. Часть из них имела взрыватели замедленного действия, что затрудняло восстановительные работы на железнодорожных путях. Таким образом немцы пытались воспрепятствовать работе единственной железной дороги, снабжавшей всем необходимым наступающие войска.

Командование фронта хотело выяснить, с какого аэродрома бомбардировщики выполняли полеты и где они находятся в данный момент. Эти данные нужны были для принятия мер по предупреждению повторных ударов. Возможно, о бомбежке Смоленска начальник разведки дивизии и не знал, а если и знал, то тогда непонятно, зачем морочил нам голову. Меня абсолютно не интересовала причина полета на разведку. Главное, как лучше выполнить поставленную задачу. Помимо выполнения основного задания, мы обнаружили небольшой аэродром истребителей, о котором начальник разведки дивизии не знал.

В день нашего полета был полностью очищен Витебск. В честь освобождения города Москва салютовала 20 артиллерийскими залпами из 224 орудий. Верховный Главнокомандующий объявил в приказе благодарность войсковым соединениям и частям, принимавшим участие в освобождении города, а наиболее отличившимся было присвоено наименование «Витебских». В их числе был и наш полк. Теперь он стал именоваться 893-м Витебским штурмовым авиационным полком. Наши войска быстро продвигались к старой западной границе и к столице Белоруссии – Минску. Через день после

освобождения Орши полку предстояло немедленно перебазироваться на аэродром Балбасово.

Надо было нагонять войска, которым постоянно требовалась наша помощь. С прежнего аэродрома летать было далеко – не позволял запас топлива. Конструктор не рассчитывал полет штурмовика на большой радиус действия, считая, что того топлива, которое имеется на самолете, вполне хватит для действий в пределах 100–150 километров. Ни Ильюшин, ни наши военачальники не предполагали такой высокий темп наступления. Ил-2 оказывал большую помощь наземным войскам в обороне и при ее прорыве, но для сопровождения войск, быстро продвигавшихся вперед, самолет требовал доработки, хотя по другим показателям он был в то время непревзойденным.

Мне он продолжал нравиться, как и в прежнее время, правда, скоростенки надо было бы добавить. Тогда я еще не знал, что Ильюшин этот вопрос уже решил, но для заводов, производящих такие машины, он оставался проблематичным. На фронт шли в основном прежние машины. Из всех аэродромов, на которых мне к этому времени довелось побывать, Балбасово был во всех отношениях самым лучшим. Перелет мы произвели настолько быстро, что немецкая команда подрывников не успела покинуть аэродром.

После посадки воздушные стрелки, бродя по кустам, близ которых мы поставили самолеты, наткнулись на группу пожилых немецких солдат, игравших в карты. Когда их окликнули, они были очень удивлены нашим появлением. «Почему вы не ушли отсюда со своими войсками?» – спросили их. «Мы подрывали бетонку, а сейчас обеденный перерыв – свободное время, вот и решили поиграть», – как бы оправдываясь, наивно ответили старички, успевшие к нашему прилету подорвать часть полосы.

Коротая время в ожидании прибытия тыловой комендатуры, еще не успевшей прибыть с боеприпасами, топливом, продовольствием и другим имуществом, необходимым для ведения боевой работы, группа летчиков, среди которых был и я, направилась в небольшую деревню, находившуюся возле аэродрома. Во время прогулки мы встретились с группой местных жителей, направлявшихся, как мы поняли, на аэродром. Они видели, что там сели краснозвездные самолеты, и, вероятно, хотели посмотреть на них, а заодно и на нас. Приветливо поздоровались и заговорили с нами.

Их удивила наша форма. Перед войной в Красной Армии не было погон, да и новых орденов они не видели и с интересом смотрели на них. Спрашивали, показывая на «Отечественную войну» и «Славу», что это за ордена, какие есть еще и за что даются. Интересовались жизнью в стране, снабжением, когда закончится война. Три года они не видели советских людей, и мы для них казались чуть ли не иностранцами. Мужчины выглядели немного скованными. Видимо, они чувствовали неопределенность своего будущего, к которой примешивались душевные переживания от того, что пришлось пережить. От этой встречи у нас остался неприятный осадок и пропало желание идти дальше.

В Балбасове мы пробыли недолго. Необходимость непрерывной поддержки наступающих войск, продвигавшихся все дальше и дальше на запад, заставляла и нас следовать за ними. Из Балбасова мы перелетели на полевой аэродром Липки, но пробыли там менее суток. Этот аэродром находился на большом удалении от автомагистрали Москва – Минск среди больших лесов, по которым немецкие подразделения, оказавшиеся у нас в тылу, отходили на запад. С ними мы встретились сразу же после посадки. Мой стрелок Федя Шатилов шел по лесной тропинке в маленькую деревушку, где мы должны были заночевать.

Подходя к густому можжевельнику, он увидел немецкого солдата, задумчиво сидевшего по нужде с опущенными штанами. Федя не растерялся, выхватил из кобуры «кольт», скомандовал: «Хенде хох» – и пленил его. Это был моложаво выглядевший солдат войск СС. На груди у него висел знак «Руссиш винтер 1941–42». Этот знак получили все немцы, находившиеся в тот период на оккупированных территориях нашей страны. Фашистские вояки с гордостью носили его, приравнивая чуть ли не к ордену.

Из всех фронтовых аэродромов, с которых мне довелось работать, этот был одним из худших. Неровное поле, больше похожее на косогор с высокой травой, на котором было много больших камней, а вернее, валунов. Чисто случайно наши полеты закончились без поломок. Как только комполка это обнаружил, срочно приказал убрать те, что можно, а у других, более крупных, выставить предупредительные вехи, о чем проинформировали летчиков. К сожалению, на этом аэродроме произошло ЧП. Летчик нашей эскадрильи Иван Цыганков, возвращаясь с задания, на пробеге не выдержал направление и уклонился влево от рабочей полосы.

А там как раз отдыхали пожилые солдаты БАО, занятые работами по расчистке летного поля. Боясь выкатиться за пределы полосы, Цыганков выключил двигатель. Самолет бесшумно прокатился над дремавшими работягами, случайно никого не раздавив и не зарубив винтом. Но один из них, видимо, услышал шорох травы под колесами, стал приподниматься и получил удар стабилизатором по голове, от которого тут же скончался.

Вина Цыганкова в гибели человека очевидна. Но только ли он виноват? Пожалуй, нет. Не знаю, были ли солдаты проинструктированы командиром, пославшим их на работу, о соблюдении правил безопасности на рабочем поле и рядом с ним, особенно во время полетов. А если и были, то виноваты сами солдаты, допустившие беспечность. Погибшего осуждать, конечно, не стали – с мертвого не спросишь. А вот ортодоксу, как называл Цыганкова командир полка, за этот случай пришлось выслушать хороший нагоняй, чтобы не хлопал ушами на пробеге самолета.

На ночь нас разместили в небольшой лесной деревушке, той самой, куда ходил мой стрелок Федя. Батальон, обслуживавший нас, еще не прибыл. Спали на полу без всякой подстилки. Под голову я подложил пистолет, планшет и шлемофон. В начале июля, как известно, ночи очень короткие. На рассвете нас потихоньку разбудили: «Поднимайтесь быстрее! В деревню пришли немцы с оружием. Их много, больше нас. Четыре крайних дома уже заняли. Если узнают, что мы находимся здесь, всех перебьют!» В какие-то секунды мы поднялись, полусонные, с пистолетами в руках и под прикрытием нескольких вооруженных солдат, возглавляемых адъютантом эскадрильи Тишковым, быстро направились на аэродром.

К счастью, немцам было не до нас. Видимо, они, утомленные длительными переходами, заняв дома, сразу завалились спать. Больше в эти Липки мы не показывались. Завтракали прямо у самолетов сухим пайком. Из технического состава на аэродроме было всего несколько человек, в основном руководящий состав. Остальные находились в пути. Поэтому всю предполетную подготовку пришлось делать летчикам и воздушным стрелкам. Работали сноровисто, с подъемом.

Старший инженер полка Перепелица, его заместитель по радиоспецоборудованию Бершов, инженер по вооружению Собакин, старшие техники эскадрильи Гуртовой, Скворцов, Растихин и несколько механиков разных специальностей из младших командиров, обливаясь потом, бегали по стоянкам от самолета к самолету, подсказывая и проверяя готовность самолетов к вылету. В момент подготовки поступила команда: посадку производить на аэродроме Сухой Остров. Вылет производить по готовности групп. У командования возник вопрос: как переправить знамя полка. Его надо надежно охранять. Из Балбасова основной технический состав еще не прибыл, а когда мы улетим, останется небольшая группа людей с неисправными машинами, которые надо вводить в строй.

Часть технического состава уже отбыла к новому месту базирования. Поэтому оставлять здесь знамя полка было опасно: по лесам бродят немцы и всякий сброд, а ждать прибытия из Балбасова техсостава времени нет. Конечно же знамя должно быть с основным составом на новой точке базирования. Посоветовавшись со своими замами, Иван Иванович принял решение отправить его на боевом самолете. Знамя сняли с древка, Сухих, словно поясом, обернул им талию, спрятав под гимнастеркой, чтобы не

пачкать и лучше сохранить святыню полка. Сделал он это на случай покидания самолета на парашюте, чтобы оно все время было при нем. Полет выполнялся звеном, в составе которого летел и я, везя в задней кабине, под ногами Феди, отцовский чемодан.

## Аэродром Сухой Остров

Не думал я, что спустя всего неделю после полета на разведку Докудовского аэродрома буду сидеть под самым Минском. Борисов и Докудово теперь уже наш тыл. Минск тоже освобожден. Это случилось 3 июля, в день, когда мы перелетели из Липок на аэродром Сухой Остров, или, как его позже стал называть Иван Иванович, Крупки. Освобождение столицы Белоруссии стало праздником для нашего народа. Москва отметила это событие артиллерийским салютом. Верховный Главнокомандующий объявил благодарность войскам 1-го и нашего 3-го Белорусских фронтов и присвоил имя города частям и соединениям, наиболее отличившимся при его освобождении. Наш 3-й штурмовой корпус стал именоваться Минским.

Полк был награжден орденом Красного Знамени и стал именоваться 893-м Витебским Краснознаменным штурмовым авиационным полком. Такое событие еще больше подняло боевой дух личного состава. Награждение орденом и присвоение наименования «Витебский» было для нас большой честью. Во время Белорусской операции полк с полной отдачей сил самоотверженно выполнял поставленные задачи.

В боях за нее мы понесли немалые потери в летном составе, особенно зимой. В летних боях наиболее заметной потерей среди летчиков была гибель одного из ветеранов полка командира звена 1-й эскадрильи лейтенанта Лобанова. В боях под Орлом он одним из первых был награжден орденом Красная Звезда и был в полку вторым летчиком после Пстыго, который за боевую работу был награжден тремя орденами. О его гибели мне с грустным видом сообщил Иван Иванович.

Сбит он был прямым попаданием зенитного снаряда. Всего несколько дней назад он, как и Жучков, выступал на митинге по поводу начала наступательной операции фронта и клялся до конца выполнить свой долг перед Родиной и во имя Победы над врагом готов отдать жизнь. Клятву свою он сдержал. Память об этом товарище, с которым мы были вместе с начала формирования полка, осталась у меня навсегда. Мы с ним отлично знали друг друга. Оба вместе ходили в обмотках и носили погоны рядовых красноармейцев, не раз вместе летали на боевые задания.

Теперь в полку из тех, кто был в Чапаевске, осталось всего пять человек, а из рядовых того времени двое – Остропико и я. Остальной летный состав пришел позже в порядке пополнения. Вся пятерка приобрела достаточный боевой опыт. Однако для того, чтобы остаться живым, помимо умения, на войне должно быть еще и везение, то есть счастье. Оно, как известно, у всех свое. Никто заранее не мог предсказать, что с ним будет. Это все понимали. Судьба решала по-своему, кому жить, а кому нет.

На следующий день после перелета из Липок меня направили на аэродром Балбасово, чтобы перегнать оставшиеся там машины. Приземлившись, увидел готовившихся к вылету бомбардировщиков Пе-2, которые, вероятно, сели там сразу после нас. Смотрю – у самолетов ходят летчицы. Да это же тот самый полк, который садился у нас в Лешне, подумал я, а теперь вслед за нами прилетел сюда. А девушки какие! Одна красивее другой. Летная форма, со вкусом подогнанная по фигурам красавиц, очень шла им. Боевые ордена на их полных грудях особо подчеркивали их красоту, перед которой не могли устоять наши ребята.

Однако время не позволяло заниматься знакомством, да и девушки в неменьшей степени были заняты своими делами и не были склонны тратить его на подобное занятие. На попытки отдельных любителей провести с ними время они не отвечали. Держались с достоинством, зная себе цену. Вижу, как их командир, солидная женщина с серьезным выражением лица, отдает какие-то распоряжения на старте. В полку, как и везде, идет обычная работа по подготовке к полетам. Наблюдая за ними, подумал: вот и этим красоткам пришлось наравне с мужчинами делать общее дело, и гибнет их не меньше. И тут

вспомнился случай, происшедший несколько дней назад перед перелетом из Лешни в Балбасово, когда в одном из полетов мы помогли бомбардировщикам избавиться от огня зениток. Произошло это, когда после выполнения задания мы возвращались домой.

Я вел две четверки на бреющем. Вижу перед собой идущую навстречу девятку Пе-2. Шли они на высоте 3000–3500 метров. Вокруг нее сплошные шапки разрывов. Группа и самолеты в ней ерзают – уклоняются от зенитного огня. «Досталось бедолагам, – мелькнуло в голове, – вряд ли кому удастся избежать прямого попадания, а уж от осколков тем более». Шапки разрывов все ближе подходят к самолетам. Вижу перед собой высокий пригорок, поросший лесом. За ним на площадке ясно просматривается замаскированная ветками зенитная батарея, ведущая непрерывный огонь из всех орудий. Не успев дать команду летчикам группы, делаю клевок и открываю по ней огонь из пушек и пулеметов. Закон – делай, как я, – мгновенно сработал. Вижу, как к моим трассам добавляется еще несколько: значит, остальные тоже поливают огнем зенитчиков.

С появлением наших трасс огонь зениток сразу прекратился, а расчеты в одних трусах (день был жарким), как мыши при виде кошки, стремглав разбежались в разные стороны. Проскочив атакованную батарею, сделал небольшую горку, глянул в сторону девятки. Вокруг нее ни одной шапки. Порядок! Не зря пальнули по батарее. Через 30–40 минут после нашей посадки в Лешне стали садиться бомбардировщики. «Не та ли это группа, кого мы спасли от огня?» – подумалось мне. Возможно, и она. А если так, то нам было бы приятно, чтобы летчицы знали, кто их избавил от назойливых зениток. Но если это были и не они, то все равно нам было приятно, что мы выручили из неприятного положения своих собратьев по авиации. Больше с этим полком мы не встречались, но слышать о нем мне еще не раз доводилось.

Аэродром Сухой Остров находился рядом с автомагистралью Москва – Минск. В один из дней я производил облет самолета. В нескольких километрах от аэродрома увидел длинную колонну пленных численностью несколько тысяч человек, двигавшуюся в наш тыл. Появилось желание пробраться над колонной. Разворачиваюсь на дорогу, прижимаю машину чуть ли не до земли и жму вдоль нее. Проскочив колонну, делаю горку с разворотом для повторного захода.

От неожиданности они все легли. Снова на бреющий. Она опять приседает или ложится. Вижу, с каким испугом смотрят на меня пленные. Снова горка и тут до меня доходит: «Что я делаю? Это же самое настоящее хулиганство, потеха, и только. А если бы от испуга они начали разбежаться во все стороны? Конвой вряд ли сумел бы их удержать. Вот было бы дело!» Если бы конвой пожаловался, то неизвестно, чем бы это для меня кончилось. Стыдясь за свой поступок, с неприятным настроением и ожиданием неопределенного наказания я пошел на посадку. Часа через полтора колонна проходила мимо аэродрома. Я подошел к дороге посмотреть на них. Многие из них видели меня и думали: «Может быть, это тот, кто над нами летал и пугал нас?» В этот день таких колонн прошло несколько. Тогда никто из нас не знал, что часть из них, а может и все, скоро пройдут по улицам Москвы для показа москвичам.

Днем магистраль практически бездействовала. Редко когда по дороге проходила машина, зато с наступлением темноты она сразу оживала. Машины и боевая техника шли сплошным потоком. Вся эта масса двигалась скрытно. Немецкая авиация держала дорогу под контролем и вела постоянную разведку с малых высот. Редкий пролет проходил без обстрела воздушными стрелками дороги, а заодно и наших стоянок. Поэтому техническому составу, да и некоторым летчикам, остававшимся на ночь отдыхать у самолетов, приходилось уходить подальше и коротать время до рассвета, а как только рассветало, возвращаться к самолетам, досыпать на самолетных чехлах.

Наземные войска продвигались столь стремительно, что мы за ними не успевали. За сутки они проходили от 50 до 180 километров. С Сухого Острова мы успели сделать всего несколько вылетов, и линия фронта оказалась вне радиуса действия штурмовика. Новые аэродромы готовить не успевали. Да и наши

наземные эшелоны зачастую отставали. Поэтому готовить машины к очередным вылетам в таких условиях техсоставу было нелегко. Им помогал летный состав, особенно воздушные стрелки.

Отсутствие новых аэродромов командование воздушной армии решило компенсировать использованием аэродромов подскока. В большинстве случаев это были площадки или поля, позволявшие производить взлет и посадку самолетов в непосредственной близости от расположения передовых частей наземных войск. На такие аэродромы прилетали рано утром, чаще на рассвете. Иногда небольшими подразделениями. В течение дня выполняли боевые вылеты, а на ночь перелетали на основной аэродром базирования.

В те дни базовым для нас стал Сухой Остров, а аэродромом подскока – Мачулищи около Минска. За день до того, как мы начали с него работать, в полку произошло ЧП. Два воздушных стрелка первой эскадрильи после выполнения задания пошли по опушке леса в столовую. Оба были в хорошем настроении, подтрунивали друг над другом. Один из них зашел по нужде в рожь. Второй, видя это, захотел попугать его. Забравшись подальше, он незаметно подкрался к товарищу и крикнул: «Хенде хох!» Сидевший схватил автомат, лежавший рядом, и дал очередь в сторону «немца». Выбравшись на дорогу и не видя товарища, он окликнул его и, не услышав ответа, с предчувствием беды пошел обратно. Тот лежал весь в крови с шестью пулями в груди. Вот к чему привела необдуманная шутка.

У стрелка хватило мужества прийти к командиру и доложить о случившемся. Все знали, что они были друзья. Убийство было чисто случайным, поэтому стрелка наказывать не стали. Весь личный состав в категорической форме был предупрежден не делать никаких окриков по-немецки. У нас в народе бытует поговорка: «Беда не приходит одна». Так случилось и у нас. Находясь на аэродроме подскока, я не смог вместе со своей эскадрилей перелететь на основной аэродром. На моем самолете была прострелена крышка. Иван Иванович предупредил меня, чтобы после ее замены я подождал, когда исправят самолет летчика 2-й эскадрильи Павлова.

Лететь в Сухой Остров мы должны были вместе. Вообще-то Павлов по возрасту был намного старше, но по какой-то причине с летной работы сошел – был адъютантом эскадрильи, но в начале 1944 года решил вновь летать. Командир полка и вышестоящие начальники его просьбу удовлетворили. Постепенно он начал входить в строй, но после длительного перерыва летать по маршруту самостоятельно ему пока не разрешали. Поэтому Иван Иванович и поручил привести его мне.

Первым приземлился я, Павлов за мной. Заруливая на стоянку, я стал наблюдать за ведомым. Вижу, как он на пробеге при еще не погашенной скорости начал разворачивать самолет в сторону стоянки своей эскадрильи. И, видимо, раньше времени расстопорил костыль. «Разве так можно? Ведь до стоянки совсем близко. Полностью остановить машину он вряд ли сумеет», – подумал я, продолжая следить за ним. К тому же на пути движения его машины появилось еще одно препятствие: перед стоянкой самолетов находился двухмоторный транспортный самолет Си-47. Экипаж транспортника производил заправку самолета топливом.

Вижу, что руль поворота самолета Павлова повернут до отказа вправо. Значит, он видит его и стремится отвернуть, но сделать этого не может. Когда на большой скорости самолет пошел на разворот, его не так-то просто удержать тормозами. Колеса при этом идут юзом. Тяжелая машина продолжает нестись, пока не погаснет скорость, и только потом начинает слушаться тормозов. Предупредить столкновение Павлов не сумел. Видимо, он растерялся и не сообразил, что надо было бы сделать в данной ситуации. А надо было убрать шасси и выключить зажигание.

Сделай он это, пожертвовал бы своей машиной, но сохранил бы «дуглас», оказавшийся личным самолетом командующего воздушной армией Хрюкина, подаренным ему женой президента США Элеонорой Рузвельт. На нем должны были отправить в Москву пленных немецких генералов. Они в этот

момент находились рядом и наблюдали всю картину от начала до конца. Ил-2 врезался носом в топливозаправщик. От сильного удара заработали его пушки и пулеметы. Снаряды пробили навывлет топливозаправщик и баки Си-47. Заправщик и «дуглас» загорелись, а вслед за ними и Ил-2.

При ударе хвост «ила» подскочил на высоту около метра, а затем ударился о землю. От резкого удара фюзеляж в месте стыка со стабилизатором переломился пополам. Павлов, не ожидавший такого развития событий, замешкался в кабине и еле успел выскочить из загоревшегося самолета. В нескольких десятках метров от разгоревшегося пожара находились боевые машины, рядом с которыми лежали бомбы, РСы, ленты со снарядами.

Без всякой команды все, кто был на стоянке, бросились на руках оттащить подальше от огня самолеты и переносить боекомплект. Прибежал помогать и я. С руганью и бранью появился откуда-то командир полка. Первую порцию от него получил Павлов, а за ним и я. Мне за то, что перед полетом не проинструктировал летчика, когда надо расстопоривать костыль после посадки самолета. Я пытался парировать удар, ссылаясь на то, что такого инструктажа мы никогда не давали – летчики и без него знают, в какой момент надо это делать. Видя, что мои оправдания еще больше злят командира, решил прикусить язык. И правильно сделал. Пстыго и сам, конечно, понимал несправедливость упреков за случившееся и вскоре прекратил снимать с меня стружку. Впрочем, Павлов сам признался в своей оплошности. Свой промах он объяснил тем, что хотел быстрее зарулить на стоянку, упустив при этом из виду особенности поведения самолета после его отключения. Летчики потом долго донимали и подначивали Павлова.

За это Хрюкин приказал перевести Павлова из летчиков в воздушные стрелки. Дословно он выразился так: «Пересадить летчика из передней кабины в заднюю». Павлов от этого замкнулся, ни с кем не разговаривал и в душе проклинал себя за непродуманные действия. Летать снова он начал из высоких патриотических чувств, хотя некоторые из штабных офицеров поговаривали, что ему очень хотелось получить боевой орден. Он был коммунистом с большим стажем, активно выступал на партийных собраниях, был дисциплинированным, исполнительным офицером, добросовестно исполнявшим свой воинский долг.

Пстыго знал об этом и отнесся к нему по-человечески – сажать в заднюю кабину не стал, а временно отстранил от полетов, считая, что все происшедшее случайная нелепость. Такое могло произойти и с более опытным летчиком. После перехода корпуса на другой фронт Павлов снова стал летать на боевые задания. В конце войны он был награжден орденом Отечественной войны 2-й степени, в то время как другие адъютанты эскадрилий, не будучи летчиками и не сделавшие ни одного боевого вылета, были награждены таким же орденом, но только 1-й степени. Через несколько дней радио сообщило, что по улицам Москвы провели большую колонну пленных немцев, во главе которой шли генералы. Я подумал: «Наверное, там были и те, что были на нашем аэродроме. Из-за них сгорели два самолета и заправщик».

На аэродроме Сухой Остров мы увидели большую группу белорусских партизан. 16 июля они под восторженные возгласы жителей прошли парадным строем по улицам Минска. Видимо, те, кого мы видели на нашем аэродроме, тоже принимали участие в нем. Здесь же отличился наш новый комэск Александр Иванович Быков, который снова крепко напился. Проходя мимо, я видел, как он сидел на лужайке около КП полка и выслушивал нравоучения начальства. Увидев меня, он смутился и с виноватым видом отвел взгляд в сторону. За период моего пребывания на фронте Быков оказался первым, кто напился во время ведения полком активных боевых действий. После этого его авторитет сильно упал.

Трудно было себе представить, чтобы командир эскадрильи, член партии, тот, кто водит людей в бой, был выпивохой. В моем представлении командир всегда и во всем должен быть образцом. Этот случай подействовал на меня удручающе. Однажды в одном из вылетов он вывел меня из себя. По неизвестным причинам не сбросил бомбы над целью, и когда мы уже шли над своей территорией, я вдруг увидел, как у



него из-под самолета посыпались бомбы. Высота была около 400 метров, и от их взрыва наши машины сильно встряхнуло. Подходя к аэродрому, он, видимо, вспомнил или увидел по контрольным лампочкам, что бомбы не сброшены, и, чтобы не садиться с ними, весь запас аварийно сбросил в озеро. Увидев, как они посыпались, я невольно подумал: «Бомбы на цель сбросить забыл, а вот сивухи набраться – нет».

После освобождения Минска наши войска продолжали быстро продвигаться на запад. Даже при использовании аэродромов подскока угнаться за ними стало сложно. Помогая наземным войскам выполнять поставленные задачи, мы летали практически на полный радиус действия. В это время наша эскадрилья единственная в полку, а может, и во всей дивизии, действовала в районе Лиды. Отработали удачно. Вскоре город был занят нашими войсками. По этому случаю был благодарственный приказ Верховного Главнокомандующего.

Войскам, освобождавшим город, присваивалось почетное наименование «Лидских». Мы думали, что поскольку на город летал только наш полк, то нам присвоят второе имя. Но этого не произошло. Лидской стала наша дивизия. Восточнее Минска была окружена крупная группировка противника численностью более 100 000 человек, но в отличие, скажем, от Сталинграда, здесь не было сплошного кольца окружения. Оставаясь в тылу наших войск, группировка была подвижной. Пользуясь большими лесными массивами, она вслед за нашими войсками скрытно продвигалась в западном направлении, стремясь вырваться из окружения. Мы же стремились не допустить этого.

Одна из групп противника вышла из леса и подошла к Минскому аэродрому, где базировались наши штурмовики и истребители. В предрассветное время она напала на малочисленный и не приспособленный для наземных боев гарнизон. Целью нападения был захват самолетов и летчиков, которых силой оружия хотели заставить перевести их к своим на запад. На аэродроме поднялась паника, стрельба. Часть летчиков, посадив в самолеты, куда было возможно, технический состав, перелетела на старые точки базирования, часть вела бой с гитлеровцами. Спасли авиаторов наземные войска, пришедшие на помощь из Минска и близлежащих районов. Нашему полку тоже пришлось отбивать нападение фашистов. Произошло это на аэродроме Буйли. 16 июля мы перелетели туда из Сухого Острова. Этот аэродром находился примерно в 30 километрах восточнее Молодечно. После Зайцево Буйли было седьмым местом базирования.

Полк в этот момент заметно поубавился. На предыдущих точках оставалось много наших неисправных машин и людей. Для выполнения дальнейших задач полку, да и дивизии в целом требовалась небольшая пауза. Надо было подтянуть отставшие машины, людей, тылы. В результате быстрого продвижения наземных войск от них отстали все подразделения тылового обслуживания. В районе Сморгони из-за полной выработки топлива приостановилось продвижение танковых колонн. Командование фронта приняло решение – посадить на пригодные площадки транспортные самолеты и полностью слить с них топливо. Для обороны самолетов оставить танковый батальон. Остальные танки заправить авиатопливом и продолжать продвижение вперед. Задача фронта – форсирование реки Неман и вступление на территорию Восточной Пруссии. В этот период наиболее успешно решали задачи конно-механизированные группы Осликовского и Плиева. Бензин в большом количестве им не требовался, а для коней летом корм хватало.

В этот момент к нам и пожаловали непрошенные гости. Для отражения фашистов из технического состава создали специальную группу. В кабины штурмовиков посадили летчиков и воздушных стрелков. Под хвосты нескольких машин подставили взятые в деревне телеги, чтобы опустить носы для лучшего использования лобового оружия самолета, из которого можно было бы вести прицельный огонь по опушке леса, откуда выходили фашисты. Телеги оказались неплохим подспорьем при стрельбе. По команде летчиков, взявшись за оглобли, механики и другие авиаспециалисты быстро и сравнительно легко могли установить самолет для стрельбы в нужном направлении. Несколько вылетов на штурмовку таких групп

сделал летчик 1-й эскадрильи Сукасьян. Мы видели, как сразу после взлета он начинал обрабатывать лес на границе аэродрома.

Нашей эскадрилье отражать атаку немцев не пришлось, так как она находилась с другой стороны. Но мы подготовились к бою. Сильный огонь из пушек и пулеметов, который вели две другие эскадрильи, не позволил противнику подойти к стоянкам ближе чем на 200 метров. И они вынуждены были отойти в лес. Лейтенант Рассказов, командовавший группой по отражению нападавших, будучи неподготовленным для ведения наземных боев, принял отход немцев за бегство, поднял всю группу в полный рост и с криком «Ура!» углубился в лес.

Немцы в этот момент залегли, разобрались в обстановке и, поняв, с кем имеют дело, контратаковали. В результате атака нашей группы захлебнулась. При этом она понесла неоправданные потери. Погибло 18 нужных авиаспециалистов. В их числе оказался и мой моторист Чернецкий, переведенный во вторую эскадрилью. Родом он был с Украины, имел семью. Помню, как он проклинал Гитлера и с нетерпением ждал конца войны, мечтал встретить жену и детей. Я всегда его подбадривал: «Не унывай, дела на фронте идут к тому, что Победа не за горами. Возможности дожить до конца войны у вас больше, чем у нас, летунов. Ведь вам на боевое задание летать не приходится».

Однако в жизни часто бывает по-иному. Так произошло и с Чернецким. Погибших товарищей мы захоронили в одной братской могиле на окраине аэродрома у небольшой березовой рощицы. Некоторых погибших немцы кинжалами изуродовали до неузнаваемости. Оружейника 2-й эскадрильи Владимира Бендарайтиса смогли опознать только по документам, найденным в кармане гимнастерки. Ему выкололи глаза и изрезали все лицо. Фашистская солдатня настолько потеряла человеческий облик, что даже на мертвых срывала свою злость.

К сожалению, из-за давности лет фамилий остальных погибших я не помню. Все они честно сложили свои головы, выполнив свой воинский долг. Память о них у наших однополчан сохранилась навсегда. При встречах мы вспоминаем погибших механиков, оружейников, мотористов наравне с летным составом, воздавая им должные почести, поминая минутой молчания и скорбным тостом по обычаю нашего народа. Этот инцидент еще раз напомнил нам о коварстве врага и его злобности. Цивилизованный народ не мог пойти на такое глумление по отношению к погибшим в честном бою.

Вскоре к нам подошла пехотная часть. С ее помощью большая часть нападавших была уничтожена, остальные взяты в плен. Направляясь по делам в штаб дивизии, расположенный в Буйли, встретил на улице нескольких пленных, настороженно смотревших на меня. О чем они думали, не знаю. Но мне так и хотелось пальнуть в них из пистолета в отмщение за погибших. Однако я не стал делать этого. Совесть не позволила стрелять в безоружных пленных.

В Буйли мне присвоили очередное воинское звание «старший лейтенант». Прикрепив на погоны третью маленькую звездочку, сам себе не верил. О таком звании мечтал и я, и все мои однокашники по авиашколе, надеясь получить его после ее окончания. Было необычным ходить в новом звании. Ведь меня все называли молодым и частенько посмеивались, предлагая бритву, зная, что ни борода, ни усы у меня не росли.

Комэск Быков по сравнению с погибшим Сеничкиным водил группы увереннее, а главное – не блудил. Сказывалась лучшая подготовленность в штурманском отношении. Немалую роль играл в этом и моральный фактор. Сеничкин начал водить группы, когда в полку никто не имел боевого опыта. Когда пришел Быков, весь летный состав, за исключением молодого пополнения, его уже имел и при необходимости в любой момент мог прийти ему на помощь. Так иногда и бывало. Проще были и метеословия. Иным было общее настроение летного состава.

Наши войска успешно продвигались вперед. Этот фактор имел большое значение. Встречи с истребителями противника стали более редкими. Летчики увереннее чувствовали себя в воздухе. Трудно предположить, как бы водил группы Быков, окажись он на месте Сеничкина. В руководстве эскадрильей он себя ничем не проявил. Первое время, пока не дискредитировал себя выпивками, неплохо выступал перед личным составом. Не каждый из нас мог так деловито и красиво говорить, как он. Разве что Пстыго, который был в этом отношении вне конкуренции.

Высокий рост, тучная фигура придавали Быкову солидный вид. При таких данных он мог бы иметь неплохой рост по служебной лестнице, но упомянутый грех мешал ему. Понимая это, Быков стал замкнутым, избегал общения с личным составом эскадрильи. Почти все вопросы по управлению эскадрильей приходилось решать мне. Получилось так: командир вроде бы есть и в то же время он фактически самоустранился. Когда кто-нибудь к нему обращался по какому-то вопросу, он обычно говорил: «Идите к Лазареву, он решит».

Удовлетворения от полетов на Ил-2 он не получал. Однажды он пошутил: «На этом самолете и блудить-то нельзя. Мотор один, горючки мало. Не успеешь заблудиться, а топливо уже на исходе. То ли дело на ТБ-3: вечером заблудишься, а ориентировку восстанавливаешь к утру». Так он однажды высказался после того, как где-то долго летал. Потом, спохватившись, вспомнил, что топлива осталось в обрез. Пора идти на посадку, но, как назло, не может быстро отыскать аэродром. Выскочил на него случайно, но до полосы все же не дотянул. Плюхнулся с недолетом метров 350, чудом не поломав самолет.

В Буйли полк боевой работы не вел, поэтому законных 100 граммов мы не получали. Не перепали Быкову и мои, которые я отдавал вначале Феде, а потом ему. Надо понимать состояние алкоголика, лишенного возможности выпить. И вот произошло следующее: после обеда передвижной военторг привез долгожданный одеколон. Каждый летчик получил по флакону. Достался пузырек и мне. Зная, что долго он у меня не продержится – наверняка его кто-либо выклянчит, я на всякий случай побрызгал свой носовой платок, и, как оказалось, не зря.

В тот вечер впервые с апреля в полку намечались танцы, по которым все давно соскучились. Было не до них – полеты всех настолько изматывали, что танцам предпочитали сон. Иногда вместо них нас немного развлекали на баяне Назаренко и наполовину потерявший слух старший техник эскадрильи по вооружению старший техник-лейтенант Редькин. Он веселил нас на стоянке тем, что, взяв у оружейницы косынку и повязав ею голову, напевал песенки и частушки. Во время ужина мы обратили внимание на отсутствие в столовой Быкова.

Зная слабость Александра Ивановича, кто-то шутя сказал: «Небось где-нибудь пьянствует». «Но здесь достать вроде бы негде», – вторили ему. Не придав особого значения его отсутствию, перед тем как пойти в небольшой деревенский сарайчик, где мы облюбовали место для танцев, решил зайти в свой соломенный шалаш и привести себя перед танцуйками в порядок. Запускаю руку в чемодан в надежде sprыснуться одеколончиком. Шарю по всем углам и не нахожу флакона.

Перебрал весь чемодан – но так его и не нашел. Все ясно! Кто-то взял. Немного расстроившись, пошел на танцы. По дороге встретился Леша Пунтус. Он стал ругаться: «Знаешь, какая-то сволочь стянула у меня одеколон. Как ты думаешь, кто бы это мог сделать?» – «Если бы я знал. Кто-то и у меня слизнул его», – ответил я. Перед входом в сарайчик встретил еще нескольких летчиков, и у всех пропал одеколон. Входим в помещение. Там, прислонившись к стене, покачиваясь, с тупыми, ничего не выражавшими глазами, смотревшими непонятно куда, стоял пьяный Быков. «Что же вы, товарищ капитан, не идете на ужин? Там вас давно ждут», – спросил один из вошедших.

Пытаясь улыбнуться, Быков что-то пробурчал, закатив глаза, раскрыл рот и отрыгнул содержимое желудка, от которого запахло одеколоном. Запах приятный, но лучше бы не видеть, откуда он исходил.

«Теперь ясно, куда уплыл наш одеколончик», – смеясь, проговорил Ваня Цыганков. Танцы не состоялись. С испорченным настроением мы возвратились к своим шалашам. В таком же настроении и улеглись спать. На следующий день ребята, не считаясь со служебным положением Быкова, прямо в глаза высказали ему все, что они о нем думают.

За время пребывания в армии у меня не было случая, чтобы что-то пропало из чемодана. Никак не думал, что командир эскадрильи мог позволить себе рыться в вещах своих подчиненных. Об этом, конечно же, узнал и командир полка, но почему-то не стал его наказывать. После этого летчики стали обращаться к Быкову без соблюдения субординации, называя его просто Саша. На это он уже никак не реагировал и отзывался, как будто так и должно быть.

В Буйли проблемы с дисциплиной были не только у нас. На строевом смотре, проводившемся начальником оперативного отдела корпуса, узнали о неприятном случае, связанном со спиртными напитками в соседнем 621-м полку. Несколько младших авиаспециалистов с офицером, техником звена, отправились на рыбалку. В деревне решили промочить горло. Магазины в то время еще не работали, а у жителей, часть которых смотрела на нас не очень доброжелательно, разжиться спиртным не получилось. Желание во что бы то ни стало достать зелье навело на мысль зайти к местному попу. Он наверняка подскажет, где можно разжиться самогоном. Но поп не мог сказать ничего путного. Тогда они сняли у него с груди большой серебряный крест, прихватив заодно и большие карманные часы. Все это обещали вернуть вечером при возвращении с рыбалки, если к этому времени он раздобудет спиртное.

Пока рыбаки ловили рыбу, поп отправился в штаб дивизии к начальнику политотдела Колесникову. Тот не сразу принял духовного отца. Попу, видно, надоело ждать, да и время подпирало. Тогда он решил обратиться непосредственно к комдиву. Кожемякин, понимая, что дело касается и Колесникова, попросил того зайти. После того как поп рассказал обо всем, оба начальника развели руками и сказали, что помочь ему ничем не могут – мало ли здесь ходит разных военных, и узнать, из каких они частей, вряд ли удастся. Проще говоря, хотели от него отделаться и выпроводить. Но тот оказался настырным и решил добиться своего – вернуть крест. «Товарищи офицеры! – обратился к ним поп. – Вы коммунисты или нет? Думаю, что коммунисты. Так вот я тоже коммунист и выполняю свой партийный долг, как и вы. Партийный билет мой не при себе – он, по понятным причинам, в другом месте, и показать его сейчас я не могу, но можете верить мне, как священнику, на слово. Если вы не поможете мне вернуть единственный серебряный крест, я сообщу об этом в Москву. Поймите: давать людям целовать деревянный крест я не могу. Им можно перенести заразу». Тут Кожемякин с Колесниковым поняли, с кем имеют дело. Отношение к нему сразу изменилось. Принятыми мерами группа была задержана и наказана. Один из них, разжалованный в воинском звании и пониженный в должности, был переведен в нашу эскадрилью, где впоследствии показал себя с наилучшей стороны.

В начале августа полки дивизии почти полностью собрались и могли продолжать нормальную боевую работу. За время сидения в Буйли войска фронта захватили плацдармы на западном берегу Немана, взяли Каунас и приближались к границе с Пруссией. Дивизия перебазировалась в Литву. Полк сел на аэродром Поцуны, находившийся на западном берегу Немана в 35–40 километрах от Каунаса. Аэродром этот имел отличное ровное летное поле очень больших размеров, позволявшее одновременный взлет сразу всем полком. Кроме нас, на аэродроме базировалось еще несколько полков. Новый район боевых действий заметно отличался от привычного для нашей местности своими постройками, названиями населенных пунктов, которые с первого раза трудно произнести. Наши войска вплотную подошли к территории Восточной Пруссии. И мы сделали несколько вылетов, нанося удары по объектам самой Германии.

Приятно было сознавать, что теперь немцы сполна почувствуют на себе войну такой, какой ее испытал наш народ. Пролетая близ прусских городов, мы впервые были обстреляны зенитками крупного калибра.

За год пребывания на фронте мне не доводилось видеть таких больших шапок разрывов. Попади такой снаряд в самолет, его разнесло бы на куски. Большой была и кучность огня. По высоте снаряды рвались отлично. Только непрерывный противозенитный маневр спасал нас от прямых попаданий. Но все равно некоторым из нас не повезло. Зенитным огнем был сбит самолет молодого летчика нашей эскадрильи Смирнова.

От попадания крупнокалиберного снаряда он взорвался в воздухе. Воздушный стрелок погиб сразу, а летчика выбросило из кабины. Он сумел раскрыть парашют, но судьба уготовила ему смерть на земле. Он приземлился на минное поле и погиб. В самолет Байматова попал 37-мм снаряд. Разорвался он в тазовой части воздушного стрелка. Взрывом верхнюю часть выбросило из кабины, а нижнюю часть тела летчик привез с собой. Останки стрелка захоронили на окраине аэродрома.

Один из вылетов в Пруссию мог закончиться трагически и для нас с Федей, но не от действий противника, а по моей необдуманности – желания снова побрить над самой водой, как это было на подходе к аэродрому Колпачки во время перелета с Брянского на Прибалтийский фронт. Отработав по цели и идя немного южнее Тильзита, вижу, как с небольшого пароходика, шедшего по Неману, по группе бьет зенитка. Вел нас Быков. Передаю ему: «Я отвалю, ударю по пароходу». Слышу: «Давай! Заткни глотку зенитке». Перевожу машину в пикирование, бью по нему из пушек и пулеметов. Зенитка сразу замолчала. Вижу, как команда в панике бросается за борт. Снизившись до самой воды, загорелся желанием немного побрить над зеркальной гладью, а потом на горке пристроиться к группе.

Летя над самой водой, увидел перед собой провод, висящий поперек реки. Хотел тут же взять ручку управления на себя и перескочить над ним, но понял, что не успею. Под провод нырять нельзя. Чтобы не отрезало голову, если провод чиркнет по фонарю кабины, мгновенно опускаю ее ниже уровня верхнего бронелиста капота и тут же поднимаю. За доли секунды, пока это делал, должен был или столкнуться с тросом, или проскочить под ним. К счастью, произошло второе. Никакого удара я не слышал. Значит, проскочил под ним в каких-то сантиметрах. Видимо, волею судьбы не суждено было мне остаться на дне Немана между Тильзитом и Каунасом.

На какой высоте я пролетел под проводом, не знаю, но что именно под ним – точно. Он был свит из отдельных проводов и висел на высоте 7–10 метров. Проскочив его, я сделал боевой разворот с небольшим углом, чтобы посмотреть, откуда он взялся. И как только поднялся выше крутых берегов, увидел подорванные высоковольтные мачты. Все ясно. Спросил у Федора, видел ли он, как мы проскочили под проводом. «Под каким?» – переспросил он. Объяснять не стал. Понял – он даже не заметил. А ведь мы были на волоске от смерти. Невольно вспомнил Чкалова с его известным пролетом под мостом. Разница была в том, что он пролетел преднамеренно, заранее готовясь к нему, а у меня он был случайным и этим более опасным. Высота была не той, да и самолет более скоростной и тяжелый.

После трехдневных действий в Восточной Пруссии направление полетов изменилось на противоположное. Противник перебросил под Шяуляй танковые соединения с задачей рассечь клин, вбитый нашими войсками в сторону Рижского залива, стремившимися замкнуть кольцо окружения группы армий «Север». В течение двух дней я сделал шесть вылетов по танкам противника. Загрузка – противотанковые бомбы. Не меньшее количество вылетов сделали и другие летчики. Из одного из таких вылетов не вернулись бывший штурман полка, разжалованный Байматов с напарником, отличным молодым летчиком нашей эскадрильи, умным, рослым парнем Семеновым. В тот день мы ходили всем полком во главе с командиром. Погода благоприятствовала. Истребителей противника не было. Не было и сильного огня с земли. Никто из группы не видел, что с ними произошло. Я тоже участвовал в том полете.

Их пара шла впереди меня. Хорошо видел ее атаку, выход из пикирования, но потом я, ослепленный солнцем при наборе высоты, потерял их. Не исключено, что они столкнулись и погибли. Пара не была

слетанной. Вместе летели впервые. Семенов не знал особенностей пилотирования ведущего. Байматов имел привычку иногда делать резкие довороты и маневры при работе над целью. Такое бывало и в обычных полетах. Летчики эскадрильи, которой он командовал до того, как стать штурманом полка, полеты с ним называли нервными. Прилетали недовольные, мокрые от пота. Говорили: «Измотал нас!» Но при этом никому не жаловались. Побаивались. Летать с ним не хотели. Казавшийся внешне спокойным, он в какие-то моменты взрывался. Чувствовался кавказский характер. Иногда впадал в забывчивость, которая бывает у людей пожилого или старческого возраста, хотя стариком он не был. На вид ему было лет под сорок или немного больше.

Всех особенностей этого человека Семенов наверняка не знал, да и не мог знать, так как совсем недавно прибыл в полк. В полете он всегда очень близко держался к ведущему, и это обстоятельство могло сыграть роковую роль – привести к столкновению. У некоторых создалось другое мнение: обидевшись за наказание, он перелетел к врагу. Во всяком случае, таинственное исчезновение этой пары остается загадкой до сего времени. На встрече ветеранов 3-й воздушной армии Пстыго, вспомнив Байматова, спросил у меня, не известно ли что о судьбе этого человека.

Не повезло при полетах под Шяуляй и моему стрелку Феде Шатилову. После атаки цели я стал делать крутую горку для повторного захода. На высоте менее 100 метров ударной волной разорвавшегося над стабилизатором зенитного снаряда у меня вырвало из рук ручку управления. Машину в этот момент резко бросило на нос, а сам я, отделившись от сиденья, сильно ударился головой о верхнюю броню фонаря. Моментально схватился за ручку и выправил положение самолета. Не могу понять, почему ее так резко бросило. Осмотрелся в пределах возможного. Вроде бы все нормально.

В это время ко мне подошел «як» из группы сопровождения и покачал крыльями, привлекая к себе внимание. Летчик стал показывать рукой в сторону хвоста моей машины. Наверное, он что-то говорил и по радио, но я его не слышал. В наушниках полное молчание. Оно, как я понял, отказало. Истребитель, убедившись, что я вижу его знаки, отвалил. Я ничего не понял. Запрашиваю по СПУ Федора. Молчит. Одновременно дублирую запрос лампочками трехцветной сигнализации. Но и на этот раз от него нет ответа. Решил поработать рулем поворота и посмотреть на его реакцию. В момент поворота носа самолета увидел конец оборванной антенны и ствол пулемета стрелка, перекидывающийся с борта на борт. Раз он так болтается, значит, его никто не держит.

Сразу после посадки я бросился к кабине стрелка, посмотреть, что с Федором, и узнать, почему он молчал. Но в кабине его не оказалось. Обычно после посадки мы сразу, не отходя от самолета, делились впечатлениями о полете, о том, что видели и т. п. Тут к самолету подошел летчик с «яка» Федотов. Это он в полете делал мне знаки. Я в это время осматривал кабину стрелка. В ней не доставало откидного фонаря, но Федя снял его еще на земле, как это делало большинство стрелков, чтобы он не затруднял обзора и при необходимости легче было бы покинуть кабину в воздухе. «Чего ищешь? – обратился он ко мне. – Это я к тебе подходил, показать, что на хвосте у тебя сидит стрелок. Потом он сорвался и раскрыл парашют. К нему понесся «фоккер», я за ним. Что было потом, не видел. Не до стрелка было, сам понимаешь, что бывает при встречах с «фоккерами».

Прикинул по карте, где это произошло. До своих войск оставалось не менее 5–7 километров. Значит, если Федя и жив, то находится на территории, занятой противником, и спасти его практически невозможно.

Увидел шедшего по стоянке командира полка. Подошел к нему и доложил о случившемся. Иван Иванович рассердился и, не дослушав до конца мой доклад, выпалил: «Хулиганил? Выбросил?! Иди за ним пешком и без него не возвращайся. Будешь знать, как хулиганить в воздухе». Несмотря на его гнев, пытаюсь доказать ему свою невиновность и невозможность привести стрелка, находящегося на

территории, занятой противником. «Какое мне дело, где он! По-моему, я понятно сказал: иди и без стрелка не возвращайся». От обиды, что командир не хочет выслушать и понять меня, чуть не плачу. Стою и не знаю, что делать. Подошел Федотов. Понимая абсурдность требования командира, вмешался в разговор: «Товарищ командир, я видел, как стрелок сидел на хвосте самолета, правда, как там оказался, не пойму. Считаю, что летчик ни в чем не виноват. Приземлился он, конечно, на территории противника». Чтобы доказать свою невиновность, я попросил командира подойти к хвостовой части моей машины и убедиться, что над стабилизатором действительно разорвался снаряд. Как только Пстыго увидел пробоины в хвостовой части самолета, выражение его лица изменилось. Прошла у него и злость. Командир молча осмотрел машину и насчитал до сотни, а может, и больше пробоин в обшивке стабилизатора, киля, рулей высоты и поворота. Самые крупные из них были с пятикопеечную монету.

После некоторой паузы Иван Иванович спросил: «А колпак фонаря у него был на машине или нет?» «Не было, товарищ командир», – ответил я. «Тогда, пожалуй, ты прав – при взрыве он мог вылететь сам». На этом неприятный для меня разговор закончился. Трудно предположить, чем бы закончилось для меня возвращение без стрелка, если бы не было этих наглядных доказательств.

Тут же поймал себя на мысли: хорошо, что у меня не было привычки держать свой фонарь открытым, как это начали делать некоторые летчики, боясь его заклинивания после случая с майором Сухих. Слава богу, я был привязан ремнями, правда, довольно слабо. Был бы пристегнут потуже, то не заработал бы шишки на голове. Она потом долго напоминала мне о том полете. Жаль было Федю. Снова Валя Лалетина стала лить слезы по нему, и снова какое-то предчувствие подсказывало мне, что он вернется. «Поверь мне, – говорил я ей, – он еще придет, не плачь». И я не ошибся. Войну мы закончили вместе.

Во время базирования в Поцуни в дивизии и корпусе произошло радостное событие. 211-му полку, ветерану дивизии, за отличную боевую работу присвоили звание «гвардейский». Теперь он стал 154-м гвардейским. Мы от души поздравили наших боевых товарищей. В душе немного завидовали им и тоже мечтали добиться высокой чести. Этот полк воевал с начала войны, имел опыт боевой работы. Однако к моменту присвоения гвардейского звания он полностью утратил его и фактически ничем не отличался от других полков дивизии и корпуса. Мы понимали, что звание гвардейского ему присвоено за былые заслуги. Ведь это полк-ветеран, воевавший с начала войны и показавший за время пребывания на фронте неплохие результаты.

По поводу этого события во всех полках корпуса прошли митинги. Гвардейские знаки получили и два летчика нашего полка, которые ранее служили в 211-м. Это наш командир Пстыго и командир 1-й эскадрильи Васильев. Мы гордились, что теперь и в нашем полку есть гвардейцы. Прошло уже немало времени, когда мы летали с аэродрома Сухой Остров. Летчики о нем и не вспоминали. Но не забыли о нем инженерно-технические работники. Дело в том, что на нем все еще оставалось несколько неисправных самолетов. Восстановительные работы затянулись, и, чтобы ускорить их, Перепелица решил послать к ним на усиление двух механиков. Отправить их решили на боевой машине. Перевезти механиков поручили мне. Само по себе задание, конечно, никакой сложности, а тем более опасности не представляло. Не раз и не два мы сажали в заднюю кабину по два человека. Обычно это были воздушный стрелок и кто-либо из технического состава.

Перед самым вылетом новый стартех эскадрильи Самонов говорит мне: «В кабину стрелка, кроме двух механиков, мы положим еще и винт. Без него, как ты понимаешь, самолет не улетит. У старого, говорят, Пунтус на взлете передрал хвост и зацепился винтом о землю. Механику сказал, чтобы тот помалкивал. Лопасты подровняли, правда, они стали короче на 10–12 сантиметров. В принципе летать с ними можно, но лучше этого не делать. Сам знаешь почему». Погрузили винт. Сели оба механика. Запустив мотор, вижу, что Шипицын не торопится вынимать из-под колес колодки и посматривает в сторону хвоста и

кабины стрелка. Смотрю через форточку назад. Вижу, как механик, который не должен был лететь, закрывает фонарь кабины. Подзываю Самонова. Спрашиваю его: «Что, летит другой?» – «Да. Филатов останется здесь. Вместо него возьмешь Панкова. Он более опытный». Раз так, пусть летит другой. Не все ли равно, кого решил послать стартех, – подумал я. Перед полетом, кажется, Сухих предупредил меня: «Не забывай: в задней кабине помимо двоих еще и винт. Он весит не менее 170 килограммов – значит, центровка задняя, поэтому в полете будь аккуратнее». «Все будет нормально», – заверил я его.

Действительно, в полете все было нормально, хотя и чувствовалась некоторая тяжесть и вялость в управлении. Но когда я пошел на посадку, то почувствовал, что ручка управления словно сама по себе добирается на себя и машина как бы валится на хвост. От падения я удерживал ее газом. С газком на повышенной скорости сел нормально. Да, думаю, чувствуется задняя центровка. Без газочка мог бы здорово приложить машину. Зарулив на стоянку, выключаю двигатель, вылетаю из кабины и вижу, как одновременно со мной из кабины стрелка вылетают не двое, как должно было быть, а четверо технарей. «Так вы, что, винт, что ли, вынули из кабины?» – поинтересовался я. «Да нет! Зачем же, привезли и его с собой». – «Ничего себе! Вы имеете хоть какое-то представление о задней центровке, и к чему это может привести? Вам что, жить надоело? И меня еще хотели прихватить с собой на тот свет?» – «Нам инженер сказал: «Летите, этот доведет. И ведь нормально же долетели», – оправдывались технари.

Теперь мне стало ясно, почему Шипицын долго не вынимал колодки из-под колес. Они втихаря подсаживали еще двоих, зная, что четверых, да еще с винтом в задней кабине я точно не повезу. Ругать я их не стал. Они могли и не знать, к чему может привести такая загрузка, но командиру хотел доложить. Правда, когда вернулся, делать этого не стал. Для себя же решил: помни хорошее правило – доверяй, но проверяй. Проучили – сам виноват. О безопасности полета в первую очередь должен беспокоиться сам, и контроль перед ним надо вести более строгий. Этот урок стал поучительным и в другом аспекте – познавательном. Теперь я лучше знал возможности Ил-2 и его поведение на основных режимах полета и при посадке. О поведении самолета при такой загрузке мне хотелось поделиться с Михаилом Васильевичем Сухих. Но, возвратившись в Поцуну, в полку его не застал. Он был переведен на должность командира братского 621-го полка вместо Поваркова, ставшего заместителем командира дивизии. Последняя была вакантной после ухода Дмитриева. На второй или третий день его место занял бывший инспектор дивизии Василий Леонтьевич Кириевский. После ухода Сухих я стал единственным летчиком полка, который служил в нем со дня формирования, но не с начала боевой работы. Таких было еще пятеро.

Кириевский по возрасту был намного старше Ивана Ивановича. На сколько, мне неизвестно, но по виду лет на 10–12. Ранее мы знали его только как летчика, а летал он, надо сказать, превосходно. Остальные его качества проявились со временем. Первое, что бросалось в глаза, – мягкость характера, доброта души. Они сильно отличались друг от друга. Командир был строг – заместитель мягок. Но работать им это не мешало. Со стороны вроде бы никаких неприязненных отношений не наблюдалось. За время пребывания в полку Василия Леонтьевича никто ни разу не видел возбужденным или злым. Его веснушчатое круглое лицо с широким курносом носом и рыжими волосами всегда выглядело добродушным. Казалось, приветливая улыбка никогда не покидала его. За простоту и своеобразную натуру весь полк меж собой называл его Васей. Он об этом знал и не сердился. По деловым качествам Кириевский, как мне кажется, уступал Сухих. Медлительность в движениях и абсолютное неумение говорить, находясь в массе людей, давало повод для разных суждений по поводу занимаемого им служебного положения. Мне казалось, что прежняя инспекторская работа для него больше подходила.

В начале сентября наступление наших войск на 3-м Белорусском фронте приостановилось. Бои с окруженной курляндской группировкой продолжали вести войска Прибалтийских фронтов. Наш штурмовой корпус вышел из подчинения командующего 1-й воздушной армией. По завершении операции мне было приятно осознавать, что я был участником боев за освобождение Белоруссии и уже не новичком,



а опытным воздушным бойцом. Накопленный опыт в боях на Брянском и двух Прибалтийских фронтах дал возможность более эффективно бить фашистов и не допускать прежних ошибок в схватках с истребителями противника. Накопленным опытом вождения групп всегда делился с Быковым. Справедливости ради отмечу, что моими советами он не пренебрегал. Результат сказался на потерях. Это была первая крупная операция, в которой наша эскадрилья потеряла всего двух летчиков. Причем один из них, Семенов, был напарником летчика другой АЭ – Байматова. Их судьба так и осталась загадкой. Самолет Смирнова был сбит прямым попаданием зенитного снаряда, о чем я уже упоминал.

Долгий отдых совсем расхолодил нашего комэска Быкова. Он запил как настоящий алкоголик, полностью потеряв авторитет командира. Не обращая ни на кого внимания, стал пить до упаду. Достал где-то по случаю десятилитровую бутылку самогона, поставил ее у изголовья койки и пил, пока не валился на кровать. Немного очухавшись, снова прикладывался к ней. Это продолжалось до тех пор, пока у него не отобрали наполовину опорожненную посуду.

Полк готовился к перелету на другой фронт. При подготовке к нему к нам прибыл командир дивизии Кожемякин, чтобы проконтролировать подготовку. Приказал Пстыго собрать отдельно командиров эскадрилий и прочехвостить Быкова, как следует. Но беседа не состоялась. Он на нее не пришел. Не знаю, понес ли за это наказание. На следующий день мы всей эскадрильей прорабатывали своего командира. Вроде бы немного подействовало. В течение дня он не пил и утром повел эскадрилью к новому месту базирования. Через полтора месяца его перевели в соседний полк. Иван Иванович был рад быстрее от него избавиться. На его место я не претендовал и желал только одного – чтобы не было у нас больше командиров, дискредитировавших это звание.

Как-то один из летчиков спросил у него: «Почему вы пьете?» На что Быков ответил: «Пить я начал еще с монгольских боев. Вышло это так: как только попал в строевой полк, женился. Во время свадьбы прибегает ко мне на квартиру посыльный и говорит, что надо срочно с вещами прибыть в полк. Там нас в эшелон и в Монголию на Халхин-Гол. А там бои, тоска по жене, с которой не провел и ночи. Убьют, а она снова выйдет замуж. Тот подумает, что за дурак был первый муж, раз оставил ее невинной. Так до сего времени я ее и не видел. По письмам вроде ждет не дождется нашей встречи. На этой войне тоже могут убить. Тогда и не встретит любимого. Как ты думаешь, запьешь после этого или нет? Вот так-то, мой мальчик! Выпью, и на душе спокойнее. Что поделаешь – жизнь!» Выслушав этот монолог, мы поняли, что это простая отговорка для оправдания своего пьянства. Эти слова несколько не изменили отношение к нему. Единственное, в чем мы не могли упрекнуть его, так это в боевых делах. На задания он летал смело и безотказно. Бывали, правда, случаи забывчивости при работе с оборудованием кабины. Но было ясно, что происходило это вследствие употребления алкоголя. За летние бои Быкова наградили орденом Красного Знамени.

За несколько дней до перелета мы обратили внимание на пилотажа в районе аэродрома истребителя «як». Сразу было видно, что это не тот «як», к которому мы привыкли и хорошо знали его возможности. Этот очень легко шел на вертикальные фигуры. Чувствовалось, что он намного легче прежних модификаций. «Як» почти без разгона выполнял петли, но больше всего удивил нас двумя вертикальными полупетлями, похожими на цифру восемь. От выполненного пилотажа я пришел в восторг. Не будучи истребителем и видя, как красиво выполняется каскад фигур, я мысленно представил, какое удовольствие получил бы, если бы самому довелось пилотировать такой самолет. Как хотелось, чтобы и наш Ил-2 можно было бы пилотировать по-истребительному, пусть даже и не так, как этот «як». Тогда с «фоккерами» и «мессерами» можно было бы потягаться на равных.

Позже узнал, что это был новейший Як-3. Пилотировал его летчик 3-го истребительного корпуса, которым командовал генерал Савицкий. Скорее всего, в кабине был он сам, ибо таких самолетов в то

время в корпусе было мало, и находились они в основном у руководящего состава корпуса, дивизий и полков. Подобной вертикальной восьмерки на поршневом самолете я больше не видел. Об этом отличном летчике, дважды Герое Советского Союза, мне не раз приходилось слышать после войны. Особенно много о нем говорилось и писалось после празднования Дня Воздушного флота в августе 1948 года.

Тогда в присутствии десятков тысяч зрителей пятерка реактивных Як-15 впервые в мире выполнила групповой пилотаж в сомкнутом строю. Летчики Савицкий, Храмов, Серeda, Ефимов и Соловьев эффектно выполнили замедленную бочку вокруг оси ведущего, петлю Нестерова и целый каскад фигур высшего пилотажа. К сожалению, я этого пилотажа не видел, хотя и был участником праздника. В тот момент я находился в воздухе – вел девятку штурмовиков Ил-10. Мне очень хотелось встретиться с Евгением Яковлевичем, но произошло это за полтора года до его кончины на приеме у моего бывшего командира полка маршала авиации Пстыго.

# 1-й Украинский фронт

После трехнедельного отдыха наш корпус был готов к перелету на 1-й Украинский фронт, где должен был войти в состав 2-й воздушной армии под командованием генерал-лейтенанта С.А. Красовского. 21 сентября полк поэскадрильно с интервалом 15 минут поднялся в воздух и на малой высоте направился на юг в район Львова. Перелет выполнялся с промежуточной посадкой на аэродроме Квартеры (Кваторы). Там мы заправились и переночевали. На следующий день мы приземлились на аэродроме Кшиве, или Криве, близ небольшого города Радзехов, или по-украински Радехов, южнее Ковеля. Часть нашего маршрута проходила над Беловежской Пущей. О ней я не раз слышал от отца, который бывал там во время Первой мировой войны. К сожалению, я видел ее только с воздуха, но даже так мощный лесной массив в центре Европы произвел на меня большое впечатление.

Перелет прошел удачно. Все машины прибыли без задержки, поломок или аварий, способные сразу выполнять боевые задачи. Здесь сказалась большая подготовительная работа инженерно-технического состава полка, хорошо освоившего эксплуатацию матчасти. На старом месте базирования не осталось ни одной неисправной машины, как это бывало раньше. В районе Ковеля по радиации услышали голос командира полка: «В этом районе родился авиационный ортодокс, ваш командир – знайте об этом». После посадки он еще раз напомнил об этом. Здесь он родился, а потом, в период боевых действий с белополяками, его семья переехала в Россию и осела в Башкирии.

По прибытии на новое место нас предупредили, чтобы мы соблюдали осторожность, находились в расположении части и никуда ни под каким предлогом не отлучались с аэродрома. Здесь действовали банды националистов. Пользуясь любой возможностью, они нередко нападали на наших военнослужащих. Соседний полк нашей дивизии произвел вылет шестеркой самолетов по скоплению бандитов, обнаруженных на лесной поляне, находившейся недалеко от аэродрома. Вечером, когда все пошли на ужин, на крыльце столовой увидели бумажку с текстом, написанным от руки, в котором угрожали расправиться с летчиками, принимавшими участие в вылете на штурмовку. Их фамилии были указаны в записке. Это указывало на то, что бандеровцы были хорошо информированы о том, что делалось в полку. Вероятно, в полку или в обслуживающем батальоне находились люди, не умевшие держать язык за зубами.

В конце сентября почти весь полк, кроме командира и воздушных стрелков, был отправлен на Ли-2 в Кировоград за получением новых самолетов и пополнения летного состава. Все пять молодых летчиков: Чернышев, Сорокин, Сельский, Былый и Ушатов – имели очень маленький налет. Им надо было дать дополнительную подготовку и, конечно, присмотреться к новичкам. Пополнились мы и воздушными стрелками, которых нам не хватало еще с зимы. Их заменяли оружейники. Ранее все они воевали в пехоте, но по личному желанию переучились на стрелков, чтобы продолжать бить фашистов с воздуха. Многие из них имели ранения, полученные в наземных боях. В Кировограде наша группа пробыла около полутора недель.

За это время мы неплохо отдохнули, познакомились с городом. В местном театре я посмотрел «Шельменко-денщик» и послушал «Наталку-Полтавку», а также несколько кинофильмов. Жили и питались мы в отремонтированном здании, приспособленном под гостиницу и столовую на стационарном аэродроме. Большая часть зданий городка была разрушена немцами и восстановлению не подлежала.

Маршрут нашего перелета проходил через Житомир с посадкой на аэродроме Скоморохи. Во время ужина ребята сообразили по маленькой. Разлили всем, кроме меня, непьющего, и алкаша Быкова – за неумение пить в меру. Саша, видя, что его «обнесли», заплакал и стал клясться, что больше никогда не

будет пить запоем и будет вести себя пристойно. Это подействовало, налили и ему. Потом все пошли на танцульки в гарнизонный клуб, а Быков куда-то пропал. Объявился только утром. Он где-то раздобыл спиртного и набрался так, что заснул прямо на груди рассыпанной картошки. Устроился без всякого комфорта, зато ночь провел куда спокойнее, чем мы.

Кроме нас, в Скоморохах ночевала большая группа истребителей, гнавших на фронт Як-3 и Ла-7. Ночевали они в той же гостинице. Я уже начал засыпать и вдруг услышал, как командир 1-й эскадрильи Васильев громко спрашивает у Кириевского: «Товарищ майор, что с вами?» – «Да вот, попутал комнату, хотел посмотреть, все ли воздушные стрелки легли спать. Зажег спичку и поднес ее к лицу лежавшего». Тот спросил: «Чего надо?» Я ответил: «Хочу посмотреть, кто здесь лежит». «Сейчас увидишь», – сердито пробурчал он и ударил меня по носу.

Оказывается, там спали истребители. Васильев быстро поднялся с постели, выхватил из кобуры пистолет с криком: «Братцы! Какие-то паршивые истребители наших бьют, дадим им жару!» Следом за Васильевым поднялись все, кто был в комнате. Не был исключением и я. Прихватив, как и все, пистолет, я в одних кальсонах понесся вместе со всеми мстить истребителям за нашего замкомандира, пролившего кровь ни за что.

На шум, поднятый летчиками, отозвались верные телохранители – вновь прибывшие воздушные стрелки. Они находились в соседней комнате. Стрелки пистолетов еще не имели, но почти у всех были ножи или кинжалы. Поняв, что надо делать, они схватили свое оружие и вместе с нами набросились на истребителей. Те не ждали такого оборота и не были готовы отразить натиск штурмовиков. Не выдержав напора, они бросились наутек. Часть из них побежала по лестнице, а другие попрыгали со второго этажа. На лестнице у меня произошла стычка с двумя, которых я сумел догнать. Обоих с помощью подоспевших стрелков спустили вниз.

Поддали мы и тем, кто был на танцах, проходивших в этом же здании этажом ниже. Во время стычки наши ребята не пострадали. У истребителей несколько человек получили ножевые ранения. Все могло бы кончиться хуже, если бы драчуны стреляли не в потолок и стены. Утром далеко не все истребители смогли подняться в воздух. Пострадавшие от ножевых ранений остались на земле.

За это происшествие был отстранен от должности комендант гарнизона, как не обеспечивший порядок и не принявший своевременных мер по предотвращению драки. Но в той обстановке он ничего не мог сделать. Драка возникла стихийно. До случая с Кириевским отношения с истребителями у нас были нормальные, и ничто не предвещало таких событий. Хотя определенное отношение к некоторым из них, кто иногда плохо прикрывал нас в воздухе, было. Но мы не собирались сводить с ними счеты, тем более что этих летчиков мы совсем не знали.

Ножевые ранения им нанесли воздушные стрелки, воевавшие ранее в наземных войсках, для которых нож или кинжал были обычным оружием в рукопашном бою. Эти ребята хотели показать себя перед нами, своими командирами, с наилучшей стороны. И перестарались. В целом, за исключением этой драки, перегонка самолетов прошла удачно. Все самолеты были в исправном состоянии, однако могла произойти поломка из-за грубой посадки молодого летчика. Сколько мы потом ни старались довести его до уровня, позволявшего нормально выполнять полет без опасения поломки, добиться этого так и не сумели. Летчиком он не стал. Видно, не судьба. Решением командования он стал воздушным стрелком, летал до конца войны и был награжден орденом Славы.

1-й Украинский фронт в это время находился в обороне. Активные боевые действия велись лишь на Сандомирском плацдарме, где немцы прилагали все усилия, чтобы сбросить наши войска в Вислу. Бои эти носили ожесточенный характер с применением авиации, артиллерии и танков. В результате немцам пришлось смириться с создавшимся положением и прекратить попытки ликвидировать плацдарм. В

наступившей паузе войска фронта готовились к новым наступательным боям, пополнялись личным составом, техникой и всеми видами снабжения. Это время мы использовали для подготовки к предстоящим боям и ввода в строй молодого пополнения. Уровень подготовки этих летчиков, полученный в школах, был низок и не соответствовал фронтовым требованиям.

Без дополнительной подготовки их нельзя было сразу включать в боевой расчет. С целью более качественной подготовки пополнения командир полка решил организовать занятия по специальной программе. Она включала в себя полеты на отработку техники пилотирования, групповую слетанность и работу на полигоне. Подготовка велась в масштабе полка и эскадрилий под руководством опытных командиров. С летчиками, имевшими боевой опыт, совершенствовались тактические приемы боевого применения.

В один из нелетных дней в полк прибыл начальник боевой подготовки фронтовой авиации ВВС Красной Армии Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Громов, тот самый, который в составе экипажа совершил вслед за Чкаловым беспосадочный перелет из Москвы в США через Северный полюс. В полку он пробыл несколько часов. Перед отъездом вручил награды отличившимся в боях на 3-м Белорусском фронте. В их числе был и наш комэск Быков. О его пристрастии к спиртному генерал знал от командира полка. Вручая ему орден Красного Знамени, Громов поздравил его и крепко пожурил за непристойное поведение.

Быков дал обещание больше не пить. Знал бы герой Арктики, сколько таких обещаний уже давал этот пьянчуга! И на этот раз Саша не сдержался. Как же, такой повод! Вручили боевой орден – и не обмыть! Как только Михаил Михайлович отошел от группы награжденных, Быков самовольно вышел из строя и на глазах всего полка направился обмывать награду в соседнюю деревню, где размещался технический состав.

Через несколько дней Быков был переведен на должность начальника воздушно-стрелковой службы в соседний 621-й полк. Несмотря на новое назначение, Быков туда переходить не торопился и продолжал беспробудно пить. Командир 621-го полка Сухих, хорошо зная о слабости своего нового помощника, пришел за ним лично. Он хотел пристыдить Быкова у нас, чтобы не делать этого в новом полку. В комнату, где тот жил, Сухих пришел вместе с Пстыго. Войдя, они увидели вдрызг пьяного Быкова, лежавшего в полном обмундировании. Говорить с ним в таком состоянии было бесполезно.

В полк Сухих возвратился без него. Как и когда Быков ушел к новому месту службы, я не знал. Ни с кем из эскадрильи он не попрощался, будто и не был ее командиром, – настолько сильно пал его моральный облик. В связи с его уходом никто не высказал сожаления. Не меньше нас был рад и Пстыго – наконец-то избавились от пьяницы. Ждать прибытия нового комэска со стороны комполка не стал – хватит с нас и Быкова. Решил назначить на его место одного из заместителей командиров АЭ. Выбор пал на замкомэска 2-й аэ старшего лейтенанта М.Ф. Шутенко.

Шутенко был старше меня на несколько лет. В полку он находился с тех пор, когда тот был еще бомбардировочным. Там он практически не летал, боевого опыта не имел и считался молодым летчиком. Чем он понравился Пстыго, не знаю. Однако все понимали, что он был одним из его любимчиков. Могла быть и еще одна причина: в этой же АЭ командиру нравился другой летчик – командир звена Николай Остропики, которого в этом случае назначали на его место. Оба летчика имели опыт боевой работы, но чем-то особенным не отличились, особенно Шутенко.

Боевых вылетов у них было меньше, чем у меня, хотя летать на задания они начали почти на две недели раньше. Летным авторитетом Миша не пользовался с тех пор, как по своей вине на посадке поломал самолет. Не подлежащую ремонту машину пришлось списать. Понимая, что его назначение может сказаться на настроении личного и особенно летного состава эскадрильи, считавшего наиболее

вероятной кандидатурой на эту должность меня, Пстыго приказал собрать их для беседы. Там он, краснея и искоса поглядывая на меня, как бы оправдываясь, сказал, что для пользы дела принял решение поставить командиром эскадрильи не меня, а Шутенко, так как он старше меня по возрасту. Обращаясь ко всем, просил уважать нового командира, а мне всячески поддерживать и помогать в работе.

Когда я узнал о переводе Быкова в другой полк, невольно подумал: кто же будет новым командиром эскадрильи? Последнее время Пстыго по непонятным причинам стал относиться ко мне более холодно. Поэтому я понимал, что мне комэском не быть. Так оно и случилось. А то, что я целый год фактически выполнял его обязанности сначала в отсутствие командира, а потом и за время пребывания в ней Быкова, в счет не шло. В душе я чувствовал себя обиженным, но своими мыслями делиться ни с кем не стал, так как считал, что это неэтично. Начальство, говорят, лучше знает, что делать. Работал же я нормально до Шутенко, буду работать и при нем.

Приход нового командира на мой авторитет в АЭ, как мне показалось, не повлиял. Ко мне уже давно привыкли и по-прежнему обращались по любым вопросам. Я хорошо понимал нужды личного состава, так как совсем недавно сам был рядовым летчиком и хорошо знал, как достается служба солдату. Никогда не стремился поставить себя выше других, как это случалось с некоторыми в подобных случаях. При этом должен сказать, что простота и доступность ко мне подчиненных не означали всепрощенческого отношения к нарушениям воинской дисциплины. Нет! Этого не было. Но прежде чем наказывать и рубить, что называется сплеча, я всегда старался разобраться в сути происшедшего.

Будучи и сам рядовым, знал, что окриком и грубостью человека не проймешь. Только душевным доверительным отношением можно расположишь его к себе. В этом случае он тебе поверит и пойдет за тобой. Мои подчиненные верили мне и никогда не подводили, служили не за страх, а за совесть. Поэтому в нашей эскадрилье не было серьезных нарушений воинской дисциплины. Однако не всем в полку нравился такой стиль руководства. В их числе, видимо, был и Пстыго. Руководству казалось, что я не похож на настоящего строевого командира, способного прикрикнуть, резко осечь и сделать это так, чтобы было видно всему полку.

Нашей эскадрилье вообще не везло на командиров: в других АЭ сменилось по одному, а в нашей за это же время аж четыре. Не повезло и Шутенко. Свой авторитет он подорвал на любовном фронте. Свое вступление в должность он ознаменовал болезнью, о которой стараются помалкивать. Не приступив к своим обязанностям, он угодил на длительное время в госпиталь, а затем туда же на повторный курс. Мне опять пришлось исполнять обязанности командира.

Так продолжалось вплоть до его гибели. Погиб Михаил в начале марта 1945 года после прибытия из госпиталя. На задание он полетел на моей машине. Над целью его самолет был сбит зенитным огнем. Из неуправляемого самолета удалось выпрыгнуть только воздушному стрелку И. Зубареву. Вернувшись после войны из плена, он рассказал, что второго купола парашюта не видел. Самолет в перевернутом положении ударился о землю и взорвался. Видимо, летчик был убит или тяжело ранен еще в воздухе.

Большой перерыв в полетах, вызванный длительной подготовкой к новой наступательной операции фронта, несколько расхолодил личный состав. Размещение летного и технического состава в разных населенных пунктах сказалось на общем состоянии дисциплины. В деревне у местного населения любители выпить всегда могли достать самогон. Участились случаи выпивок среди личного состава, особенно воздушных стрелков. Иногда это приводило к всякого рода неприятностям. Из-за пьянки чуть не погиб летчик нашей эскадрильи Ушатов, не сделавший еще ни одного боевого вылета. Вечером в комнату, где размещались летчики эскадрильи, пришел пьяный воздушный стрелок Марченко, ранее находившийся в нашей АЭ. Здесь он начал приставать к летчикам, уже лежавшим в постелях. Его болтовня им быстро надоела, и его попросили уйти. Видя, что он не уходит, один из летчиков поднялся и вытолкнул его за

дверь. Марченко это не понравилось. Обидевшись, он стал оскорблять летчиков и, выхватив наган, выстрелил в дверь.

Перед этим он выкрикнул: «Когда вы летаете на войну, я вам нужен, а сейчас можно и в шею выгнать!» Пуля, пробив дверь навывлет, попала в лежавшего калачиком на нарах Ушатова, пробив ему одновременно обе руки и обе ноги. После этого он пролежал в госпиталях несколько месяцев и летать больше не смог. Марченко был наказан гауптвахтой. Таковой в полку не было. Ее заменяла колокольня деревенской церкви, где он просидел больше недели, питаясь по летной фронтовой норме.

Еду ему носили воздушные стрелки. Пока хулиган пребывал на так называемой гауптвахте, он неплохо отдохнул, выпался, прибавил в весе и любовался пейзажами. Ни один злостный нарушитель дисциплины не мог и мечтать о таком наказании. Почему же он так легко отделался? Ответ один: он был воздушным стрелком у Пунтуса – самого любимого летчика командира полка. Пунтус сделал все, чтобы спасти своего стрелка, и Пстыго не мог отказать любимцу. От столь легкого наказания у личного состава полка остался неприятный осадок. От командира полка ждали более строгих мер. Ведь Марченко мог убить человека!

Наиболее плохо с дисциплиной было в 1-й эскадрилье. В основном это было связано с пьянством. Ее командир, капитан Васильев, находился в хороших отношениях с Иваном Ивановичем. Они знали друг друга еще по 211-му штурмовому полку. Пстыго, конечно, хотелось, чтобы именно 1-я АЭ была лучшей в полку, но, к его досаде, этого не случилось. То воздушные стрелки подводили ее, то летчики, причем в основном это были одни и те же. Они неплохо воевали, но как только оказывались в небоевой обстановке, так не могли устоять перед выпивкой.

Но не все происшествия на аэродроме Кшиве заканчивались благополучно. Был и трагический случай, потрясший 1-ю эскадрилью и полк в целом. На Ил-2 совершил самоубийство молодой летчик Филатов. Он влюбился в мотористку своей эскадрильи Зину Костенко, но получил отказ. Мучительно переживая это, пошел на крайность. Накануне трагедии, зная, что на следующий день он запланирован на учебные полеты, стал готовиться к смерти. На ужин не пошел, в подавленном состоянии стал перебирать свои вещи, порвал все свои фотографии. Молча лег спать. На необычное поведение летчика обратили внимание, но никому не пришло в голову поинтересоваться, что с ним происходит.

Если бы товарищи отнеслись к нему более внимательно, Филатов не сорвал бы машину в штопор на малой высоте. А так погиб сам да еще угробил воздушного стрелка, который и представить не мог, чем кончится для него этот полет. Обоих похоронили недалеко от аэродрома у дороги Мерув – Кшиве. Оберегая обычаи церкви, местные жители запретили хоронить самоубийцу на кладбище, узнав к тому же, что один из них татарин, то есть не христианин. Похоронили их тихо, без речей и почестей. Ни цветов, ни памятника. Прибыл комдив, побеседовал с Зиной, упрекнул ее в чем-то. На том все и кончилось, будто и ничего не произошло. Родственникам разбившихся сообщили, что они погибли при исполнении служебных обязанностей.

Однако не надо думать, что дисциплина у нас была низкой. По этому показателю 893-й был ничем не хуже других полков корпуса. Мы не слышали, чтобы руководство упрекало наш полк. Эти факты я привел для того, чтобы показать обстановку в полку такой, какой она была на самом деле, без прикрас и обмана. Не надо думать, что все было хорошо и гладко, что все были охвачены высоким патриотизмом и думали только об одном – быстрее разгромить ненавистный фашизм. У каждого из нас была своя личная жизнь со всеми ее проблемами и переживаниями.

Человек ко всему привыкает, приспосабливается и, как только позволяет обстановка и создаются благоприятные условия, находит время заниматься собой, причем не всегда эти дела благородные. Надо сказать, что Пстыго очень ревностно следил за состоянием воинской дисциплины в полку. В этом он

опирался на партийные кадры, проводившие воспитательную работу с личным составом, хорошо понимая, что одним из главных условий высокой боеспособности полка является воинская дисциплина. Со всеми нарушениями он разбирался лично. Но, несмотря на строгость Ивана Ивановича, что-нибудь да случалось.

Был в 1-й АЭ воздушный стрелок Трушков. Как-то хорошо отобедав и пропустив стаканчик самогона, он возвращался в эскадрилью и на узкой тропинке нос к носу столкнулся с шедшим навстречу командиром полка. Иван Иванович, видя, что Трушков не собирается посторониться, чтобы мирно разойтись, спросил у него: «Кто кого должен пропустить – командир полка воздушного стрелка или наоборот?» Трушков, нисколько не смутившись, нагло ответил: «Конечно, командир!» Возмущившись, Иван Иванович стал его стыдить. Но не тут-то было. Считая себя правым, наглец осмелился заявить: «У тебя нос немного свернут в одну сторону, так я сейчас врежу по нему и заверну в другую». Нос у Пстыго действительно был смещен в сторону. В 1941 году он воевал на Южном фронте. В одном из вылетов его Су-2 был сбит. При падении самолета Иван Иванович получил травму носа, а вот штурман его погиб.

Такого хамства Пстыго стерпеть не мог. Он схватил стрелка за шиворот и штаны и одним махом перебросил его через плетень в огород. Трушков, оправившись от встряски, потянулся к кобуре пистолета. И.И. увидел это и, памятуя о случае с Марченко, бросился бежать. Свидетелей происшедшего не было. Об этом мы узнали на следующий день от самого командира, который, собрав всех воздушных стрелков, стал песочить Трушкова. Ругал его так, как мог ругать, пожалуй, только он, используя весь словарный запас ненормативной лексики. Ругая, вел себя, как артист на сцене, улавливая реакцию присутствовавших на разборе. Короче, довел виновника до слез. Все ждали, чем для Трушкова закончится разнос. Воздушным стрелком он был хорошим, являлся ветераном полка, летавшим с командиром эскадрильи. Терять такого мастера командиру не хотелось. Поэтому никакого дисциплинарного наказания он не получил. Дело ограничилось разносом.

Я на разборе не присутствовал и узнал о нем от начхима полка Давида Григорьевича Шапиро, с которым был в неплохих отношениях. По возрасту он годился мне в отцы, имел богатый жизненный опыт и понимал толк в людях. Короче, был авторитетным человеком, к мнению которого прислушивались. Особенно он восторгался умением Ивана Ивановича метко и красиво высказывать свою мысль и прочил ему в будущем высокое служебное положение. Как показало время, Шапиро не ошибся – Пстыго стал маршалом авиации. Свое обещание, данное командиру полка, Трушков сдержал. В дальнейшем он не допускал нарушений воинской дисциплины. За боевую работу был награжден правительственными наградами. Когда ему напоминали о том случае, смущался и говорил «Было дело, дал маху по пьянке. Стыдно об этом и сейчас вспоминать». Несмотря на свою молодость, я всегда присматривался к тем, с кем общался, и критически оценивал их качества. Разумеется, не избежал этого и Пстыго. Сравнивал его с предшественниками, начиная с Цветкова, первого командира 951-го полка. Больше, конечно, сравнивал с Хромовым и другими командирами полков нашего корпуса, отзывы о которых слышал от знакомых.

У каждого из них были свои особенности, и все же в чем-то они были схожи. Но Иван Иванович – это уникал, о котором трудно рассказывать, его надо знать, служить с ним. Тогда будешь иметь представление об этом человеке. Таким ли должен быть командир полка? – спрашивал я сам себя. И ловил себя на мысли – да, именно таким, хотя и у него не все было идеально. Но без недостатков, как известно, людей не бывает. Полком он командовал около года. Этого времени вполне достаточно, чтобы всесторонне изучить своего командира. За это время я нагнал и даже обогнал его по количеству боевых вылетов. Теперь он не имел морального права называть таких, как я, зелеными юнцами, и он перестал так говорить, как только убедился в нашей способности эффективно выполнять боевые задачи. Хорошо зная, кто что собой представляет, он знал, как говорить с каждым.

Но главным было обеспечение боеготовности полка, способности выполнять поставленные задачи.



Этому вопросу он уделял особое внимание. Иван Иванович учил, как надо воевать, как избежать неоправданных потерь. В отличие от своего предшественника учебе он уделял гораздо больше времени, соблюдая методическую последовательность. В результате вышестоящее командование перестало упрекать полк в недостаточно высоком качестве выполнения боевых задач.

Заметно снизились боевые потери. Правда, в это время летный состав уже имел боевой опыт, научился воевать, но заслуга командира в этом очевидна. Несмотря на накопленный опыт, он настойчиво продолжал его обобщать, разрабатывать новые приемы ведения боевых действий, перенимать все лучшее у других. Вопросу обучения летчиков он отводил первостепенное значение и уделял этому столько времени, сколько считал необходимым. Важным элементом боеготовности он считал поддержание высокой воинской дисциплины. Ей он уделял больше внимания, нежели Хромов, а если бы не делал этого, то количество нарушений в полку было бы значительно больше.

Период пребывания полка в Кшиве был богат на события, так как мы простояли там три с половиной месяца и не вели боевых действий. Поэтому я расскажу еще о нескольких происшествиях. Помимо катастрофы Филатова, в 1-й АЭ произошло еще одно летное происшествие. Во время учебно-тренировочного полета на спарке УИл-2 летчик Сукосьян с инструктором командиром эскадрильи Васильевым при заходе на посадку ухитрились сесть на самолет связи По-2, который стоял недалеко от посадочного «Т». Своими колесами «УИл» полностью срезал верхнее крыло По-2. Летчица, увидев, что ее самолет превратился в моноплан, залилась горькими слезами.

Немало времени и усилий пришлось потратить Сукосьяну, чтобы успокоить девушку. Причину происшествия оба объясняли примерно одинаково. Виновниками были оба. Оправдываться не пытались. Сукосьян допустил ошибку в расчете захода на посадку, поэтому к посадочному знаку они подошли с большим недолетом. Васильев, устраняя неточность, дал газ. При этом они настолько разогнали машину, что она стала перелетать за «Т». Вследствие плохого обзора из второй кабины Васильев дал возможность совершить посадку проверяемому, считая, что Сукосьяну лучше видно, куда он садится. Степан действительно видел под собой самолет, но посчитал, что успеет над ним проскочить. Хотя вину за поломку машины сваливали на Сукосьяна, прямая вина лежала все же на Васильеве. Он, как инструктор и командир, согласно существующим положениям нес полную ответственность за безопасность полета. К счастью, при аварии никто не пострадал.

Неприятности на этом аэродроме были и у меня. С наступлением холодных дней, когда морозцем сковало грунт и замерзли лужи, решили немного переместить стоянку самолетов. При установке самолета на новое место я не придавал значения смерзшейся земляной колее от колес и решил рулить через колдобины. Они-то и подловили меня. Хвостовое колесо – дутик, как мы его называли, – перекаатилось через бугорок колеи, подпрыгнуло, резко ударилось о второй бугорок и продавило фанерное перо хвостового оперения. Инженер полка Перепелица доложил о поломке командиру, отнеся вину за поломку на мой счет. Иван Иванович решил наказать меня рублем.

В течение полугода каждый месяц начфин батальона, обслуживавшего полк, удерживал с меня 75 % стоимости ремонта, который длился несколько часов. Если учесть, что в марте я безвозмездно подписался на заем в Фонд обороны в размере трехмесячного оклада плюс уплата партвзносов, то станет понятно, что в результате на руки я получал гроши. Деньгами я практически не пользовался – высылал их отцу и сестре, студентке одного из московских вузов. После этого я с конца 1944 года и почти всю первую половину 1945 года денег им не высылал.

Эта поломка, случившаяся по моей вине, была единственной за двадцать лет летной работы. Прошло около двух месяцев с тех пор, как я потерял своего стрелка. Как-то в начале ноября выхожу я из нашей землянки, намереваясь пойти на ужин, и в наступивших сумерках вижу, как навстречу в солдатской шинели

топает мой Федя. Уж не померещилась ли мне? Окликнул: «Как ты здесь оказался?» Без привычной улыбки отвечает: «Пришел с того света». Обнялись. Стал расспрашивать его. При этом не мог не заметить, что виновником происшедшего он считает меня. Пришлось рассказать, как все было на самом деле. Он все понял и перестал на меня обижаться. По дороге в столовую он рассказал мне о своих приключениях. Свой рассказ Федюша начал с того момента, как вылетел из кабины и оказался верхом на фюзеляже: «Сижу на фюзеляже. Поток воздуха меня потащило к киллю. Машинально схватился за него руками, но удержаться не смог. Мгновение – и я в воздухе. Долго не мог нащупать вытяжное кольцо парашюта. Наконец увидел: вот оно, большое, красное. С силой выдернул его. Кольцо в руке, но парашют почему-то не раскрылся. Что такое, неужели, как у Кравченко, перебит тросик? (О случае, происшедшем с генералом Кравченко, дважды Героем Советского Союза, мы тогда все знали.) Пока в лихорадке соображал, в чем дело, почувствовал на спине какое-то подергивание и тут же сильный удар. Бросил взгляд на купол. Вот он, надо мной. Еще несколько секунд, и я на земле».

В момент приземления над ним пронесся Ме-109. Раскрой он парашют на большей высоте, туго бы ему пришлось. Из самолета он вылетел на высоте не более 100–120 метров. Для раскрытия парашюта этого было мало. От гибели его спасло то, что самолет в этот момент шел в наборе высоты. Сорвавшись с фюзеляжа, он какое-то время летел вслед за ним по инерции, описывая кривую. Все произошло в какие-то секунды, а сколько пришлось пережить! Для Феде это был первый и последний прыжок с парашютом. В школе воздушных стрелков курсанты практических прыжков не делали, прошли только теоретическую подготовку.

Инструкторы в шутку говорили: «Жить захотите – выпрыгнете и раскроете парашют». Так и вышло. Но на этом его приключения не кончились. Приземлившись, Федя собрал купол парашюта и спрятал его в гуще крапивы, в которую угодил. Заодно зарыл и партбилет. Место отметил камнем, положив его в приметном месте на случай, если потом придется его искать. Немцы, конечно, видели парашютиста и могли появиться в любой момент. Рядом был лес, но он решил туда не ходить, а отсидеться до темноты в крапиве.

Вскоре со стороны леса появилась группа солдат и сразу направилась к дому – хутору, близ которого он сидел. Немцы, очевидно, полагали, что Федя прячется на хуторе или в сараях. Стали их обшаривать. Поиск длился долго. День был на исходе. Ничего не найдя в помещении, немцы уже в сумерках прошли мимо крапивы, в которой он сидел. Не заметив ничего подозрительного, развернулись фронтом и ушли в лес. «Страх, – говорил Федя, – охватил меня настолько, что и в наступившей темноте я никак не мог заставить себя выбраться из крапивы. Мне все время казалось, что сейчас они выйдут из леса и схватят меня. И только когда он немного притупился, я выбрался из укрытия. Ориентиром для движения стали осветительные ракеты, которые выпускались на переднем крае. Кто их давал, не знаю, но по ним я понял, где проходит линия фронта. Как только взлетала очередная ракета, я сразу ложился на землю. Так раз за разом, как только наступила темень, я бросками продвигался к своим. Шел с пистолетом в руке, готовый в любой момент выстрелить».

Далее произошло следующее: «Поднимаясь в очередной раз, получил сильный удар по голове, от которого в глазах проскочили искры. Почувствовал, как в рот впихнули какую-то вонючую тряпку, как потом оказалось, портянку. С заткнутым ртом меня поволокли в неизвестном направлении. По тихому говорку понял, что это русские. Но кто они – свои или власовцы? Разобрать не мог. Затащили в землянку. В ней находилось несколько военных в нашей форме. Старшим у них, как я понял, был майор. С перепугу, несмотря на советскую форму, они показались мне власовцами. Майор стал задавать вопросы, не обращая внимания на мою русскую речь».

В первые минуты от сильного волнения я вообще ничего путного не мог сказать, продолжая думать, что это не наши. И только когда один из находившихся в землянке назвал майора товарищем, понял, что я

у своих. Моим рассказам, как я понял, они не поверили, сообщив при этом, что сегодня утром немцы сбросили воздушный десант, одетый в такие же комбинезоны, как и я. Сначала меня поместили в отдельный изолятор, а потом к немецким военнопленным. В полк меня отпустили после длительной проверки».

Слушая Федин рассказ, поймал себя на мысли, что не хотел бы попасть в такое положение. Через несколько дней Федя вместе с парторгом полка капитаном Секачом поехал в Литву за партийным билетом. На память о том случае у Феде на лбу и щеке остались маленькие осколки. Второй раз он вернулся ко мне. Не думал я, что снова буду с ним летать. Он показал себя отличным воздушным стрелком, имевшим наибольшее количество боевых вылетов в полку. Веры в его возвращение у меня не было никакой. Еще больше была рада возвращению своего любимого Валя Лалетина. К этому времени она была уже не в моем экипаже, но для их дружбы это не имело значения.

В Кшиве мы ни на минуту не забывали об опасности. Бандеровцы постоянно давали о себе знать. В соседнем полку, как предполагают, после ужина бандеровцы схватили комсорга полка лейтенанта Сороку, связали за спиной руки, заткнули в рот кляп и повесили на двух березах, привязав одну ногу к одной, а вторую к другой. Утром его труп обнаружили летчики, шедшие на завтрак. Не обошли стороной бандеровцы и наш полк, в частности нашу эскадрилью. В день перелета на другой аэродром пропал техник звена Куренков. Искали его долго, но так и не нашли, а через неделю прибывший из Кшиве однополчанин сообщил: «Техник нашелся, всплыл в колодце близ одного из домов, в который заходил к знакомой Ганне». Ребята не раз предупреждали его об опасности, но он отделялся шуткой.

Несколько неприятных минут пришлось пережить и мне. Произошло это за несколько дней до исчезновения Куренкова. В один из вечеров я остался в доме один. Наш ординарец, который присматривал за помещением и одновременно его охранял, ушел куда-то и долго не появлялся. В сенях послышались шаги. Наверное, кто-то из наших, подумал я. Но это был один из местных жителей, ранее бывавший у нас и представившийся одним из родственников давно отсутствовавшего хозяина дома. Нам этот человек не нравился, и ребята называли его бандеровцем. Увидев, что я в помещении один, он спросил: «А где остальные?» Его глаза подозрительно бегали по пустым койкам. Необычное поведение насторожило меня.

Не прошло и пары минут, как он появился снова, опять осмотрел ее, заглянул за угол печи и спросил: «А Мкртчян где? Скоро ли будет?» – «А зачем он вам?» В ответ он буркнул что-то неразборчиво и бросил взгляд на пистолет, лежавший у меня на койке. Я заметил, что руки у него немного тряслись. Сердито посмотрев на меня, он повернулся и вышел. Будучи в доме один, я чувствовал себя очень неудобно. Всякое могло случиться. В это время сквозь окно послышались голоса ребят, шедших в дом. Я рассказал им о непрошеном госте и его подозрительном поведении. Больше мы его не видели.

За несколько дней до этого мы всей комнатой отмечали день рождения вновь прибывшего комэска Шутенко. Утром Пятикопа и Веретенникова послали в Радзехов купить продуктов. Попросили достать того, чего не видели с довоенного времени: баранины, птицы и т. д. Ребята целый день занимались своими делами, а о нас вспомнили, когда на рынке уже ничего не осталось. На обратном пути они сумели достать барана и гусей. Закусон готовила жена упомянутого мужчины. Их пригласили на ужин. Во время пиршества женщина, подвыпив, сказала, что перед уходом из дома не досчиталась двух гусей. И ребята двух купили в Радзехове. Бывает же такое! Не думаю, что мы ели ее гусей, но куда же они тогда девались? Саша с Иваном и бровью не повели. О том, что это так, мы узнали от них на следующий день. Попав в город, они и не думали покупать гусей, которых потом пришлось бы тащить на себе несколько километров. Главным для них было пропустить горячительного, а уж потом думать о цели выхода в город. Возвращаясь с вязанками лука на шее, они увидели стаю гусей. Выбрав двух покрупнее, прихватили с собой. Чувствуя за собой вину, они в тот же день извинились перед хозяйкой и расплатились за украденную добычу.

Женщина от денег не отказалась, процедив сквозь зубы «дзякую».

Для меня день рождения Миши Шутенко запомнился тем, что этой гусятины я не только не ел, но даже и не попробовал. Причиной тому послужил спирт. Раньше я никогда его не пил. А тут уговорили. Сказали, что, как только выпью, надо сразу запить водой. Осушив полстакана, начал запивать. И тут ребята решили подшутить надо мной. Вместо воды они подсунули мне кружку самогона. Понял я это, когда отпил больше половины. Перед глазами все поплыло. Я тут же свалился на койку и мгновенно отключился. С тех пор дал себе зарок больше не пить.

Подготовка полка к предстоящим боевым действиям подошла к концу. Закончилась она небольшим летно-тактическим учением с практическим бомбометанием и стрельбой на полигоне. В дивизии и полку снова побывал генерал-полковник Громов. На разборе учения он выступил перед летчиками. Говорил негромко правильным, грамотным языком. Слушать его было интересно, хотя ничего нового и особо поучительного он нам не сказал. Да оно и понятно – ведь лично сам он на задания, насколько нам было известно, не летал и поэтому повторил давно известные истины. Нас скорее интересовало не то, что он говорит, а сам факт его выступления – человека, перелетевшего вслед за Чкаловым через Северный полюс в Америку.

После завершения подготовки у нас появилось больше свободного времени. Чтобы как-то скоротать его, в полку, как и в других частях корпуса, командование вместе с политорганами развернуло художественную самодеятельность. Наша полковая, руководимая адъютантом 2-й эскадрильи старшим лейтенантом Малининым, неплохо себя показала. Особенно отличились в ней девушки, да и ребята не подвели. Среди них выделялся механик нашей эскадрильи Тарновский, напоминавший внешностью известного певца шестидесятых годов Гуляева. После успешного выступления самодеятельности на армейском смотре она стала постоянно действующей и просуществовала до расформирования полка. Самодеятельность разнообразила фронтовые будни летного состава, снимала психологическую усталость.

Наше пребывание на аэродроме Кшиве подошло к концу, а вместе с ним и передышка. Никто из нас не знал, когда начнутся боевые действия, но по обстановке в полку и приготовлениям все понимали, что скоро. 28 декабря 1944 года полк поэскадрильно выполнил полет на рекогносцировку нового района боевых действий без перелета линии фронта. В эти же дни пришло распоряжение перелететь на новый аэродром базирования. Ухудшившаяся погода не позволяла выполнить его за один день. Поэскадрильно и отдельными звеньями он проходил со 2 по 5 января 1945 года. Вначале полк сел на промежуточный аэродром Воля Ранижевская близ польского городка Жешув, а уже с него перелетели на Дзиковец или Мровля. 10 января мы снова произвели облет района боевых действий. Из-за сильной дымки, по видимости близкой к туману, и сплошной низкой облачности полеты проводились только звеньями, а то и парами.

На новом месте полк разместили в панском имении. Самого пана и его работников в доме не было. В имении полностью отсутствовало имущество и мебель. Все было попрято или разграблено неизвестно кем. По тому, как выглядел дом, было видно, что хозяин был не бедным, любившим архитектурные излишества. Таких домов в провинции мне еще не приходилось видеть. Необычным нам показалось обращение местного населения. Слово «пан» резало уши, и вначале к нему никак не могли привыкнуть.

## Висло-Одерская операция

Это была одна из завершающих операций Отечественной войны. Проводилась она с 12 января по 3 февраля 1945 года. Перед началом боевых действий командование корпуса вместе с ведущими групп провело рекогносцировку местности, в районе которой предполагалось вести боевые действия. Мне довелось быть на ней. В целях маскировки все, кроме командира корпуса, были одеты в солдатскую форму. На Горлаченко была солдатская шинель с погонами старшего лейтенанта. Местность и характерные ориентиры для облегчения выхода на цели мы изучали с наблюдательного пункта артиллерийского полка. Представитель наземных войск показал нам цели, по которым должна была бить авиация. Это были цели, которые не были видны или плохо просматривались. Артиллеристы о них имели представление только по разведанным.

Как и ранее, перед началом операции в полку был проведен митинг с выносом знамени. На этот раз попросили выступить и меня. Хотя я и не очень верил в приметы, но хорошо помнил, что случилось с теми летчиками, которые выступали на предыдущем митинге. Но я сумел себя перебороть. У меня было предчувствие, что и на этот раз пронесет и я не погибну.

Митинг окончился, но ожидаемой команды «по самолетам» не последовало. Сплошная низкая облачность, видимость менее километра, временами снегопад не давали возможности использовать авиацию. Наш полк в этот день не летал. В районе аэродромов других полков погода была немного лучше. Там несколько вылетов произвели отдельные, самые опытные летчики, для некоторых они стали последними. В числе погибших был ветеран 621-го полка командир эскадрильи майор Прокопенко. Он врезался в высокий бугор около небольшого городка Скала. Войска фронта наступали с Сандомирского плацдарма без авиационной поддержки. Фактически поездка на рекогносцировку для первого дня боевой работы оказалась не нужной. Погода спутала все карты.

Свой первый вылет я совершил 12 января на уничтожение артиллерийских и минометных батарей. Слетали удачно, группа вернулась без потерь. Тяжелый вылет был 14-го числа. Его подробности свежи в моей памяти до сих пор. В тот день мне, как летчику, имевшему наибольшее количество полетов на разведку, Иван Иванович поставил задачу: в составе группы из четырех самолетов произвести разведку войск противника на дороге Вислица – рубеж реки Нивида в районе Казимежа, Вельки, Войцехува.

Из-за низкой облачности высотой не более 300 метров полет выполнялся без прикрытия истребителей. Кроме меня, в группу вошли заместитель командира звена Веретенников и двое ведомых, младшие лейтенанты Сельский и Чернышев, для которых это был первый боевой вылет. Почему Иван Иванович решил выпустить в такой сложный полет сразу двух молодых летчиков, мне до сих пор непонятно. Видимо, он считал, что при такой погоде встреч с истребителями противника не будет. Но вышло все по-иному. Полет проходил более-менее спокойно. В нескольких местах нас обстреляли из «эрликонов». Домой возвращались на высоте около 50 метров.

И тут я увидел четверку истребителей, идущую на той же высоте прямо нам в лоб. Их появление озадачило меня. Кто они – свои или чужие? Если смотреть строго в лоб, то «лавочкина» от «фоккера» не отличишь – у обоих моторы воздушного охлаждения, да и окраска примерно одинаковая. Пока они идут на меня, не меняя боевого порядка. Видимо, тоже не могут понять, кто мы. Сближаясь, начинаем расходиться левыми бортами. На всякий случай подаю команду: «Подойти ближе, впереди неизвестные истребители».

Как только мы поровнялись бортами, все стало ясно. За хвостами истребителей потянулись темно-синие шлейфы дыма, что говорило о форсировании моторов, – значит, будут атаковать. Даю следующую команду: «Плотнее строй, предупредить стрелков о появлении истребителей, не подпускать их близко».

Через несколько секунд «фоккеры» оказались в задней полусфере и попарно пошли на нас слева и справа. Значит, делают «ножницы», подумал я. В тот же миг между мной и моим ведомым Сельским пронеслись дымные трассы «эрликонов». То же самое у Веретенникова с Чернышевым. Вслед за трассами, обгоняя нас, быстро проносится ФВ-190 и выскакивает у меня перед носом. Немец делает разворот и небольшим набором высоты пытается уйти влево. Я не мешкая нажимаю гашетки пушек и пулеметов. «Фоккер» переворачивается на спину, и в этот момент хорошо вижу, как в него летят пушечные трассы ведомого. ФВ-190 в перевернутом положении входит в пике и врывается в землю. Второй истребитель, проскочив левее Сельского, резко отворачивает в эту же сторону и уходит назад. На какое-то время теряю его из вида. Бросив взгляд вправо, вижу, как вторая пара «фоккеров», проскочив группу, резко отваливает с правым разворотом и тоже пропадает в задней полусфере. Непрерывно бьет из своего «березина» Федя, у Веретенникова – Скакунов и у Сельского – Гутырчик.

Проходит несколько секунд. Вижу, как под нами в полный рост идет наша пехота, хотя буквально секунды назад внизу были немцы. В этот момент снова вижу длинную трассу, проскакивающую между мной и Сельским, а за ней и сам истребитель, в точности повторяющий маневр своего погибшего товарища. Повторили свои действия и мы с Сельским. Его постигла та же участь. Справа проскакивает вторая пара истребителей, с правым разворотом отваливает в сторону и больше не появляется. Видимо, пошла домой. К моему огорчению, вижу, что самолет Сельского пошел на снижение и тут же пополз на фюзеляже по земле. Эх, черт, подумал я, все-таки сбили. Мы остались втроем. Жду появления истребителей, но их, слава богу, нет. Подходим к городу Мелецу, уже занятому нашими войсками, рядом с которым стационарный аэродром, построенный поляками еще до войны. Неожиданно от группы отваливает Чернышев и садится там на колеса. Пытаюсь по радио узнать причину. Ответа нет. Домой пришли вдвоем с Веретенниковым. Настроение подавленное.

С понурой головой докладываю командиру полка обо всем, что произошло. Иван Иванович, сердито смотря мне в глаза, стал делать разнос, особо упирая на то, что я не выполнил его указание не ввязываться в бой с истребителями. Выслушивать все это было обидно, так как перед полетом он никаких указаний не давал, а только предупредил: «Смотри, видимость может ухудшиться. С тобой в группе двое идут впервые, будь повнимательней». Было и так ясно, что ввязываться в бой с истребителями нет смысла. Это происходит вынужденно, в безвыходном положении. Так случилось и с нами. «Фоккеры» для того и летают, чтобы прикрывать свои войска, и, как только увидели нас, тут же атаковали. Условия для них были благоприятные. Никто не мешал. Прикрытия у нас не было. Что нам оставалось делать? Хотелось спросить: «А что бы вы, товарищ командир, сделали в подобной обстановке?»

В этот момент Пстыго казался мне страшнее тех «фоккеров». Он командир и мог наказать меня, как хотел. Чтобы как-то смягчить гнев командира, сказал, что наши потери примерно равны. Мы все могли не вернуться. Сколько таких случаев было. А у нас есть два сбитых ФВ-190. Для большего эффекта, не говоря ему о своем участии, добавил: «И обоих сбил Сельский». Иван Иванович никак не отреагировал, чему я был удивлен. Такое все-таки редко бывает, а он даже не спросил, как это произошло. Я был уверен, что Сельский остался жив. Он приземлился на фюзеляж уже на своей территории и наверняка придет в полк. Конечно же, он видел, как у него под носом падали «фоккеры», сбитые огнем обоих самолетов, а не только им одним, как я об этом доложил командиру полка. «Фоккеры» падали перед самолетом Сельского в каких-то 150 метрах в тот момент, когда они уже не летели, а именно падали, будучи сбитыми.

Самолет после поражения огнем падает не сразу вертикально, а, имея большую скорость, летит еще какое-то время по инерции. В данном случае они под большим углом уклонялись влево в сторону от лобового огня группы, где шел Сельский. Ни вниз, где рядом была земля, ни вверх, где в нескольких десятках метров находилась нижняя кромка облаков, они свернуть не могли. В момент разворота они подставляли себя под огонь моих пушек и пулеметов. Сельский, увидев длинные трассы, не растерявшись,

как он впоследствии говорил, тоже не целясь открывал огонь из пушек.

Что случилось с Чернышевым, я не знал, но поскольку видел, что он сел нормально на колеса, предложил слетать туда на По-2. Через полтора часа мы с майором Кириевским уже были в Мелеце. Осмотрели его самолет, но, кроме двух эрликоновских пробоин в правой плоскости, ничего не нашли. Спрашиваем летчика, почему он сел здесь, а не дома. Володя показывает на крыло и говорит: «Увидел эти пробоины, подумал, как бы чего не случилось, вот и сел здесь». Мы с Кириевским улыбнулись.

Вот что значит необстрелянный летчик. Сразу вспомнил о своих полетах, когда приходилось возвращаться с задания с несколькими сотнями таких пробоин и тянуть до дома, не обращая на них внимания. Не желая затрагивать самолюбия Чернышева, мы не стали упрекать летчика с принятием им такого решения. Не теряя времени, решили перегнать его машину сами. Кириевский посадил Чернышева на По-2, а я сел в его «ил» и вместе со стрелком Кузьминым перелетел на свой аэродром. Пстыго, осматривая самолет, произнес: «С такими пробоинами я бы на другом аэродроме не садился».

Вскоре прилетели Кириевский с Чернышевым. Подошли с докладом к Пстыго. «Ну, Чернышев, поздравляю вас с боевым крещением. Как, не страшно было?» – спросил командир. На что Володя ответил: «Нет, товарищ командир, только с первого раза я не все понял. Стал соображать, когда увидел истребителей. Пробоины в самолете увидел уже после их ухода. Когда показался Мелецкий аэродром с бетонированной полосой, решил садиться на него. Лететь с пробоинами дальше побоялся: мало ли что могло случиться». На что Иван Иванович заметил: «Что сел благополучно, не поломав машины, молодец, но вообще-то торопиться с посадкой на незнакомом аэродроме не следует. Могли быть серьезные неприятности. Учтите это на будущее». С прибытием Чернышева настроение у меня улучшилось. Но все еще не покидали мысли о Сельском. Почему он плюхнулся там? Не может быть, чтобы был подбит. Я за ним все время следил и не видел ни одной трассы, которая попала бы в его самолет. Видимо, был момент, который я упустил. Как было бы хорошо, если бы все вернулись в полном составе. Тогда Пстыго смотрел бы на меня по-иному.

Ночью я спал плохо, ворочался с бока на бок. Видно, нервишки стали подводить. Перед глазами проплывали события прошедшего дня. Раньше у меня такого не было, хотя бывали моменты и похуже. Уже почти год я самостоятельно вожу группы. За это время не был потерян ни один экипаж. Мы всегда возвращались в полном составе. Конечно, в какой-то степени нам везло, но, наверное, сказывалось и умение воевать. Я хорошо понимал, что война без потерь не бывает и рано или поздно наступит момент, когда счастье отвернется от нас. И вот он настал. Досадно, что Пстыго отнесся ко мне, как к человеку, который проигнорировал якобы отданное им указание.

Мне казалось, что это был просто повод, чтобы отыграться на человеке, который ему чем-то не нравился. Перед глазами стояли молодые летчики. Они видели и слышали, как Пстыго со мной разговаривал. После стружки командира полка мне было стыдно смотреть им в глаза. Мне казалось, что у них сложилось мнение, будто Сельский не вернулся с задания по моей вине. Я же хорошо понимал, что в той скоротечной обстановке сделал все правильно. Заснул под утро. Утром проснулся с тяжелой головой и сразу подумал: «Вернулся Сельский или нет?» Кровать его была пуста.

Позавтракав, вернулся в эскадрилью. И вдруг за неплотно прикрытой дверью послышались шаги и знакомый говорок. Слава богу, пришел, не погиб. Первым в дверях показался высокий, с ввалившимися глазами и посеревшим лицом Сельский. За ним такой же, как и его командир, с парашютом за плечом воздушный стрелок Гутырчик. Оба сильно уставшие, но радостные. Сельский приложил руку к шлемофону и доложил о своем возвращении. В конце доклада добавил: «Сбил двух истребителей». «Молодец! – похвалил его я, пожал руку и поцеловал. – Куда тебе вlepили, и почему сел?» Немного смутившись, ответил: «Самолет повреждений не имел. Я сам сел. Нервы не выдержали: вижу, справа между вами и

мною проскакивает «фоккер», а перед ним длинная трасса. «Фоккер» разворачивается в мою сторону. Вижу, как вы по нему ведете огонь, думаю, и мне надо нажать на гашетки. Не целясь, жму на них, и он падает прямо передо мной. Потом второй, как и первый, проносится и повторяет маневр ведущего. Я и по нему открыл огонь. Падает и этот. Увидел под собой нашу пехоту и решил сесть, пока не сбили. Убрал газ и приземлился на брюхо. Машина особо не повреждена: погнут винт, ну, может еще что там поломалось».

«Ты видел командира полка?» – «Пока нет». – «Идите оба на завтрак, а потом сразу сюда». Пстыго от кого-то уже узнал, что вернулся Сельский, и пришел к нам в эскадрилью сам. Отдал распоряжение собрать весь летный состав полка у нас. Как только вернулся Сельский, Пстыго провел разбор нашего полета и перед тем, как его закончить, многозначительно произнес: «Это полет, которым можно гордиться. Сбили двоих и своих не потеряли. Молодец, Сельский! За сбитые самолеты награждаю тебя орденом Славы 3-й степени. Если бы не посадил исправный самолет на живот, представил бы к ордену Красного Знамени». А затем добавил: «Так-то, знай наших! Так держать и бить фашистов. Пусть знают, что и от штурмовиков могут получить по зубам. Небось те двое, что удрали, теперь расскажут своим, как нападать на нас». Вот каким разбором закончился полет на разведку, принесший мне больше неприятностей, чем чувства удовлетворения. Полет, каких еще не было в полку.

7 февраля 1983 года мне довелось встретиться с Иваном Ивановичем в его рабочем кабинете. С того полета прошло 39 лет. В беседе, длившейся более двух часов, вспомнили многие эпизоды. Напомнил я ему и о Сельском, заметив: «Никак не могу его разыскать». «Как ты сказал? – переспросил меня Пстыго. – Что-то не припомню такого. В какой эскадрилье он был?» – «У нас, в третьей, – напомнил я. – Помните, возможно, тот случай, когда он в первом боевом вылете сбил сразу двух истребителей, а вы мне за него нагоняй дали». – «Это было, если мне не изменяет память, на аэродроме Дзиковец», – улыбаясь, проговорил Пстыго. «Да, совершенно верно, мы тогда четверкой ходили», – и вкратце рассказал, как все было. Пстыго засмеялся: «Вот ведь как бывало. Помню этот случай и как наградил его орденом Славы». А о том, как снимал с меня стружу, не вспомнил. Я же не считал удобным об этом напоминать, хотя хотелось сказать ему, насколько тяжело я тогда переживал его нападки. И чтобы сменить тему разговора, заметил: «А ведь не так уж и плохо воевал наш полк». После войны мне довелось служить во многих штурмовых полках, и я понял, что воевали мы несколько не хуже других, включая даже полки такого известного корпуса, как 1-й шак, где было порядка пяти дважды Героев и около полусотни Героев. «Да, это верно, – согласился со мной Иван Иванович. – В этом я убедился сам, когда был там командиром 152-го гвардейского полка. Досадно, что Горлаченко недооценивал летчиков своего корпуса и особенно нашей дивизии. Таким же был и комдив Кожемякин. Ему все казалось, что мы плохо воюем». Не знаю – то ли он говорил, что думал. Может, и то. По себе знаю: в наградных материалах меня представляли к награждению орденами Красного Знамени, а получал ордена Отечественной войны 1-й и 2-й степеней. При этом вспомнился случай, когда нас с Сашей Пятикопом обошли с наградами за полет на разведку 18 марта 1944 года, причем при этом не было выполнено прямое указание командующего воздушной армией генерала Папивина. Хотелось и об этом напомнить Ивану Ивановичу, но посчитал, что это будет нескромно.

После прорыва обороны противника на Сандомирском плацдарме наши ввели в прорыв подвижные части и начали успешно продвигаться вперед. Чтобы не отстать от наземных войск фронта и увеличить время пребывания над целью, полк перебазировался ближе к переднему краю и 17 января сел на аэродром Хотель-Червоны, находившийся на бывшем Сандомирском плацдарме. Погода в день перелета не баловала: сплошная десятибалльная облачность и сильнейшая дымка, скорее напоминавшая слабый туман. На высоте 250 метров, нижней кромке облаков, земля просматривалась только под собой, а по горизонту была нулевой. О новом аэродроме мы не знали ничего: ни его размеров, ни представлявших опасность препятствий. Садись на него вслепую. Заход на посадку выполняли, «держась за хвост» впереди летящего самолета. Потеряй его, тяжело потом бы пришлось. Все элементы выхода на



посадочный курс выполнялись летчиками визуально. Никакого понятия о системе ОСП у нас тогда не было. О ней мы узнали только в начале 1950 года. Не один летчик потерял в тех условиях голову. А сколько было потеряно самолетов! Погибшие летчики и потерянные машины списывались как боевые потери. Это было обычным явлением.

На земле после посадки видимость была чуть лучшей, но и тут она не превышала 400 метров. Просматривалась лишь половина километровой посадочной полосы. В таких условиях любые ошибки, допущенные при заходе на посадку, практически не могли быть исправлены. Здесь произошел инцидент, чудом закончившийся без человеческих жертв. Дело в том, что на этот же аэродром, как потом выяснилось, одновременно с нами перелетал еще один полк – истребительный на Як-7. Ни наше руководство, ни истребители об этом не знали. Очередной летчик, а это был младший лейтенант Бугров из 2-й АЭ, производил посадку. Примерно в середине пробега он почувствовал сильный удар и увидел, как под плоскостью его машины проскочил какой-то большой предмет.

Перед тем как срулить с полосы, он выбрался из кабины и посмотрел назад. В нескольких десятках метров увидел Як-7. Пока он стоял на плоскости своей машины и соображал, что же произошло, рядом с ним пронесся второй только что приземлившийся «як», причем пронесся на встречном курсе. Боясь попасть под очередной садившийся истребитель, Бугров, бросив свою машину, пустился наутек.

Летчик истребителя, проскочившего под плоскостью «ила», вылез из самолета, осмотрел его и направился к штурмовику. В этот момент командир 2-й АЭ капитан Четвериков, видевший все это, не выдержал и, несмотря на то что перед ним продолжают пронеситься садящиеся истребители, побежал к летчику-истребителю, догнал его и хорошенько дал ему под зад. Летчик обернулся и вдруг неожиданно для всех стал с ним обниматься. После посадки выяснилось: каждый полк выложил для посадки свой старт, причем они оказались в противоположных направлениях.

Каждый командир считал, что он прав и его машины садятся с правильным стартом. Установить порядок было практически невозможно – был полный штиль. Вышестоящее командование, принявшее решение о посадке обоих полков на один аэродром, никого из командиров об этом не предупредило. Только счастливая случайность не привела к более серьезному летному происшествию, возможно, и не к одному. Для «ила» это обошлось поломкой правой плоскости крыла, для «яка» – потерей винта, выходом из строя мотора и повреждением киля и руля поворота. А Четвериков встретился со своим старым другом, однополчанином по Дальнему Востоку, с которым летал еще на истребителях.

Здесь нас особенно не ждали. Еда и ночлег не были подготовлены. Пришлось воспользоваться сухим пайком. На ночь разместились в каменном помещении на полу без постельных принадлежностей. Спали в летном обмундировании, не раздеваясь, дрожа от холода. Температура внутри помещения почти не отличалась от наружной. Дом не отапливался, и, кажется, в нем даже не было печи. Чтобы совсем не заоченеть, приходилось периодически подниматься и делать разминку. В отличие от других аэродромов, на которых ранее базировалась немецкая авиация, Хотель-Червоны отличался тем, что по всему периметру он был сплошь перекопан окопами, траншеями, ходами сообщения и блиндажами.

Видимо, фашисты собирались здесь крепко обороняться, но драться за него им не пришлось. Не видно было ни следов боя, ни обычных воронок, ни разрушений. Наши войска настолько быстро продвигались, что немцы оставили его без боя. Сразу после перелета началась боевая работа. Летали в основном небольшими группами. Плохая погода не позволяла применять авиацию массированно. Первые вылеты после прорыва обороны выполнялись на поддержку и прикрытие наземных войск, а также ударам по отдельным укрепленным пунктам и очагам сопротивления противника.

По мере приближения к крупному Силезскому промышленному району наши задачи изменились. Понимая, что остановить успешное продвижение Красной Армии не удастся, немецкое командование в

срочном порядке стало эвакуировать заводское оборудование, материальные ценности, запасы промышленной продукции. Поэтому нам приказали воспрепятствовать эвакуации района. В основном мы наносили удары по железнодорожным эшелонам на перегонах. Плохая погода, сплошная низкая облачность, ограниченная горизонтальная видимость не позволяли выполнять эту задачу днем другим видам авиации. Летали только мы – штурмовики. Работали с полной нагрузкой. Весь личный состав, от моториста и оружейника до командира полка, трудился с большим напряжением.

Война, как известно, требует жертв. Были они и у нас. В районе Кракова зенитками был подбит ветеран полка Николай Остропико, один из любимцев Пстыго. Фашисты схватили его и повесили на телеграфном столбе на окраине города. В нашей эскадрилье не вернулся с задания Иван Цыганков, мастер чечетки, весельчак, любимец полка. Он летел в сводной полковой группе, которую вел Кириевский, и также был подбит в районе Кракова. Не вернулся из второго вылета за день Тоболов, который за год пребывания в полку наконец-то осмелился слетать на задание.

Что с ним произошло – неизвестно. Один из вылетов мог плохо закончиться и для меня. В том полете мы должны были уничтожить эшелоны в районе города Освенцим. Я вел восьмерку на высоте 50–70 метров. Вижу под собой на окраине города барачные постройки – целый поселок, огороженный колючей проволокой. Не могу понять, что это. Может, казармы? Солдат вроде бы не видно. Может, ударить по ним и посмотреть? Нет, думаю, пока не увижу чего-нибудь более стоящего, бить по ним не буду. О том, что я поступил правильно, понял через несколько дней, когда узнал из сообщения московского радио об освобождении города Освенцим, в районе которого находился лагерь смерти. Его-то я и принял за солдатские казармы. Что бы было, если бы я атаковал?

В это время к нам прибыли артисты, второй раз за время нахождения полка на фронте. Небольшая группа дала хороший концерт. Неожиданным для меня оказалось объявление концерансье: «Песня исполняется для летчиков Лазарева и Четверикова». На импровизированной сцене появилась певица и спела песню, название которой я забыл. Песня мне понравилась. Кто подсказал ему назвать мою фамилию, не знаю. Скорее всего, замполит Лагутин.

Прошло около двух недель с начала наступления. За это время был освобожден почти весь юг Польши, включая Восточную Силезию, часть которой являлась германской территорией. Летать на задания с Хотель-Червоны стало далековато. Поэтому 25 января полк перелетел на новый аэродром Накло, находившийся в нескольких десятках километров от Ченстохова. В нашей эскадрилье я летел последним – подбираю машины, которые не смогли вылететь с основным составом из-за неисправности.

С собой взял уже немолодого летчика Свиридова. Летать ему самостоятельно командир полка не доверял, так как не был уверен, что тот справится с задачей. Зная, что лететь будем на исходе дня без выполнения боевой задачи, посадил к Феде в заднюю кабину свою подругу из 2-й эскадрильи Полину Ширяеву, еще не убывшую на новую точку. Посадил ее, чтобы не мытарилась в дороге, как обычно бывало в таких случаях. Кроме того, хотел дать ей возможность хоть раз слетать на боевом самолете, который она обслуживала более двух лет. Шли мы на бреющем. Для большего впечатления от полета я временами делал крутые горки и пологие пикирования, при которых Федя сообщал: «Не надо, Полина боится и просит так не делать».

Паша, так в эскадрилье звали Павла Свиридова, весь полет хорошо держался в строю, но при подлете к аэродрому базирования, непонятно почему, стал отставать и уже перед самым кругом вдруг пошел на снижение и сел на фюзеляж. «Что случилось?» – спрашиваю его. «Мотор стал греться и перестал тянуть», – слышу в ответ. «Как сел?» – «Нормально». Надо же, все было хорошо, и тут, на тебе, в какой-то паре минут лета плюхнулся рядом с домом. На стоянке в нескольких десятках метров, вижу, стоят Пстыго и Перепелица, старший инженер полка, который за что-то недолюбливал меня.

Подошел к ним, доложил Пстыго о прилете и посадке Свиридова в поле. Как только они услышали о вынужденной посадке, на лицах у них появились кислые гримасы. И все бы для меня обошлось, если бы не увидел товарищ П. Полину, вслед за Федей вылезавшую из кабины. Смотрю, уставился на нее круглыми глазами. Она стоит у машины. Мнется. Наливаясь краской, Перепелица грубо спрашивает: «А это еще что? Как она здесь оказалась?» – «Как видите, привез с собой, попросилась, я и посадил». – «Этого еще не хватало! Вместо того чтобы нормально привезти Свиридова, он больше занимался мотористкой! Вы видите, товарищ командир, до чего дошли у нас летчики: без всякого разрешения стали сажать в кабину кого вздумается. Мало того, что сами могли убится, так еще и девушку подвергли риску. Было же у нас такое. Помните, Лазарев, капитана Юдина, который разбился в Чапаевске со своей мотористкой? Если не вы, то я сам наложу на него взыскание за такой проступок». Ну ты, товарищ П., и разошелся, подумал я. Неужели Свиридов сел в поле из-за того, что со мной в задней кабине летела Полина? Возили же мы ранее по два-три человека, а раз мне довелось везти и четырех, да еще и винт с втулкой и ничего. Никто даже словом не обмолвился, хотя об этом знал и Перепелица. Пстыго молча слушал инженера и продолжал смотреть на Полину. Как только тот закончил, подозвал ее поближе и спросил: «Ширяева, как долетели?» – «Отлично, товарищ командир», – без доли смущения выпалила Полина. «Ну, раз отлично, надо и поработать. Марш на кухню чистить картошку. А вам, Лазарев, за самовольный привоз моториста семь суток домашнего с удержанием 50 % денежного содержания». Я чуть не выпалил, что денег и так почти не получаю.

Их чуть ли не полностью высчитывают у меня: трехмесячная подписка на заем, вычет за поломку хвоста, партвзносы. Да и можно ли винить за самовольный привоз? Ведь старшим там, откуда вылетал, фактически был я. Ладно! Сорвали на мне зло за посадку Свиридова. Обидно было получить наказание, в общем-то, ни за что. Этот арест был единственным за всю мою службу в армии. Был он, конечно, условным. Отсиживать его не пришлось – шла боевая работа, а вот вычет денег был реальным. Особенно остро я это почувствовал после войны, когда в них была большая надобность.

В Накло нас, летчиков, разместили в частных домах поляков. За время службы я совсем отвык от жизни на частных квартирах вместе с гражданскими жителями. Поляки относились к нам неплохо. Русского они, как и мы польского, не знали. Объяснялись в основном с помощью жестов и таких слов, как «цап-царап», «капут» и т. п. Их интересовали вопросы, связанные с жизнью в нашей стране: что такое колхозы, как мы относимся к женам. Ничего путного мы им, конечно, сказать не могли – не было среди нас ни колхозников, ни женатых. Большое впечатление на них произвела наша боевая техника. Хозяин дома часто говорил: «Ох, пане! Як же бардзо много ваших танков днем и ночью шло. У немца стільки ни било». Особенно я не мог понять хозяйку. Она очень быстро говорила, и из сплошного пшиканья ни я, ни товарищи не могли понять, что она хотела спросить. На этом аэродроме я пробыл всего несколько дней. Из-за нелетной погоды не выполнил ни одного боевого вылета.

Вскоре Пстыго отправил меня и Пятикопа на аэродром Дзиковец, чтобы перегнать два штурмовика после ремонтно-восстановительных работ. В Дзиковец нас на По-2 отвез Коля Коган. После посадки стало ясно, что взлетать отсюда будет очень сложно. На поле толстым слоем лежит снег. Высота покрова достигает 60 сантиметров. Колеса не лыжи, стоявшие на тихоходе По-2. Они утопают в снегу выше ступиц. К тому же длина разбега «горбатого» намного больше. Кроме меня с Пятикопом да троих технарей, никого нет. Это еще больше осложняло задачу. Решил обратиться за помощью к полякам. Местный солтыс, по-нашему староста, пошел навстречу. Собрал людей столько, сколько смог, и сумел к установленному сроку простыми лопатами полностью очистить от снега полосу длиной около полукилометра и шириной метров 20–25. Облет самолета, положенный после проведения ремонта, учитывая размеры площадки, пришлось отложить.

Поблагодарив поляков за работу и проинструктировав Сашу, как надо взлетать с такой площадки,

первым пошел на взлет. Сделав над площадкой круг и убедившись, что матчасть работает нормально, пошли на маршрут. Погода была отвратительной – стояла низкая облачность, временами появлялась изморозь, видимость в пределах километра. Правда, на подходе к Накло она немного улучшилась, но настроения это мне не добавило. Через несколько минут после взлета на стекле фонаря стал образовываться налет масла, выбиваемого через уплотнение втулки винта. Постепенно его слой увеличивался, и к моменту посадки через стекло абсолютно ничего не просматривалось. В течение всего полета меня не покидало предчувствие чего-то нехорошего. Временами оно проходило, но затем снова и снова возвращалось. На подходе к аэродрому неприятная хандра пропала. Несколько раз запрашиваю по радиации разрешение на посадку. Земля молчит. Так и есть, утешаю себя, ведь о нашем вылете я никому не сообщал. Значит, нас не ждут и не готовятся к встрече.

Просматриваю летное поле, стоянки машин. Их нет. Там, где должны быть люди, не видно ни души. Что бы это могло означать? Скорее всего, пока мы несколько дней отсутствовали, полк перелетел на другой аэродром, а куда – неизвестно. Что делать – садиться здесь или лететь, а куда? Не возвращаться же обратно, да и топлива не хватит. На размышление времени нет. Поджигает топливо. Придется садиться. Снижаюсь, просматриваю посадочную полосу, прикидываю место приземления. На полосе мокрый лед. На нем большие лужи воды. Пытаюсь определить направление ветра.

Не вижу ни одной обычной зацепки: кусты и деревья стоят спокойно, ветки не колыхнутся, в деревне ни одного дымка. В данном случае даже при очень слабом ветре имеет значение, как сесть – с попутным ветерком или со встречным. Даже при отличном расчете тормоза на пробеге практически не будут держать. Сажусь в направлении обычной разбивки старта. Пробую тормозить, но, как и ожидал, они не держат. Машину при этом сильно бросает из стороны в сторону. На всякий случай выключаю двигатель и молю бога, чтобы не произошло какой-нибудь неприятности. Но он не смилоствился, посчитав, видимо, меня грешником. Одновременно проклинаю техника, заверившего, что самолет подготовлен отлично.

Долететь-то долетел, а вот чем закончится пробег, еще неизвестно. При ограниченном обзоре через боковую форточку внимательно слежу за движением машины, сплошь обдаваемую брызгами воды. Быстро приближается конец полосы. Самолет вот-вот должен остановиться. До полной остановки остаются какие-то метры, но их не хватает. Совсем неожиданно перед самолетом появляется канава, идущая поперек летного поля. Глубина ее чуть больше метра, а ширина – не менее трех. Раздается резкий хрустящий удар, и нос, едва перевалив канаву, застывает, а сама машина ложится на фюзеляж. Да, не пронесло. Плохие предчувствия меня не обманули.

Самолет поломан. А как там Саша? Немедленно передаю: «После посадки сразу же выключи двигатель, тормоза не держат». Однако мое предупреждение не помогло. Его «ил», как и мой, проскочив на полтора десятка метров канаву, безжизненно лег на живот. Откуда она здесь появилась, мы не знали. Вероятнее всего, до оттепели она была засыпана снегом и утрамбована. Видимо, аэродромщики посчитали, что она находится в конце полосы, практически за ее пределами, и поэтому никакой опасности не представляет.

Да, не подумали отцы-командиры о нашем прилете и не приняли мер, чтобы или перенацелить нас на новый аэродром, или обеспечить нормальную посадку на старом. После этого мы несколько дней ждали прибытия к нам кого-нибудь из полка. Мы не знали, где сидит полк и что нам делать. По нашей просьбе поляки указали место расположения ближайшей военной комендатуры. Для того чтобы навести справки о месте базирования полка, пришлось топтать с десяток километров, неся на себе полученные там продукты. Вообще, на этом аэродроме мне не везло.

Только прилетел – получил взыскание, а теперь больше – поломали машины. Сделали это мы, но часть вины лежала и на руководстве полка, хотя досталось от меня и технику самолета Мендерлюку за

забитые маслом стекла фонаря. Те, кому довелось летать на «иле», знают, насколько у него плохой обзор из кабины.

Больше всего меня злило отношение к происшедшему Пстыго. Несмотря на убедительные доводы, он во всем обвинил нас. Ругать Пстыго умел и не просто так, как обычно ругаются, а, по выражению самого Ивана Ивановича, красиво, вразнос, с прибаутками, так, чтобы это надолго запомнилось. Кому приятно, когда его ругают или критикуют, пусть даже за дело. Не терпел этого и И.И. Как это так, командира, начальника, главного для всех в части, кто-то там будет еще критиковать. Возможно ли это? Коммунисты полка на своем собрании наглядно убедились, как болезненно он переносит критику. Техник звена нашей эскадрильи старший лейтенант Таранов, специалист, закончивший Военно-инженерную академию им. Н.Е. Жуковского, начал было справедливо критиковать Пстыго. Это его взбесило. Перебив выступавшего, он зло выпалил: «Если вы, товарищ Таранов, осмелились критиковать командира полка в его присутствии, то, прежде чем это сделать, надо было сначала покритиковать себя. Недостатков у вас куда больше моего, и будьте уверены – я-то всегда высеку вас и разнесу в пух и прах, да так, что и потомки помнят будут».

Не знаю, что Пстыго доложил наверх по поводу поломки машин, но Кожемякин в приказе по дивизии виновником назвал меня. Уже не помню, о чем точно в нем говорилось, но взыскания я, кажется, не получил. Зато эту поломку припомнили при награждении боевыми наградами. При таком же количестве боевых вылетов, выполненных в наступательной операции, как и у меня, летчики были награждены одним, двумя, а штурман полка Карпов даже тремя орденами. Я же, как провинившийся, не получил ничего. Стал словно прокаженный.

За полторы недели нашего отсутствия полк сидел уже на третьем аэродроме, и, как это нередко бывало при одновременном базировании нескольких полков, в каждом из них он назывался по тому населенному пункту, где находился штаб или размещался личный состав. Тот, куда мы прибыли с Сашей, вначале назывался Штубендорф, а потом Накель. Мы называли его первым названием. У немцев он был учебным, школьным. Готовили на нем летчиков-истребителей. Обычно школьные аэродромы всегда имеют большие размеры и ровное поле. Таким был и этот. На нем сидела вся дивизия. Перед отступлением немцы взорвали все служебные помещения и казармы. Поэтому мы разместились в близлежащей деревне. Большое удовольствие доставляла нам столовая, размещавшаяся в старом помещицьем доме, похожем на средневековый замок.

Вся обстановка и оружие, висевшее на стенах, находились в целостности и сохранности, как и при хозяине. Дом имел множество отдельных комнат с богатой, под дуб, отделкой стен и отличными паркетными полами. Это говорило о богатстве хозяина, сбегавшего на Запад. Прислуга, которой особо бояться было нечего, частично осталась и продолжала присматривать за порядком. Когда они с нами встречались, поднимали головные уборы, здоровались. По тому, как настороженно они смотрели на нас, чувствовалось, что нас побаиваются.

Впервые за время войны мы наелись мяса досыта. Через деревню, где мы жили, проходила магистральная шоссейная дорога, соединявшая город Оппельн с Гросс-Стрелиц. На перекрестке часто видели регулировщицу – красивую девушку. Потом ее не стало. Ребята поинтересовались, куда она подевалась. Их старший грустно ответил: «Ночью какая-то сволочь из автомата срезала. Похоронили ее вон у того дома», – и показал на обычный деревенский дом близ дороги. По прибытии в Штубендорф мы узнали, что сюда полк перебрался, я не оговорился – именно перебрался, а не перелетел с аэродрома Гросс-Стрелиц. Этот аэродром, как выяснилось, находился на болотистой местности. Накануне прилета полка стоял мороз и крепко прихватил грунт. Но, как только наступила оттепель, он пришел в нерабочее состояние. Самолеты стали вязнуть в трясине.

Понимая, в каком положении оказался полк, противник тут же нанес по нему удар, правда, не

бомбардировочный, а истребительный. Нам повезло: в основном он пришелся не по нам, а по соседям-истребителям. Необходимо было принять срочные меры по приведению полка в боеспособное состояние. Вследствие полной непригодности рабочей полосы он потерял ее и стал хорошей целью для ударов немецкой авиации. Некоторые машины осели в болото по самые крылья. Положение спасло предложение старшего инженера полка Перепелицы разобрать самолеты и перевезти их в разобранном виде на другой аэродром. Отстыкованные крылья и снятые винты везли на одной машине, а облегченный самолет, вытасченный из трясины, на другой. Через полтора часа колонна машин с самолетами была на новом аэродроме. К утру следующего дня все самолеты были собраны, и после их облета полк вновь стал боеспособным. Штубендорф для меня был первым аэродромом на немецкой земле.

Наконец наступил момент, когда топаю по логову фашистов. Думал ли я об этом в 1941 году, когда немцы были на окраинах Москвы. Вполне понятно состояние немцев. Побросав дома, они прячутся в лесах или ушли в сторону наступающих союзников. Напуганные фашистской пропагандой, они боялись мщения за свои злодеяния, но вскоре убедились в обмане. Часть из них вернулась в дома, появились и рабочие во взорванном военном городке школы. Там они занялись уборкой территории от битого кирпича. Хотелось с ними поговорить, но незнание языка не давало такой возможности. Как я ругал себя за то, что с ленцой учил немецкий и знал только отдельные слова!

С середины февраля полк возобновил боевую работу. За зиму наибольшее количество боевых вылетов я произвел именно с этого аэродрома. Активные наступательные действия фронта приостановились. К этому времени была полностью освобождена Южная Польша. Боевые действия перенеслись на территорию самой Германии. Форсировав Одер и Нейсе, мы постепенно продвигались в глубь страны. В тылу фронта остался блокированный Бреслау. Полк производил вылеты на разведку, наносил удары по различным объектам, поддерживал действия наземных войск на тех направлениях, где продолжались наступательные действия.

Чаще летали в районы захваченных плацдармов под Ратибор, Обер-Глогау, Тропау. Спротивление противника резко возросло. Пока войска фронта продвигались по Силезскому промышленному району, немцы успели создать оборону западнее Одера и Нейсе, подтянув туда резервы. Нашим же войскам была необходима пауза, чтобы подготовиться к завершающим ударам. Авиация продолжала держать противника в напряжении, била по тыловым объектам, аэродромам, артиллерийско-минометным позициям, держала под контролем железные и шоссейные дороги.

Заметно усилился зенитный огонь, активизировалась истребительная авиация противника. Особенно много было эрликоновских установок. 15 марта при полете на разведку по маршруту Козель – Обер-Глогау – Ейкендорф мы летели в сплошном ливневом огне эрликоновских трасс, напоминавших струи воды из пожарных брандспойтов. Большую часть полета мы с Чернышевым летели в таком огне. После посадки оба вылезли из кабин мокрыми от пота. Непрерывное маневрирование основательно вымотало нас. Из этого вылета мы привезли большое количество пробоин, но, к счастью, они были неопасными. В другой раз нашей эскадрилье длительное время пришлось пробыть под огнем 37-мм автоматов. У моего ведомого Виктора Сорокина разорвавшийся снаряд сделал большую пробоину в фюзеляже. Через образовавшееся отверстие вывалился аккумулятор и вместе с бомбами полетел на головы фрицев. После полета техник, осматривая машину и не найдя в ней аккумулятора, решил разыграть летчика: «Командир, а аккумулятор вы куда дели, не сменяли, часом, на водку у немцев?» Сорокин, скромный парень небольшого роста, от неожиданного вопроса растерялся и не смог ответить ему такой же шуткой. Технар, продолжая наседать на Виктора и видя, как тот, краснея, не может ему ответить тем же, улыбаясь, продолжил: «Оказывается, вот вы зачем летаете – казенное имущество транжирите. Придется сообщить начальству, чтобы высчитали за него деньги». Другой на месте Сорокина наверняка нашел бы, что ответить, но Витя так и не нашелся, что сказать старшему по возрасту технарю. Такие шутки бывали нечасты и случались, когда все

возвращались с задания. Но они были нужны – снимали нервное напряжение у летчиков.

Особенно сильный зенитный огонь велся с пятисотметровой горы Цобтен (по-польски Собутка). В ясную погоду с нее отлично просматривалась местность на десятки километров. Это давало возможность противнику держать под контролем действия наших войск и затрудняло выполнение оперативных задач фронта. Фашисты прилагали все силы, чтобы удержать ее в своих руках. Гора эта, набившая всем оскомину, находилась примерно в пяти километрах от города Легниц (Легница), близ нее город Швидниц (Свидница). В течение всего светлого времени здесь непрерывно патрулировали ФВ-190 и Ме-109. За время боев в Силезии дивизия понесла наибольшие потери именно в районе Цобтен, за что летчики прозвали ее «горой смерти». Редкий вылет обходился без потерь.

Боевые действия нашего корпуса прикрывали истребители дивизии генерала Демидова, прибывшей с Дальнего Востока. Ее летчики по возрасту были старше, имели отличную технику пилотирования и большое желание показать, на что способны дальневосточники. Не имея боевого опыта, они в первых же полетах показали, на что способны. Не пасовали, дрались на совесть. За лихость, смелость и отвагу ребята нарекли эту дивизию «дикой». В районе Цобтен они показали немцам свои бойцовские качества и «завалили» немало «стервятников».

Но была у них и слабость: хотели получить побольше наград. По-человечески я их понимал: месяц-другой, и война закончится, а они только прибыли. Конечно, это касалось не всех, но заметно бросалось в глаза в сравнении с летчиками других истребительных частей, прикрывавших нас ранее. Был случай, поставивший меня в неловкое положение. Один комэск из этой дивизии прибыл к нам в полк. Приветливо улыбаясь, он попросил подтвердить самолеты, сбитые летчиками его эскадрильи. Это был уже второй случай, когда ко мне обращались с таким вопросом. Видя, с какой настойчивостью истребитель просил подтвердить то, чего ни мы, летчики, ни воздушные стрелки не видели, невольно подумал, насколько было бы приятнее наблюдать, как на самом деле падают сбитые ими «стервятники». В этот раз я лично не видел ни одного самолета, сбитого нашими истребителями, поэтому решил, как и в первом случае, собрать эскадрилью и в присутствии их представителя опросить летчиков и стрелков, кто, что и когда видел. Сообщил об этом истребителю. Он отнесся к этому как-то сухо. По тону его слов мне показалось, что это ему не очень-то по душе. Видимо, он рассчитывал, что я возьму все его тридцать бланков и подмахну их не глядя.

В присутствии всей эскадрильи были зачитаны бланки подтверждений. Каких там только самолетов не значилось – транспортные, связные, бомбардировщики, но больше всего было истребителей. Никто из присутствующих не мог подтвердить ни одного из них. Представитель истребителей сидел с удрученным видом, ни на кого не глядя. Мне его стало жаль. Пришлось взять на себя грех и подписать несколько подтверждений, ловя себя на мысли, что кто-то, вроде меня, точно так же им подписывает фикцию, и славные истребители получают за это ордена. Интересно, сколько таким путем было «сбито» самолетов противника? Ведь сведения по ним пошли по всем инстанциям вплоть до Верховного. В конце войны мне не раз доводилось видеть летчиков этой дивизии.

У многих из них на груди красовалось по несколько орденов, полученных в последние месяцы войны. Наверняка среди них были и те, кто носил награды благодаря моей помощи. И все же, несмотря на эту слабость, воевали они хорошо. Летали смело, вели бои с численно превосходящим противником, никогда не бросали нас при сопровождении, как это иногда бывало на Прибалтийских фронтах. Особенно приятно было летать с эскадрилей Бредихина. Они чаще других сопровождали нас.

Не помню точно, был ли среди них летчик Павлов, но запомнился он тем, что в одном из полетов, будучи ведущим пары, пошел прикрывать мою группу. У ведомого забарахлил мотор, и он вынужден был вернуться домой. На нас напала шестерка Ме-109. Павлову пришлось вести с ними бой одному. Летчик

сделал все возможное, чтобы не допустить истребители к штурмовикам. Домой мы вернулись в полном составе без серьезных повреждений.

Павлов же с большим трудом привел на аэродром сильно поврежденную машину. От имени своих летчиков я попросил нашего командира передать благодарность отважному истребителю. Когда мы знали, что нас будут прикрывать бредихинцы, то были уверены – опасаться истребителей особо не надо. Они выполняют свой долг. Работой летчиков Демидова мы были удовлетворены, приравнивая ее к гвардейской дивизии Белецкого с отличными 63, 64 и 65-м полками, где служили такие асы, как Муравьев, Кубарев, Ветров. Хорошая память о них осталась у меня на всю жизнь.

Работу истребителей я отметил не случайно. От того, насколько хорошо они прикрывали нас, во многом зависел успех выполнения задания. Боевой настрой, настойчивость в выполнении задачи во многом зависели от настроения летчика. На штурмовиков большое влияние оказывали истребители сопровождения. Если мы видели, что они находятся рядом, то становились менее скованными, легче и свободнее чувствовали себя в полете. На 1-м Украинском фронте нам приходилось иметь дело как с опытными немецкими асами, так и с новичками. Понять, кто перед тобой, можно было по тому, как они атакуют и ведут бой. В одном случае приходилось трудновато, в другом полегче. Учитывая это, приходилось действовать сообразно обстановке.

Большое значение здесь имел личный опыт ведущего, его характер, умение владеть собой и бойцовские качества. К этому времени я уже накопил кое-какой опыт. Иван Иванович также уделял внимание этому вопросу, но делал это в общих чертах. На разборах полетов он больше касался вопросов техники пилотирования, выхода на цель, ее атаки, сбора группы и сравнительно мало времени уделял противоистребительной обороне. Думаю, что он понимал важность этого вопроса, но ему, видимо, не хватало личного опыта, которым он мог бы поделиться с летчиками. С первых дней появления в полку он красноречиво поучал нас, как надо воевать. В этот период мне казалось, что в данном вопросе я не уступаю Пстыго, но об этом никогда никому не говорил.

При встречах с истребителями противника я достаточно быстро понял, что самолет Ил-2 не обладает достаточными маневренными качествами. Было видно, как легко и быстро истребители выполняют всевозможные маневры и насколько сильно отстает от них наш «горбатый». К тому же он полуслепой: обзор из кабины – хуже не придумаешь. Как в это время хотелось летать на таких же легких машинах. Вот если бы к броне и мощному оружию Ил-2 добавить близкие к истребителю маневренные качества! Тогда я еще не знал о существовании Ил-10 и о том, что отдельные полки уже воюют на нем. Я всегда до мелочей разбирал свои встречи с истребителями, анализировал ошибки, стараясь не допускать их в будущем. Главное, сохранять хладнокровие, влияющее на принятие правильного решения в сложившейся обстановке. Такая подготовка давала свои результаты.

Мне запомнился один вылет, в котором я действовал по своей методике, продуманной перед полетом. На задание мы пошли семеркой без прикрытия истребителей. Их нам почему-то не дали, хотя высота облачности и видимость позволяли им лететь. Шли мы в строю «клин» на высоте 850–900 метров. Через некоторое время я увидел, как сзади слева с превышением метров 300 нас нагоняет шестерка Ме-109. Рассчитывать на чью-то помощь не приходилось. Тут же дал команду подойти ко мне как можно ближе и предупредить стрелков, чтобы «худых» близко не подпускали. Феде передал: «Истребители! Смотри в оба».

Чтобы легче было идти в плотном строю, установил оптимальную скорость. Самолеты собрались в плотную группу, как на параде, давая понять противнику – попробуй тронь. Истребители шли фронтом плотной группой и быстро нагнали нас. Подойдя метров на 300, они некоторое время шли параллельным курсом, наблюдая за нами и прикидывая, как лучше атаковать. А может быть, ждали более подходящего



момента, скажем, когда мы, атаковав цель, растянемся, и тогда справиться с одиночными машинами будет легче и менее опасно. Возможно, они ожидали появления наших истребителей, опасаясь попасть под их внезапные атаки.

В это время я увидел под собой длинную колонну автомашин противника. Это и была наша цель. Решил атаковать ее с ходу. Плавно перевожу всю группу в пологое пикирование, даю команду атаковать, предупреждая, что бьем с одного захода. «Мессеры» в этот момент сразу отвалили влево, готовясь, как я понял, к атаке сверху-сзади. На выводе из пике жду атаки истребителей. Но они, к нашей радости, в том же порядке всей группой выполняют полный вираж метров на 50–70 выше, затем второй и с набором высоты уходят. Тут показались наши войска. Они подбодряли нас, хотя особой робости мы не испытывали. На случай, если «худые» вернуться и вздумают все же атаковать нас, решил на обратном пути держать такой курс, чтобы быть ближе к аэродрому наших истребителей. Они всегда держали в готовности к немедленному взлету пару или две дежурных истребителей и всегда могли бы нам помочь. «Мессеры» больше не появились, и наша группа благополучно пришла на свой аэродром.

После посадки летчики возбужденно делились впечатлениями о полете. Случаев, чтобы истребители противника не тронули штурмовиков, шедших без прикрытия при самых благоприятных для них условиях, насколько мне известно, в полку еще не было. Думается, что истребители не ожидали увидеть нашу группу без сопровождения. Им, видимо, казалось, что прикрытия должно быть. Но где? Поэтому и не торопились атаковать. Пока они бездействовали и, наблюдая, ожидали чего-то, мы удачно отработали по цели и ушли. Оценивая свои действия, я считал, что делал все правильно: при встрече с «мессерами» сумел сохранить самообладание, не поддался панике, которой подвергались многие, и тем вселил уверенность летчикам. Доверяя мне, они показали высокую дисциплину и отлично держались на своих местах. На разборе полета я похвалил их за правильные действия.

В полку этот вылет прошел незамеченным. Никакого общеполкового разбора не проводилось. Не было реакции и командира полка, хотя он знал о нем. По всей вероятности, отмалчивались потому, что в полете не было начальников высокого ранга и не они вели группу, а разбирать полет мелкой сошки не в их стиле. Тем более что мы возвратились без потерь. В нашем полку и в дивизии проводилась работа по обмену боевым опытом. Но мне казалось, что делалось все по указке сверху, достаточно формально, несистематически. Поэтому практической пользы от нее было мало.

Ничего особого не давали и полеты кадров. Начиная с боев под Орлом, один такой полет проводился в каждой большой наступательной операции. Сводную дивизионную группу водил сам комдив. Она состояла из командиров полков, эскадрилий, заместителей командиров эскадрилий (выборочно), заместителей командиров полков, начальников воздушно-стрелковой службы (ВСС), штурманов. Летчики в таких группах не были слетаны, и это вызывало у них чувство неудовлетворенности. Большинство командиров во всем считали правым только себя и все ошибки при выдерживании строя сваливали на других. Сам строй напоминал полет выпускников летных школ, только начавших полеты на групповую слетанность. В таких полетах принимал участие и я, летая ведомым у какого-нибудь начальника. При этом всякий раз испытывал неудовлетворенность, изматывался до седьмого пота, как при полетах в прежние времена, когда летал ведомым со старыми, ушедшими в историю ведущими. Каждый раз наглядно убеждался, насколько важно ведущему уметь хорошо водить группу.

Из всех полетов, выполненных кадрами, я не видел ни одного, который бы выполнялся грамотно и поучительно для подчиненных и на который можно было бы равняться летному составу. Сводная группа всегда была сильно растянутой, не было четкого взаимодействия огнем для отражения атак истребителей. К счастью, как помнится, при таких полетах встреч с ними не было. Возможно, это связано с тем, что обычно они проводились в конце операции, когда истребители противника появлялись значительно реже,

да и сама группа прикрывалась лучшими летчиками. Несобранный, плохо смотревшийся строй группы у летчиков, наблюдавших за ней со стороны, вызывал насмешки. Иной раз пилотяги, издеваясь над полетами кадров, говорили летчикам, плохо державшимся в строю, примерно так: «Ты что, в полетах кадров участвовал? Тянешься размазней». Это говорило о впечатлении, которое оставалось у летного состава от таких полетов, и было своеобразной оценкой их рядовыми летчиками.

Такие полеты практически ничего не давали ни кадрам, ни рядовым летчикам и проводились больше для галочки. Кажется, только в последней операции они уже не проводились, так как были уже ни к чему: чувствовался конец войны и рисковать собой начальство не хотело. Из руководства дивизии продолжал летать только заместитель комдива, бывший командир 621-го штурмового полка подполковник Поварков. За время существования дивизии он был лучшим заместителем командира. Будь он на этой должности раньше, эффективность боевой работы дивизии только бы улучшилась. Это был грамотный, толковый, хорошо подготовленный теоретически командир, прекрасно разбиравшийся в вопросах тактического применения штурмовой авиации. После войны он был преподавателем в Академии имени Ворошилова. Один раз он летал со мной ведомым – смотрел, как я вожу группу.

Это был первый и единственный случай на фронте, когда меня проверял вышестоящий начальник. Нахождение Поваркова в группе меня нисколько не смущало и не сковывало в действиях. Я все делал, как всегда, будто его и не было. Как только стало известно о его полете в составе моей группы, я повел себя независимо и самостоятельно во всем, начиная с постановки задачи летному составу и порядка ее выполнения до обычных мелких вопросов. Поваркова в полете считал не начальником, а своим ведомым, поскольку он сам дал мне такую установку. Полет прошел успешно, проверяющий держался в строю отлично, выполняя все так, как и было задумано. После посадки я обратился к нему по поводу замечаний. Он спокойно ответил: «Замечаний нет». Моими действиями и группой остался доволен.

Через некоторое время вызывает меня командир полка и в присутствии Кожемякина и командира дивизии полковника Макарова, прибывшего с Дальнего Востока на фронттовую стажировку, ставит боевую задачу. Особое внимание Иван Иванович обратил на то, что стажер полетит с моей группой. Это будет его первый боевой вылет. После постановки задачи Пстыго отвел меня в сторонку и серьезным тоном произнес: «Не увлекайся! Помни, кто с тобой идет, сделай все возможное, чтобы полковник вернулся назад». По пути к самолету меня перехватил Кожемякин и намного строже Ивана Ивановича предупредил: «Без Макарова не возвращайся, придешь без него – голову отверну!» Угроз я, конечно, не испугался – понимал, что они беспокоились за безопасность высокого командира.

Возможно, нечто подобное им самим пришлось выслушать от более высоких командиров. Себе же, как говорится, намотал на ус: главное в этом полете – сохранить Макарова. Для этого надо быть предельно внимательным, хорошо держать строй, много заходов на цель не делать. Веретенникову с ведомым поставил дополнительную задачу – не отрываясь от группы, подавить огонь зениток. Заметив некоторое волнение и излишнюю, как мне показалось, суетливость пожилого командира, годившегося мне в отцы, спокойным голосом в корректной форме сказал ему, чтобы он не волновался. Пояснил, что обстановка на нашем участке фронта в последнее время не столь опасна, поэтому все обойдется. Рекомендовал ему держать самолет «на ноге» и свое место в строю. Пояснил ему, что, оторвавшись от меня при энергичном маневрировании, потом будет очень трудно встать на свое место.

Полет прошел удачно. Группа вернулась без потерь. Мы атаковали две цели. Сначала ударили по артиллерийским и минометным батареям, а затем, выскочив на шоссе, идущую от города Тропау в глубь территории противника, прошлись по колоннам автомашин и боевой техники. Макаров держался в строю отлично, делал все так, как я и рекомендовал. После посадки я подошел к его самолету и застал его сидящим в кабине. Для нас это было необычным, так как наши летчики после выключения

двигателя сразу вылезали из кабин и делились впечатлениями о полете. Видимо, сказались эмоции, связанные с первым боевым вылетом. Тут же около самолета я поздравил его с боевым крещением. По его реакции понял, что полетом он удовлетворен. К нам подошел Кожемякин и присоединился к поздравлениям.

Макаров добродушно пригласил меня на ужин. Там мне пришлось сидеть за одним столом со всем дивизионным начальством – Кожемякиным, Камыниным, Поварковым и Пстыго. Чувствовал себя крайне неловко и стесненно. Наркомовские 100 граммов смелости не добавили. Макаров поделился своими впечатлениями о полете и похвалил меня. Он высказал пожелание слетать со мной еще раз. Но его отговорили. Через несколько дней он отбыл на Восток с орденом Красного Знамени, полученным за один боевой вылет. Когда началась война с Японией, в центральных газетах писали о боях, в которых отличились летчики-штурмовики под командованием генерала Макарова. По прибытии на Дальний Восток его повысили в звании.

С аэродрома Штубендорф выполнил свой последний боевой вылет наш командир эскадрильи Шутенко. Произошло это во второй половине марта. Как-то в один из дней он решил почему-то лететь на моей машине, хотя его самолет был исправен. Я был этим не особо доволен. Мне вообще не нравилось, когда на закрепленной за тобой машине летает кто-то другой. Обычно каждый летчик приноравливается к особенностям своей машины, к работе ее двигателя, подбирает наиболее благоприятные режимы работы, чтобы увеличить моторесурс. При этом одни эксплуатировали двигатель на щадящих режимах, а другие гоняли его, не жалея. Чаще так поступали те, кто летал не на своих машинах. Возможно, Шутенко полетел на моей машине, желая посмотреть, как она ведет себя в полете, и если понравится, взять ее себе. Так поступали многие командиры.

О том, что с ними произошло, рассказал его воздушный стрелок Иван Зубарев, вернувшийся после войны из плена. Над целью они попали в зону сильного зенитного огня. Когда самолет резко завалился в крен и почти полностью перевернулся на спину, стрелок понял, что вывести его в нормальное положение командир уже не сможет и надо прыгать. До земли было совсем немного, и он тут же выбросился из кабины. Как только раскрылся парашют, он стал искать глазами Шутенко, но ни в воздухе, ни на земле его не обнаружил. Немного в стороне от места приземления заметил факел огня. Это горели обломки взорвавшегося самолета. Видимо, Шутенко погиб вместе с ним. Скорее всего, добавил Зубарев, он был убит или тяжело ранен еще в кабине, поэтому неуправляемая машина стала переворачиваться на спину, и он не смог воспользоваться парашютом.

С гибелью Шутенко наша эскадрилья опять осталась без командира. Не везло нам на них. В который раз мне пришлось стать исполняющим обязанности комэска. Фактически я больше года почти без перерывов исполнял эту должность. Те же, кто числился на ней официально, больше занимались своими личными делами: у одного редкий день проходил без заглядывания в бутылку, второй больше находился на лечении в госпиталях, чем на работе. Миша среди нас ничем особенным не выделялся. В работе был аккуратен, любил жизнь, но судьба ему не улыбнулась. Я был с ним в хороших отношениях, и было его жаль. В эти же дни не вернулся с задания еще один летчик нашей эскадрильи. Летели мы тогда в составе сводной группы совместно с эскадрильей 621-го полка, которую вел А. Фукалов. По распоряжению Поваркова мы шли за ней.

Во время атаки цели с круга северо-западнее города Ратибор на нас напали «фоккеры». Завязался воздушный бой. Вижу, как один из «фоккеров» после атаки впереди идущего «ила» резко отворачивает в мою сторону и оказывается на встречном курсе. Успеваю нажать на гашетки пушек и пулеметов. Мгновение, и фашист проскакивает в нескольких метрах подо мной. Результата атаки я не видел, но думаю, что промазать со столь близкого расстояния не мог. Федя также потерял его из вида, так как мы все

это время находилась в развороте. Опрашивать после полета своих ребят не стал, так как не хотел подтверждать сбитою таким образом. Я не истребитель и счета сбитых самолетов не вел. Главной своей работой считал выполнение основной задачи. После сбора группы мы не увидели машины молодого летчика, выполнявшего свой второй или третий боевой вылет. Он прибыл из Балашовской школы, где был со мной в одном отряде, но закончил ее на два с половиной года позже. Чем было вызвано его столь длительное пребывание там, я не знал, а спрашивать об этом посчитал неудобным. Никто из летчиков не видел, что с ним произошло. В полку его считали без вести пропавшим. К сожалению, фамилии его я не запомнил.

Несли мы потери и на земле. Я уже говорил, что на аэродроме надо быть всегда внимательным, но в полку опять произошла трагедия: погиб человек, причем случилось это по причине его беспечности. В один из дней была нелетная погода, поэтому полк не летал и занимался работой на матчасти. По границе летного поля в районе стоянки шел рослый оружейник из 1-й АЭ (фамилии его не помню) и нес мелкие авиабомбы, держа их перед собой в руках, как обычно носят охапку дров. Занятый своим делом, он не видел и, видимо, не слышал предупредительных окриков товарищей со стоянки о грозившей ему опасности. Прямо на него на большой скорости неся только что приземлившийся «як». Истребитель был не с нашего аэродрома и сел у нас вынужденно с остановившимся двигателем. Произошло это из-за полной выработки топлива вследствие «блудежки». Не найдя своего аэродрома, он совершенно случайно выскочил на наш.

С замиранием сердца техсостав, находившийся в этот момент на стоянке, наблюдал за происшедшим. Подойдя сзади, «як» правой плоскостью рассек тело несчастного пополам. Верхняя половина тела упала на землю с зажатыми в руках бомбами. Случай гибели оружейника явился наглядным примером для всех. Вот к чему может привести беспечность и невнимательность на летном поле.

Активные широкомасштабные наступательные действия на нашем фронте приостановились. Для их продолжения не хватало сил и средств. Требовалась перегруппировка войск и пополнение их всем необходимым для нового мощного броска. Пока шла подготовка, часть войск на занятой территории вела бои по улучшению позиций и отражала атаки противника, пытавшегося вернуть утерянные рубежи или выйти из окружения. В отдельных местах немцам удалось отбросить наши части на восточный берег Одера. В этих боях активное участие принимала штурмовая авиация. Мы вели непрерывную воздушную разведку, наносили удары по транспортным средствам противника, уничтожая их на дорогах, в местах скопления, при погрузочно-разгрузочных работах, держали под контролем действия вражеской авиации, нанося удары по аэродромам.

Много неприятностей доставлял Бреслау. Блокированный еще в феврале, он стойко держался и не собирался капитулировать, несмотря на неоднократные ультиматумы командования фронта. Находясь в тылу наших войск, он держал часть сил, которые можно было бы использовать для решения других задач. По городу неоднократно наносились массированные удары авиации 2-й воздушной армии. Кроме того, он подвергался частым налетам более мелких групп самолетов. Сильно разрушенный город продолжал стойко держаться, и фашисты предпринимали все, чтобы выстоять. До нас доходили слухи о приковывании цепями к лафетам орудий зенитчиков, находившихся на крышах домов, чтобы они, не имея возможности покинуть боевые посты при адских бомбардировках нашей авиацией, до последнего вели огонь по самолетам. Зенитный огонь был очень сильным. Только плотный дым пожаров мешал им вести прицельный огонь.

Немало наших летчиков сложили свои головы под Бреслау. Здесь был сбит известный пикировщик дважды Герой Советского Союза генерал Полбин. Были потери и у нас. Запомнился рослый летчик из 2-й эскадрильи Бугров. От прямого попадания зенитного снаряда его самолет рассыпался на части. Наиболее

сильные налеты проводились раз в 10–15 дней. В городе не было ни одного дома, не пострадавшего от бомбардировок. И, несмотря на столь критическое положение, фашисты продолжали держаться. Непонятно, на что они рассчитывали? Некоторый спад накала боевой работы и весенняя распутица, приведшая к раскисанию грунта, на некоторое время снизили интенсивность полетов.

Пользуясь появившимся свободным временем, часть личного состава поддавалась соблазну заняться трофеями. Ключула на это и часть наших девушек. Среди них оказалась член партии Сергеева. Девушки ухитрились съездить в «самоволку» в Оппелън, откуда навезли всякого барахла. Когда об этом узнал Пстыго, то пришел в ярость. Дал им такой разнос, какой только мог. Больше всего досталось Сергеевой. Она получила взыскание по строевой линии и была исключена из партии. После принятия таких мер деятельность «трофейщиков» быстро сошла на нет. Лично я этим никогда не занимался, но однажды все-таки попал в неприятную историю. Летчик Пархоменко из соседней дивизии решил проведать друзей и приехал к нам на трофейном мотоцикле. Я его немного знал и попросил мотоцикл, чтобы сгонять в 135-й полк проведать своего бывшего однокашника и однополчанина Мишу Шатлыгина. Он был единственным оставшимся в живых, с кем я начинал воевать.

По пути в полк надо было проехать через деревню, где размещался штаб 308-й дивизии. Заметив у одного из домов военных, я остановился, чтобы спросить у них, где находится 135-й полк. Вместо ответа пожилой, одетый в летную куртку человек представился начальником штаба дивизии и спросил, кто я такой, откуда и по какому делу еду. После того как я ответил на все вопросы, он, неприступно смотря на меня, отобрал мотоцикл, ссылаясь на строгий приказ Конева, запрещающий пользоваться трофейным имуществом в личных целях. На доводы, что мотоцикл не мой и принадлежит летчику их дивизии Пархоменко, он никак не реагировал. Так и не повидав друга, пришлось на перекладных добираться в полк. Я очень неловко чувствовал себя перед Пархоменко, который ожидал моего возвращения. Не знаю, как он воспринял потерю мотоцикла тогда, но позже, когда стал служить в нашем полку, не раз вспоминал об этом.

Но самая большая неприятность произошла с командиром полка. Нам была поставлена задача: нанести бомбоштурмовой удар по аэродрому истребителей. Для Ивана Ивановича это была одна из желанных целей. Аэродром легче обнаружить, но главное при штурмовке можно отвести душу. Кому из летчиков-штурмовиков не хотелось видеть, как на земле горят самолеты, которые доставляли им столько неприятностей в воздухе. К тому же можно и себя показать. Видимо, Пстыго хотелось отличиться среди командиров полков, которые в конце войны практически совсем перестали летать на боевые задания. Распоряжение на вылет получили совсем неожиданно во второй половине дня. Время определялось готовностью полка к вылету.

Светлого времени при десятибалльной облачности оставалось не так уж много, поэтому подготовка проводилась поспешно, без тщательной проработки всех деталей, да и сам Пстыго почему-то очень торопился с вылетом. Он был уверен в успехе и, возможно, опасался, что его могут отложить. Но иногда самоуверенность подводит. Группу из 16 самолетов повел он сам. Заместителем у него шел командир 2-й АЭ капитан Четвериков. Боевой порядок состоял из трех групп. Последнюю вел заместитель командира 1-й АЭ старший лейтенант Коган. Командир 1-й АЭ и я остались на земле. Нас не включили в боевой порядок, сославшись на приказ командира корпуса, в котором говорилось о сохранении ведущих групп.

В этом приказе, в числе прочего, говорилось о том, что опытным ведущим меньше шестерки не водить, а если летит командир полка, то по возможности комэсков с собой не брать. Этот приказ (или указание) поступил, вероятно, не от командира корпуса, а от более высоких начальников, может, даже от самого Верховного, который решил побережь опытных ведущих для войны с Японией. Линия фронта тогда проходила с северо-востока на юго-запад. Объект удара находился юго-восточнее нашего аэродрома,

недалеко от чешской границы. Поэтому полк полетел не в западном направлении, а как бы в наш тыл. Для ведения ориентировки район полета особой сложности не представлял, но все равно надо было быть внимательным. У часто летавших летчиков, особенно ведущих, с этим проблем не было. Однако в новом районе базирования Иван Иванович летал мало, к местности с воздуха не присмотрелся и не запомнил характерные ориентиры для самолетовождения.

Для облегчения выхода в заданное место он больше полагался на железные дороги. Их в этих местах было много. Они словно сеткой опоясывали местность в направлении с запада на восток и с севера на юг и находились одна от другой в 35–45 километрах. Самая близкая от Штубендорфа, вдоль которой можно было выйти на него, проходила в непосредственной близости и шла через Оппельн на Гросс-Стрелиц и далее в Силезский промышленный район. На эту дорогу Иван Иванович и рассчитывал выйти. Будучи после штурмовки в возбужденном состоянии, он ее проскочил и продолжал лететь в северном направлении. Вскоре она появилась, но это была уже другая. Нужная дорога осталась в трех десятках километров южнее.

Будучи уверен, что идет правильно, он повел группу вдоль дороги, но в расчетное время аэродрома, находившегося западнее ее, не нашел. Не имея представления о своем местонахождении, Иван Иванович решил, что надо пролететь еще дальше. Не принимая во внимание подсказок своих летчиков, он снова повернул на север. Поняв, что заблудился, он занервничал и стал метаться всем полком в поисках своего аэродрома. На самом деле группа удалялась от него все дальше в северо-восточном направлении, упустив при этом такой важный элемент самолетовождения, как время. За ним он, видимо, не следил и не вел отсчета при отходе от цели. Сделай он это, сразу бы понял, что давно проскочил нужную дорогу.

Видя, что топливо подходит к концу, Четвериков передал летчикам по радио: «Все, кто хочет сесть дома, идите за мной». Кое-кто было пошел за ним, но грозный окрик командира полка заставил их немедленно возвратиться. Так что на своем аэродроме сел только Четвериков. Спустя какое-то время от командира отделилась 1-я эскадрилья. Коган привел ее на аэродром бомбардировщиков Ельс. Об их благополучной посадке нам стало известно поздно вечером. О местонахождении остальных мы узнали только в середине следующего дня.

Как только Пстыго увел группу на задание, у командного пункта полка собрались почти все его замы, в том числе Васильев и я. По предварительному расчету полет должен был длиться не более одного часа двадцати минут. Время проходит, а полка нет. Всякое бывает, рассуждали мы, может, Пстыго решил сделать лишний заход? На это уйдет минут десять. Но вот проходят и эти минуты, а полка все нет. Одни терпеливо ждут, всматриваясь в горизонт – не покажется ли с минуты на минуту долгожданный полк. Другие озабоченно высказывают предположения. Сидевший рядом со мной замполит Лагутин, хихикнув, проговорил: «Ну, видно, дорвался Иван Иванович, отводит душу по «мессерам». «Да ну, отводит, небось блудит, и только», – не удержавшись, промолвил я. «Блудит! – сердито посмотрев на меня, повторил он это неприятное слово, почему-то сильно задевшее его. – Ты подумал, что сказал? Может ли Иван Иванович при такой хорошей погоде и в таком составе блудить? Он тебе не Сенчикин. Не сравнивай командира с ним».

Желая доказать свою правоту, я для большей убедительности рассказал ему о случае, невольным свидетелем которого был. О нем, кроме меня и погибшего Остропико, в полку больше никто не знал. Произошло это в конце 1943 года сразу после прихода в полк Пстыго. Летели мы с ним тогда в задней кабине «ила» на аэродром Кочегарово для перегонки оставшихся там после перелета полка двух машин. На аэродром Кочегарово он сразу не попал. Выйдя на длинное Жижицкое озеро, на южной окраине которого располагался аэродром, ему следовало отвернуть вправо, и через несколько минут полета мы были бы на месте. Но Пстыго не смог сразу сориентироваться и определить свое место и пошел влево, в противоположную от аэродрома сторону, чем озадачил нас.

«Куда он летит? Подсказать ему, что ли?» – сказал я Остропико. «Давай пока не будем, он командир – знает, что делает и куда летит, посмотрим, что будет делать дальше. От озера небось не оторвется, поищет и найдет. Где-нибудь да сядем, не вечно же летать», – улыбнувшись, проговорил Николай. Вдоль озера он колесил минут десять, пока в конце концов не нашел. Правда, погода тогда была плоховата. Шел снежок, видимость не более двух километров. Пока искал аэродром, перенервничал, возбудился, а тут еще свежий снежок на полосе – высоту выравнивания из угла планирования определить трудно: не за что зацепиться глазом. Он возьми и выровняй машину, как сам любил говорить, с папу или с дом, ну, а результат такого выравнивания вы уже знаете.

Метание вокруг озера уже говорит, что в ориентировании наш командир не так силен, как можно подумать. Он, как, впрочем, и любой из нас, не застрахован от такой неприятности. Пока я потихоньку разговаривал с Лагутиным, прошло минут 15. Если их приплюсовать к остальному времени, то получается, что они смогут продержаться в воздухе еще с полчаса. Проходит еще минут 10–15. Группы все нет. Нам уже не до болтовни. Истекают очередные 15 минут. Молчание нарушил сидевший до этого спокойно инженер полка Перепелица: «Летать столько времени полком? Это же безрассудство. Даже если они придут сейчас, на посадку уйдет не менее 10 минут. Наверняка кто-нибудь упадет без топлива». Прошло уже больше двух часов, а в воздухе никого. К командному пункту потянулись люди со стоянок. «Неужели всех посбивали, а может, сели на другом аэродроме?» – спрашивали они. На их вопросы стал отвечать парторг полка Секач.

Наконец из-за леса на малой высоте показался Ил-2. Было непонятно, наш он или нет, и почему один, где остальные? Из гондол вывалилось шасси, «ил» с ходу сел и подрулил к стоянке. По номеру узнали машину командира 2-й АЭ Четверикова. Он вылез из кабины, резко сдернул с потной головы шлемофон и, видя, что на него вопросительно смотрят сотни любопытных глаз, понял, что от него хотят услышать. Недолго думая, без всяких вступительных слов громко произнес: «Блудят!» А потом добавил: «Если через пять минут не прилетят, то попа`дают в полях, кто где». «Ну, ты и напророчил, Лазарев», – понуро опустив голову, тихо произнес Лагутин. Не помню, что я ему ответил, но точно помню такие слова: «Вот теперь и гадать не надо, все ясно». Обидно было, что полк так оконфузился. Подобного еще не было. Несколько успокоились вечером, когда стало известно, что 1-я эскадрилья села в Ельсе.

На следующий день по приказанию майора Кириевского я привел их оттуда. На исходе дня стало известно, где находится основная часть полка. Все самолеты сели в поле на колеса, за исключением самого командира. Место посадки находилось северо-восточнее города Калиш, примерно в 150 километрах от нас. Далековато их занесло. Через день в полк вернулся сам Пстыго. Не думал я когда-нибудь увидеть его таким. «Блудежка» с посадкой на живот в поле заметно изменила его внешность, к тому же сказались бессонная ночь и мытарства в дороге. Осунувшееся небритое лицо с усталыми глазами и сердитый неприветливый вид никак не ставили его на место красавца номер один в полку, как он себя в шутку называл, когда находился в хорошем настроении. Идя мимо летчиков на командный пункт, ни с кем не поздоровался.

По пути ему встретился инженер полка по спецоборудованию Бершов. Как только Пстыго увидел его, стал выговаривать по поводу плохой работы радиополукомпас. «Вы, Бершов, совсем не настроили «чаенок». Он совсем не работал и не помог выйти на аэродром. Вот как вы готовите к полету оборудование командиру полка». – «Как это плохо настроил? – недоумевающе переспросил Бершов и добавил: – В полете РПК на нужную станцию настраивает сам летчик, а то, что компас был исправен, не сомневаюсь, так как перед полетом лично его проверил». – «Нет, Бершов, РПК не работал. Стрелка прибора ходила то в одну, то в другую сторону». «Значит, вы, товарищ командир, настроились на станцию неправильно или она не работала». – «А вы что, инженер, считаете, что я в этом не разбираюсь?» – сердито произнес Иван Иванович. – «Не знаю, как разбираетесь, но прибор был исправен, я в этом уверен. Конечно, как заблудились, так и прибор сразу перестал работать». Не дав договорить Бершову, Пстыго, не ждавший

такого явного отпора инженера, резко одернул его со словами: «Ну, Бершов, я вам этого не забуду. Я вам не мальчик, чтобы так со мной разговаривать». – «Ваших угроз я не боюсь, и не надо меня пугать», – так же резко отрезал Бершов. Заметив, как на него смотрят летчики, Пстыго, белея от негодования, прекратил разговор и пошел на КП. Такого резкого выпада со стороны подчиненного никому из нас еще не приходилось слышать. Видимо, Бершов посчитал, что за такую «блудежку» Пстыго наверняка будет снят с должности, поэтому он так нагло вел себя. Итак, командир, хоть и один, вернулся. Судьба остальных летчиков известна, самолеты целы.

Через день полк собрался полностью, за исключением самолета командира, который остался в поле. Значит, полк по-прежнему боеспособен. По прибытии летчики, находясь в возбужденном состоянии, стали делиться впечатлениями, правда, не столько о полете, сколько о «блудежке» и посадке в поле. Особенно много говорил об этом известный любитель поболтать на веселые темы летчик 2-й эскадрильи Добрынин. Пожалуй, только он мог красочно рассказать обо всем происшедшем. Ссылаясь на Начаркина, воздушного стрелка Пстыго, он рассказал, что командир после посадки на фюзеляж сел на плоскость машины, сдвинув на затылок шлемофон, и стал громко себя ругать: «Эх ты, Иван, да еще Иванович, имеешь понятие об общей ориентировке, что находишься над земным шаром, и о детальной, что находишься над Европой, и больше ты (далее шли нецензурные слова), болван, ничего не знаешь».

Добрынин подошел к командиру и по-уставному доложил: «Лейтенант Добрынин произвел благополучную посадку на колеса». – «Вижу и без доклада, кто как сел. Вы что, специально, что ли, хотите позлить меня?» – сердито проговорил Пстыго и после того, как Добрынин отошел, продолжил ругать себя, употребляя при этом большой набор слов и выражений, нисколько не смущаясь Начаркина. Позже, когда Пстыго ушел, стрелок, посмеиваясь, говорил летчикам, собравшимся у самолета командира, как он переживал свою оплошность и крыл себя за свой промах. Он думал, что будет строго наказан и не получит третьего «боевика», материал на который уже ушел. Все ждали, чем закончится для Пстыго «блудежка» – оставят его командиром полка или нет? Если оставят, то какое он понесет наказание?

Комиссия воздушной армии по расследованию потери ориентировки прибыла через несколько дней. Расследование проводилось за закрытыми дверями. Кто ее возглавлял, я уже не помню, но точно знаю, что в ее состав входил командир корпуса Горлаченко, у которого Пстыго был любимчиком. Михаил Иосифович, конечно, не мог бросить в беде своего подопечного и приложил все силы, чтобы спасти его. Работала комиссия долго, почти весь день, прихватила и ночь. Правда, ночью работа шла более шумно, чем днем. За зашторенными окнами слышались: хмельные голоса, мужской и женский смех (дамы были не из полка), звон посуды. Все это слышал часовой, дежуривший у окон помещения.

Рано утром комиссия уехала. Общеполкового разбора, которого все ждали, не проводилось. Летчики не были заслушаны, будто они не принимали участия в полете. После того полета Пстыго больше не летал. Через несколько недель вышел приказ по воздушной армии. В нем говорилось об имевшем место случае временной потери ориентировки в 893-м полку и обращалось внимание командира полка на более тщательную подготовку к полету и лучшее знание района полетов. То, чего боялся Иван Иванович, не случилось. Третий орден Красного Знамени он получил. Пожалуй, больше был наказан сам полк. Из всех полков корпуса он один не был награжден вторым орденом. От снятия с должности Ивана Ивановича спасло то, что все самолеты, кроме его собственного, остались целы и полк, таким образом, не потерял боеспособности.

Если бы летчики не нарушили положение о посадке самолета вне аэродрома и сели бы, как сам командир, на фюзеляж, то, пожалуй, не выручило бы и заступничество Горлаченко. Дело в том, что по инструкции садиться вне аэродрома надо только на фюзеляж, что обеспечивало безопасность экипажа, но при этом выходил из строя винт, деформировались гондолы шасси и т. д. В этом случае поднять самолет



без специального оборудования очень сложно, кроме того, нужен серьезный ремонт. В этом случае весь полк был бы небоеспособен в течение многих дней. Так что фактически командира спас летный состав.

Через несколько дней, встретив меня в коридоре штаба полка, Иван Иванович остановил и, смотря в глаза, вдруг говорит: «Ты не обижайся, что не награждаю тебя, не думай, что забыл. Знаю – у тебя около сотни вылетов, буду представлять на Героя. Ты этого достоин». Слова эти меня не особо обрадовали. Предчувствие говорило мне: Героя тебе не видать и орденов тоже. С последнего награждения прошло уже больше года. Не знаю, зачем он мне это сказал. Может, его слова являлись оправданием за награждение орденом Красного Знамени стажера с Дальнего Востока капитана Новикова, который он получил накануне «блудежки». Новиков выполнил всего четыре боевых вылета и получил столь высокую награду. Нам показалось, что получил он его не столько за боевые вылеты, сколько за уважение к нему, как к дальневосточнику.

Я же в сравнении с ним произвел гораздо больше вылетов, причем летал не рядовым летчиком, а в основном ведущим групп, и был единственным летчиком в полку, летавшим не меньше других и не получившим за зимние бои ни одной награды. В то же самое время штурман полка Карпов при равном со мной количестве вылетов получил два ордена Красного Знамени и орден Отечественной войны 1-й степени. Все свои полеты он выполнял в основном ведомым, за исключением одного-двух, когда водил звено. Я не собираюсь упрекнуть Карпова в том, что он был недостоин наград. Просто хотелось показать, насколько по-разному командование полка подходило к оценке боевой работы тех или иных летчиков.

Разве можно сравнить по результативности (достоверно подтвержденной) все, вместе взятые, его полеты с одним нашим, когда мы с Пятикопом ударили по станции Оболь. Об эффективности этого вылета стало известно от партизан, за что командующий воздушной армией Папивин порекомендовал командиру полка представить нас к награждению, что, кстати, не было сделано. У меня в то время было уже сорок восемь боевых вылетов, а третий орден был мною получен за семьдесят пять вылетов, да и полеты те по сложности не шли ни в какое сравнение с теми, которые выполнялись в конце войны. Пусть это будет с моей стороны нескромным, но мне кажется, что молчать об этом не следует. Что было, то было. Воевали мы не ради орденов, и дело начальства решать, кого и как награждать. Но когда такие вопросы решаются несправедливо, надо понимать, что у человека происходит в душе.

Затронув вопрос о награждениях, замечу, что он в те времена не был так отлажен, как, допустим, в царское время. Одни и те же ордена у нас давались и за боевые дела, и за мирный труд. После появления в середине 1942 года чисто военных орденов положение вроде бы должно было измениться, но этого не произошло – награждали по-прежнему как военных, так и гражданских одними и теми же орденами, причем полководческими награждались и те, кто к боевой работе не имел никакого отношения. До революции такое различие было. Например, орден Владимира с мечами вручался тем, кто имел отношение к боевым делам, без мечей – за мирный труд и другие заслуги, не связанные с боевой деятельностью.

В Военно-воздушной академии им. Ю.А. Гагарина мне не раз приходилось видеть начальника академической библиотеки полковника (фамилии его не помню), прослужившего в армии тридцать лет и за все это время никогда не покидавшего стен библиотеки. На его груди красовались два ордена Красного Знамени и Красная Звезда. Я думал, что он авиатор и получил эти награды за боевые дела. Но когда узнал, что они получены за выслугу лет, то стал смотреть на него иначе. Оказывается, кроме книг да потертых штанов, он ничего опасного в жизни не видел, и награды эти получил за исправно прослуженные годы. Правильно сделали, когда за боевую работу ввели новые награды. Только сделать это надо было раньше, и тогда не было бы по этому поводу всяких анекдотов. Однажды это пришлось почувствовать и мне.

Один из моих сослуживцев, в прошлом летчик-истребитель Герой Советского Союза Г.Л. Цоколаев,

смотря на мои колодки с наградами, как-то спросил: «Ты что, на войне технарем, что ли, был?» – «Да нет, – отвечаю, – летчиком-штурмовиком на Ил-2». – «А почему тогда так мало наград? – не унимался он, хитровато посматривая на меня. – Так ли это на самом деле?» Пришлось подробно рассказать ему о себе и летчиках нашего полка, о том, как воевали и награждались. Выслушав меня, он заметил: «У нас в полку летчиков не так награждали». На войне Цоколаев был награжден двумя орденами Ленина и двумя Красного Знамени, поэтому, увидев мои награды, подумал, что я из технического состава.

5 апреля закончилось более чем полуторамесячное пребывание полка на аэродроме Штубендорф, где была так сильно подмочена его биография и «обхезался» (часто употребляемое им слово) сам командир. Обер-Глогау, куда мы перебрались, находился западнее Одера, почти на сотню километров ближе к сердцу фашистского логова Берлину. Перебазирование на новую точку говорило о том, что в скором времени начнется наступление наших войск, которое, скорее всего, будет завершающим этапом войны. Настроение в связи с этим было приподнятое, и каждый, как говорится, молил бога дожить до Победы. Почти неделю мы из-за непросохшего летного поля не летали на боевые задания.

Пользуясь свободным временем, мы с ребятами бродили вокруг аэродрома, знакомясь с местностью. На одной из таких прогулок повстречали группу наших людей, угнанных фашистами в Германию. На попутных машинах они возвращались на Родину. Увидев нас, они спрашивали, нет ли среди нас земляков, как живет страна. Я был удивлен, что среди них было немало молодых мужчин. Они выглядели здоровыми и упитанными. Это говорило о нормальном питании и удивило нас.

Парней с такими свежими лицами мне не приходилось видеть с довоенных времен. Мы поинтересовались, чем они здесь занимались, где работали. Они, словно сговорившись, отвечали однообразно – жили в деревнях, работали на сельхозработах у фермеров. Возможно, так и было. Подумалось – повезло ребятам, не скупилась хозяйка на питание своих рабов. По их настроению чувствовалось, что возвращались они больше из чувства тоски по родным местам, чем из желания встретиться с родными и близкими. На вопросы, как им жилось и как с ними обращались хозяйка, ни один из них не сказал, что плохо. Такие ответы нас буквально обескуражили. Услышанное не укладывалось в нашем сознании. То, что мы узнали, никак не соответствовало нашим представлениям о людях, угнанных насильно в Германию. Были ли они теми, за кого себя выдавали, не знаю.

За пять дней пребывания на аэродроме Обер-Глогау полк не произвел ни одного боевого вылета. 10 апреля пришло распоряжение перебазироваться на новый аэродром Олау, находившийся примерно в 15 километрах от Бреслау. Погода в тот день стояла отличная. Весеннее солнце светило в полный диск. Было хорошо видно, как наша авиация, в который раз после очередного отказа фашистского гарнизона сдаться, всей воздушной армией бомбила город. Участвовал в налете и я. Не думал я тогда, что этот полет будет моим последним боевым вылетом. А перед этим мне предстояло перелететь со старого аэродрома на новый. Во время перелета произошла неприятность, очень напомнившая мне первый боевой вылет, совершенный в Райских Выселках. Командир полка почему-то приказал мне лететь не на своей машине, а взять ее из 2-й АЭ. Не помню, за кем из летчиков она была закреплена, кажется, за Четвериковым.

Причина, по которой пришлось лететь на чужом самолете, стала понятна позже. Дело в том, что предстоящий полет был у меня сотым, своего рода юбилейным. Фактически у меня их было значительно больше. Иван Иванович знал, каким по счету будет у меня этот вылет, и решил сделать для меня сюрприз – выделить по такому случаю одну из лучших машин в полку. Механик самолета старшина Петр Струнин и мотористка Нина Полякова также были одними из лучших. И вот этот механик опростоволосился – не проверил, все ли замки Фэйри закрыты на крышке верхней части капота мотора. Во второй половине разбега, почти при отрыве крышка стала вспухать и встречным потоком воздуха завернулась назад, полностью перекрыв туннель воздухозаборника водо- и маслорадиаторов. Вода в системе охлаждения

работавшего на максимальных оборотах двигателя мгновенно закипела. Из расширительного бачка повалил пар. Попадая на остекление фонаря, он покрыл его матовым налетом, через который ничего не было видно.

И если в Райских Выселках лист в конце концов сорвало, то на этот раз он засел основательно. На посадку зашел по малому кругу и приземлился. Взлет производился в непосредственной близости от стоянки самолетов, где находились технари. Обычно они всегда следили за взлетающими самолетами. Так было и в этот раз. Они видели, как задралась крышка капота и как после этого запарил мотор. «Ну, Петр, будет тебе разнос!» – сказал ему кто-то, увидев, что я захожу на посадку. Не скрою: мне хотелось сказать ему что-нибудь крепким словом, но делать этого не стал, посчитав неудобным ругать человека, к которому относился с уважением. И хотя именно он являлся ответственным за подготовку самолета к вылету, я понимал, что от ошибок никто не застрахован.

В Олау Пстыго дал мне задание: в составе двух шестерок нанести бомбовый удар по топливозаправочным станциям на восточной окраине Бреслау. На наружные держатели подвесили бомбы ФАБ-250. К цели мы подошли на высоте 1700 метров – на 300 метров выше из-за сильного черного дыма, стоявшего над горевшим городом. С обычного угла пикирования бомбить не решился, боясь в сильном дыму столкнуться. Пришлось работать с небольшого угла. Выполнили один заход. Перед глазами сверкали трассы «эрликонов». Все небо было в шапках разрывов крупнокалиберных зенитных снарядов. Били они не прицельно, а больше наугад, в расчете на то, что при большом количестве самолетов наверняка в какой-нибудь да попадут. В таких условиях выполнять противозенитный маневр опасно. Трудно было определить, в какую сторону надо бросать машину, чтобы избежать прямого попадания. На осколки особого внимания не обращали – главное, чтобы они не затронули жизненно важных элементов конструкции и самого летчика. Истребителей мы не боялись: их под Бреслау было мало, и они нам не встретились.

С задания вернулись в парадном строю в полном составе. После посадки к моей машине подошла группа летчиков полка во главе с Иваном Ивановичем. Они подхватили меня на руки и стали качать, выкрикивая: «С сотым вылетом, с сотым вылетом!» Такой встречи я не ожидал. Видимо, Пстыго заранее все подготовил, чтобы сотый вылет стал памятным для меня и принес приятное настроение. Он, как и первый, а также те, которые едва не стоили жизни, остались в памяти навсегда. После нескольких приятных минут поступило распоряжение вновь лететь на Бреслау. Но, прождав в готовности к вылету весь оставшийся день, слетать так и не пришлось. Поступила команда снять готовность.

Встретив Полину, прибывшую с техсоставом из Обер-Глоау, рассказал ей, как меня поздравляли с сотым вылетом. Она, в свою очередь, поделилась, как отреагировали в ее эскадрилье на промах Струнина. «Да! – говорили технари. – Это не наш Четвериков». А Полукаров сказал: «Я специально пришел послушать, как Лазарев будет материть старшину, а он только и сказал: «Ну что ж ты так невнимательно готовил самолет? Небось сам видел, как от него валил пар». Будь я на его месте, выmaterил бы с душой». Из рассказа Полины я понял, чем был вызван такой интерес техсостава 2-й АЭ к тому, как я отреагирую на случившееся. В этой эскадрилье, подражая своему командиру, за подобные промахи техсостав получал хороший нагоняй с употреблением крепких словечек. Этого они ожидали и от меня. У себя в эскадрилье я никогда не делал таких разносов, считал, что специалисты и так переживают свой промах. Ругань с матерщиной будет еще больше раздражать людей и ущемлять их достоинство. Я хорошо понимал состояние тех, кому приходилось безответно выслушивать матерную брань и ругань.

На следующий день после прилета на аэродром Олау в столовой мы услышали историю о том, как фашисты обманули командира нашего ОБАТО. Накануне он доложил в вышестоящий штаб, что топливо на аэродром завозить не надо. В наземных и подземных емкостях много трофейного. Каково же было его

удивление, когда утром обнаружилось, что все емкости пусты. Куда оно могло деться, никто не знал. Вскоре все выяснилось. Оказалось, что топливные емкости были соединены подземными трубопроводами с Бреслау. Как только осажженным стало известно о посадке полка в Олау, они сразу начали перекачку топлива и за ночь полностью осушили их. Нашим тыловикам это и в голову не могло прийти. Будь они поумнее и расторопнее, наверняка смогли бы что-то предпринять, чтобы удержать трофеи у себя.

Сразу после завтрака поступило совсем неожиданное распоряжение: взять с собой минимальное количество предметов туалета и приготовиться к отправке в тыл для получения новых самолетов. На транспортном Си-47 во главе с командиром полка мы вылетели с аэродрома Бриг. Он находился дальше от Бреслау, и поэтому была меньшая вероятность подвергнуться нападению истребителей противника. После нескольких посадок для дозаправки и ночлега на Львовском аэродроме мы в сильном снеговом заряде сели на аэродроме Дядьково близ Дмитрова. Во время недельного пребывания на аэродроме, где принимались и облетывались самолеты, нас навестил бывший командир полка Хромов. После лечения ног на фронт он уже не попал и с повышением в должности был оставлен в ВВС Московского военного округа. Нам было приятно встретить своего бывшего командира.

Выглядел он бодро и свежо. В группе, окружавшей его, в основном находился технический состав. Летчиков, которых он знал, было всего четверо – Васильев, Сукасян, Портненко и я. Остальные прибыли уже после его ухода из полка. Тех «старичков», кого он называл пофамильно, в полку уже давно не было. Все они, за редким исключением, погибли. Меня он хорошо помнил и попросил, если представится возможность, достать ему охотничье ружье. К сожалению, своего Батю, как мы его называли, я больше не встречал и дальнейшей его судьбы не знаю.

Перегонка машин по разным причинам затянулась. Но в конце концов сделав пять промежуточных посадок, мы вернулись домой. В пути не обошлось без происшествий. В Прилуках, где из-за отсутствия бензина больше всего засиделись, на оставшиеся гроши летчики 1-й эскадрильи купили спиртного. Поднабравшись зелья, вздумали поговорить по душам с командиром полка по поводу наградений. Все были недовольны несправедливыми награждениями. Донимало то, что штурман полка Карпов, прибывший в полк в конце прошлого лета и совершивший меньшее количество вылетов по сравнению с другими, наград получил больше. Летчик Андреев, обычно спокойный и даже скромный в трезвом состоянии, под действием хмельного стал агрессивен. Выхватив из кобуры пистолет, набросился на Пстыго. Иван Иванович, опасаясь неприятности, схватил пистолет за ствол и пытался вырвать его из рук Андреева, но сделать этого не сумел.

Для Ивана Ивановича это закончилось травмой правой руки. Мушкой пистолета Андреев сильно порезал на ней кожу. Об этом мы узнали на следующий день, когда Пстыго собрал весь летный состав и стал производить разбор происшествия. Протрезвевший Андреев каялся и слезно просил прощения. Извинился за летчиков и командир АЭ Васильев. Делая разнос, Пстыго намеками дал понять своему любимцу, что для эскадрильи это даром не пройдет. Некоторые капитаны, а им из летчиков был только один Васильев, майора получают позже, чем кое-кто из старших лейтенантов. Видимо, он имел в виду штурмана полка Карпова. Взрыв недовольства, связанного с несправедливостью награждения летного состава 1-й АЭ, хоть и произошел по пьянке, но был не случайным. Недовольство летчиков возникло давно. Ничего подобного в полку раньше не было. Случай запомнился надолго, и, конечно, не забыл о нем и командир. Я это понял в беседе с ним, когда мы обсуждали вопрос о встрече однополчан через несколько десятилетий после войны. Он интересовался, кого мы собираемся пригласить на встречу, опасаясь, что некоторые обиженные начнут припоминать свои обиды и, не дай бог, еще съездят по морде, что, к сожалению, иногда на таких встречах бывает.

Пока мы гнали самолеты, наши войска проводили завершающую наступательную операцию, и

самолеты фронту уже фактически не были нужны. Во время майских праздников мы услышали радостное сообщение о падении Берлина. Было ясно, что конец войны – дело нескольких дней. Но пока фашисты продолжали яростно сопротивляться, и гибли люди. Нам хотелось как можно быстрее долететь до фронта и принять участие в завершающих боях войны. 8 мая длительное сидение в Прилуках закончилось. После заправки топливом в Бердичеве мы должны были лететь в Грудек Ягелонский, находившийся около Львова. Вырулил со своей группой и я. Запрашиваю разрешение на взлет. Команды пока нет, запрашиваю повторно. На этот раз поступает команда: «Взлет прекратить, вылет запрещен по погоде».

После заруливания пошел на командный пункт, выяснить, где именно плохая погода. Оказалось, что на перевале через небольшой горный массив в районе Кременец проходит теплый фронт с низкой облачностью и облаками. Пока выяснял обстановку с погодой, пошел дождь. Аэродромная комендатура предложила нам искать ночлег самим в частных домах, расположенных неподалеку. Жилье мы нашли не сразу. Пришлось обойти несколько домов. В конце концов удалось найти хорошую отдельную комнату с чистым бельем. Проснулись мы раньше обычного, когда только начинался рассвет. Разбудила нас канонада зенитного огня. Неужели налет вражеской авиации? И это в конце войны! Не поднимаясь с постели, соображаем – лежать или вставать, чтобы узнать причину пальбы. Не дожидаясь Саши, быстро встаю и выхожу на улицу.

К своему удивлению, слышу, как где-то невдалеке играет гармошка. Вот здорово, бьют зенитки, а тут кто-то навеселе, вот что значит привычка. На улице пусто, спросить, что происходит, не у кого. Наконец около одного из домов встретил старушку, которая обратилась ко мне со словами: «Сынок, родненький ты мой, первый, кого я сегодня вижу, дай поцелую тебя – радость-то какая, только что по радио сообщили: война кончилась!» Теперь ясно, почему бьют зенитки и играет гармошка. Наконец-то дождались! Все! Войне конец! Стою, словно одурманенный, не зная, что предпринять.

От радости хотелось петь, стрелять, целовать всех подряд. Расстаюсь со старушкой и бегом к Саше – надо обрадовать и его. Встретил его у хозяйского дома. Он уже знает. Обнимаемся, поздравляем друг друга с Победой. От радости увлажнились глаза. Было уже не до сна. Его как рукой сняло. От вечернего дождя остались только лужи. Чистый небосклон и показавшиеся лучи восходящего солнца предвещали хороший солнечный день. Сразу захотелось быть сейчас с теми, с кем пришлось воевать ради Победы. Вспомнились погибшие товарищи, мечтавшие дожить до конца войны, особенно те, кто погиб незадолго до ее конца. Стало жаль, что не удалось улететь вчера вместе с первыми двумя эскадрильями. Всем вместе было бы приятнее узнать о Победе. Надо срочно идти на аэродром – узнать, есть ли разрешение на вылет. На улице стал появляться народ. У всех повеселели лица. Почти каждый встречный, глядя на тебя, одетого в военную форму, приветливо улыбался, говорил приветственные слова, жал руки. Женщины, в большинстве пожилые, обнимали и целовали. Такого ликования народа мне больше не пришлось видеть.

В радостном настроении мы с Сашей пришли в штаб перелетной комендатуры. Там нас ошарашили: «Сегодня никаких перелетов не будет. Пришло сообщение: по всей стране объявлен выходной день. А раз так, то какие могут быть полеты?» Постепенно собралась вся эскадрилья. Все ждут моего командирского слова. Пока молчу, рассчитываю на изменение обстановки. Решил зайти к дежурному по перелетам и уточнить относительно вылета группы. Не узнав ничего нового, дал команду летчикам отдыхать до завтрашнего дня, предварительно предупредив: «Не забываться, горилки много не пить, быть со мной на постоянной связи. Не исключено, что от дежурного может поступить команда на вылет».

В Бердичеве я находился впервые. Решил побродить по городу. Наиболее посещаемым местом был тогда рынок. Там можно было приобрести что-либо без карточек и узнать новости. С него я и начал. Не успел я с ним ознакомиться, как ко мне подошла женщина и спросила: «Вы не с аэродрома будете?» – «Да», – ответил я. «Вот за тем углом стоит машина и собирает каких-то летчиков. Им срочно надо летать».

Если вы из них, идите и узнайте, может, и вам туда надо». Быстро, едва не бегом, направляюсь к машине.

За углом действительно стояла автомашина, и около нее офицер из комендатуры. В кузове сидели летчики Свиридов, Репин, Сельский. Посылаю их обойти рынок и поискать наших. Через несколько минут собрались почти все, за исключением Пятикопа. Часть летчиков была уже навеселе, но держались на ногах бодро и рассуждали вроде бы нормально. Прождав Сашу еще какое-то время, решил ехать без него. Перед отъездом зашел в пивную – наиболее посещаемое им в любом городе место – и попросил продавца, если тот увидит летчика такой-то внешности, передать ему мою просьбу немедленно прибыть на аэродром. На КП сообщили, что вылет группе разрешен. Взлет – по готовности. Перед тем как дать команду готовиться к полету, осмотрел всех летчиков. У некоторых еще чувствовался хмель. Решил немного потянуть время в надежде, что ребята немного проветрятся и, может, придет Пятикоп. Время запуска двигателей назначил через сорок минут.

Через некоторое время слышу запросы на запуск двигателей. Саши все нет, решаю лететь без него. Даю команду на запуск. Проходит несколько минут – вижу, у всех, кроме машины Пятикопа, вращаются винты. Собираюсь дать команду на выруливание и тут вижу, как механик, улыбаясь, показывает рукой вправо. Вижу, как с парашютом за спиной на кривых полусогнутых ногах бежит, обливаясь потом, Пятикоп. Расстегнутый воротник гимнастерки, фуражка на затылке, прищуренные глаза давали понять, что он пьян. Подзываю к себе и спрашиваю: «Как себя чувствуешь?» Хотя и так знал, какой будет ответ. «Все нормально, не бойся, долечу». На всякий случай предупреждаю: «Не иди близко ко мне, не брей, а то еще столкнешься с землей». Улыбаясь, машет рукой и говорит: «Тильки так и никак иначе – все будет нормально, долечу, как всегда». Пришлось рискнуть и взять его с собой.

В наше время лететь в таком состоянии не разрешил бы ни один командир, но тогда многое прощалось и на многое смотрели сквозь пальцы. Никакого предполетного медицинского осмотра не было, и каждый летчик сам определял свое состояние. С другой стороны, нам очень хотелось быстрее добраться в полк. До Грудека Ягелонского долетели нормально. Пятикоп шел на своем месте, как ему и положено. После посадки выглядел вполне трезвым, казалось, будто и не был два часа назад во хмелю. Дежурный по перелетам проинформировал нас, что группа Пстыго улетела утром и сейчас сидит в Ченстохове. После заправки топливом мы должны лететь туда же.

Дозаправившись и пообедав, мы отправились дальше. На исходе дня в Ченстохове встретили своих. Поздоровали друг друга с Победой. Рассказали нам, что им пришлось пережить в связи с сообщением о конце войны. Ночевали они в финских домиках на окраине аэродрома близ опушки леса. Там, как и во многих других местах Западной Украины, имелись группы бандеровцев, нередко беспокоивших наши войска. Под утро они были разбужены стрельбой в районе аэродрома. Стреляли из всех видов оружия. Летчики подумали, что идет бой. Командир объявил боевую тревогу. В одном белье, с пистолетом в руке, выскочил из домика и залег за каким-то прикрытием для отражения налетчиков. Спустя какое-то время беспорядочная стрельба навела на мысль, что это не бандиты. На эту мысль навели зенитчики. Они пускали трассы в небо, где не было никаких самолетов. Послали кого-то к ближайшей батарее, узнать причину безалаберной пальбы. Вернувшийся гонец принес известие о Победе.

Вечером в честь такого дня нам дали фронтовые сто граммов. Я давно уже не пил, но ради Победы было бы грешно отказаться. После ужина случайно встретил двух бывших однокашников по Балашовской школе. Они только закончили ее и летели на фронт. Повоевать им, конечно, не пришлось. Конец войны застал их в пути. Егорцев и Пинчук за три года заметно возмужали. Оба были младшими лейтенантами, но почти полностью сохранили курсантские привычки. Было забавно видеть, как они ко мне относились – держались настороженно, называли на «вы», хотя я просил называть меня, как раньше, когда мы все были курсантами. Они видели во мне боевого командира. Окажись я на их месте, то вел бы себя так же. Почему

ребята учились так долго, спрашивать не стал, но по себе знаю: многое зависело от них самих. Было бы желание воевать.

Всю войну они отсидели в тылу, в то время как основная масса бывших курсантов вкалывала на фронтах, и многие из них отдали жизни во имя достижения Победы. Большими друзьями они мне не были, но после войны я все же интересовался, как сложилась их дальнейшая летная карьера. Через несколько лет после войны Пинчук погиб в Прибалтике при столкновении самолетов в воздухе. Егорцев при сокращении армии после войны уволился в запас и в середине шестидесятых умер. Фактически служба в авиации ничего им не дала.

Последним аэродромом нашего базирования был Альтвартау. На него мы прилетели на второй день после Победы. Война окончилась, но сразу же после посадки нам объявили готовность к боевому вылету. Под самолеты подвесили бомбы и РСы и указали вероятное направление полета. Оказывается, с запада в район Чехословакии движется большая группировка противника под командой генерал-фельдмаршала Шернера. Она не подчинилась Акту о капитуляции и стремилась нанести мощный удар по нашему фронту. По этой группировке наносили мощные удары 1, 2 и 4-й Украинские фронты. Бои продолжались до 11 мая. В день нашего прилета в Альтвартау наши танки по просьбе чехов выручили их. Отбой боевой готовности полку был дан 13 мая, после прекращения сопротивления фашистских войск. Правда, мы ни одного вылета не сделали. Со снятием боевой готовности мы наконец вздохнули с облегчением. Мало кто знал, что и после Победы на нашем фронте еще несколько дней продолжала литься кровь.

После снятия боевой готовности мне пришлось лечь в лазарет. Фурункулез снова дал о себе знать, и полковой врач посоветовал полежать в лазарете, чтобы полечиться более основательно. Как-то под вечер слышу голос начальника штаба полка Чередника. «Лазарев, – обратился он ко мне, – как себя чувствуешь?» – «Хорошо», – не задумываясь, ответил я. И тут же подумал, что вопрос этот он задал неспроста. «Ну, раз так, собирайся в Москву, поедешь на Парад Победы», – улыбаясь, продолжил он. Мне показалось, что он шутит, но, судя по тому, что он попросил меня сразу идти в штаб дивизии, стало ясно, что все серьезно. Вместе с Полиной и комэском 1-й аэ Васильевым прибыли к Кожемякину. Вначале я не понял, почему с нами была Полина, но позже стало ясно – комдив знал о наших взаимоотношениях.

Он дал указание прибыть ей, чтобы повидаться со мной перед отъездом. Из штаба дивизии мы направились к машине, которая должна была отвезти нас в штаб корпуса. В это время Полина говорит: «Сегодня я была посыльной по штабу и слышала разговор комдива с командиром полка. Кожемякин спросил у Пстыго, кого тот думает послать на Парад Победы. Иван Иванович сказал: «Думаю, Васильева и Пунтуса». На что комдив заметил: «У вас в полку есть более достойная кандидатура – Лазарев». – «Лазарев болен, лежит в лазарете». – «Что с ним?» – поинтересовался комдив. «Лежит с чирьями». – «Это не так страшно. Узнайте, может ли он ходить? Если может – посылайте его». Слушая ее рассказ, мне стало как-то не по себе. Было ясно, кому Пстыго отдавал предпочтение – Пунтус продолжал оставаться одним из любимчиков Ивана Ивановича. При посадке в машину я обратил внимание, что от нашего полка было всего двое, в то время как от остальных по три-четыре человека. Видимо, комдив припомнил Пстыго «блудежку» и срезал количество участников.

В Бунцлау, где находился штаб корпуса, я встретил своего бывшего комэска Быкова. Он был уже майором. После нескольких месяцев учебы на Липецких курсах он получил назначение на должность начальника воздушно-стрелковой службы соседней 308-й штурмовой дивизии. Мы были рады встрече. Обнялись. Сказал, что больше не пьет. Правда, я ему не очень поверил. Месяца через три после этой встречи слышал, что он снова запил и чем для него закончились все эти попойки. Быков как летчик ничем особым не выделялся, и о нем можно было бы не упоминать, но поскольку мне довелось служить с ним в одной АЭ почти семь месяцев, не сказать нельзя. Я хотел на реальном примере показать, как складывается

жизнь и служебная деятельность таких, как он, в общем-то, довольно толковых людей, когда они трезвы и находятся в здравом рассудке.

Вечером сборная группа из всех полков корпуса направилась в Дрезден, где формировался сводный парадный полк 1-го Украинского фронта. При выезде из города проехали мимо кладбища, на котором, согласно завещанию, похоронено сердце фельдмаршала Кутузова, изгнавшего Наполеона из России. Преклонив головы перед могилой со срезанным верхом гранитного столпа, отдали почести знаменитому полководцу, выполнив свой долг и, как могли, приказ командующего фронтом Конева от 7 марта 1945 года. В нем говорилось: «Всем войскам, идущим по этому направлению к фронту, останавливаться на сутки в районе города Бунцлау. Приводить себя в порядок и проходить мимо памятника Кутузову торжественным маршем, отдавая воинские почести великому полководцу. Выделять оркестры для исполнения народных маршей. После торжественного прохождения следовать по боевому назначению». И войска выполняли этот приказ.

В Дрезден мы приехали ночью и города совсем не видели. Утром нас повезли в район, где должны были проводиться тренировки. Проезжая через жилые кварталы, бросилось в глаза, насколько сильно они были разрушены массированными налетами американских бомбардировщиков. Я не видел ни одного целого дома. Наблюдая эту картину, представил, что пришлось пережить населению. Вот если бы американцы били так по военным объектам, промышленным центрам, заводам. Такие бомбардировки уничтожали только мирное население, их жилища и наносили моральный ущерб. И в то же время они вызывали большую ненависть к своему противнику.

Подготовкой к параду руководил сам Конев. Ему по приказу Сталина предстояло вести сводный полк по Красной площади. Непосредственной подготовкой занимался один из ветеранов парадов в Москве генерал-майор Бакланов. Говорили, что до войны он 18 раз маршировал по Красной площади. Сводный полк парадного расчета состоял из нескольких батальонов. Головным шел пехотный, как основной род войск, без которого не существует ни одна армия мира. Наш, авиационный, шел пятым. Он полностью состоял из офицеров. Конев никогда не называл его по номеру и обычно говорил: «Летчики». В составе батальона находился единственный тогда в стране трижды Герой Советского Союза А.И. Покрышкин. Все участники парада были подобраны из числа ветеранов войны, отличившихся в боях и отмеченных правительственными наградами.

У нас в батальоне из 400 человек было не менее 70 Героев и дважды Героев Советского Союза. О Покрышкине тогда знала вся страна, и мы гордились тем, что он находится среди нас. В то время его знали и за рубежом. Президент Рузвельт, упоминая имя аса, отмечал, что благодаря самолету «Аэрокобра», поставляемому нам в порядке военной помощи, Покрышкин добился большого количества побед, давая этим понять, что они поставляют нам отличные боевые самолеты. Машина была действительно неплохой, и именно на «Кобре» Александр Иванович сбил наибольшее количество фашистских стервятников. Чтобы у читателя не сложилось мнение, будто наши самолеты хуже, замечу, что наши летчики сбивали на них не меньше, чем на «ленд-лизовских».

Другой трижды Герой И.Н. Кожедуб получил это звание через несколько дней после парада. Он летал на самолетах Лавочкина и за два года войны сбил 62 самолета. В том, что наши истребители не хуже «Кобры», я убедился через год после окончания войны. Мне довелось полетать на «Аэрокобре», «Кингкобре», а затем и на нашем «яке». По своим пилотажным качествам и вооружению, он не уступал «американцам», а Як-3 даже превосходил их. По отзывам летчиков, пилотировавших Лавочкины, они были не хуже.

В здании, где размещался парадный расчет, находился фронтальной госпиталь. Ходячие раненые выходили во двор посмотреть на наши тренировки. Как-то я обратил внимание на одного из них, сильно



обгоревшего. Во время перерыва с перекурком его окружили танкисты. «Да, досталось танкисту», – подумал я. От ушей у него остались только раковины, от носа – одни отверстия, глаза не закрывались. Из них все время текли слезы. На обгоревшей голове ни волосинки, на левой руке ни одного пальца. Страшно было смотреть на него. Летчики горят здорово, но этому танкисту досталось не меньше. Прислушиваюсь, о чем с ним говорят братья по оружию. К моему удивлению слышу, как он называет номер нашего полка. Может, ослышался?

Кто-то говорит: «Здесь должны быть люди из всех полков. Эй, авиаторы! Есть ли кто-нибудь из 893-го штурмового?» Толпа танкистов, увидев мое движение, стала расступаться. На ходу стал соображать, кто бы это мог быть. Вспомнил всех невернувшихся с задания за весь зимний период. Внешность обгоревшего настолько изменилась, что я не мог его узнать. Подойдя вплотную и чувствуя неловкость, стал всматриваться. «Олег, ты что – не узнаешь?» Когда он открыл перекошенный беззубый рот, я увидел два золотых зуба. Ба! Да это же Ваня Цыганков, летчик нашей эскадрильи. В полку больше ни у кого золотых зубов не было. Не удержавшись, пытался его обнять, но он попросил этого не делать, сославшись на боль. Вечером я пришел к нему в палату. Там он поведал мне свою историю.

В первые дни зимней наступательной операции он в составе смешанной полковой группы, ведомой заместителем командира полка майором Кириевским, полетел на уничтожение объектов, находившихся примерно в 100 километрах от линии фронта. На обратном пути зенитным огнем была перебита маслосистема. Мотор загорелся и встал. Прыгать не стал – мала высота. При посадке в поле крыло, зацепившись за какой-то холмик, похожий на смерзшуюся копну сена, отломилось. Горящий самолет перевернулся на спину и прополз еще немного. Выбраться из кабины самостоятельно он не смог. В огне и дыму потерял сознание.

Очнулся от сильной тряски в коляске мотоцикла, в которой лежал почти голый. На заднем сиденье сидел немецкий солдат в шинели и, наклонившись, рукой поддерживал его. Тут же снова потерял сознание. Второй раз пришел в себя в товарном вагоне и тоже от тряски. Он лежал на полу, прикрытый какими-то рогожками. От боли снова потерял сознание. Сколько времени он находился в беспомощности, не знал, но когда очнулся, понял, что прошло очень много времени. Была уже весна. Это было видно по высоте солнца, ярко светившего в окне. Тут он понял, что находится в госпитале у немцев.

В затянувшейся беседе Иван подробно рассказал о своем лечении, о том, как оказался в Дрездене. Он был без сознания почти три месяца. Кормили его питательными растворами. Госпиталь находился в Берлине, но потом, с приближением наших войск, немцы эвакуировали его в Дрезден. Здесь его и застал конец войны. У него сильно обгорели ноги. На одной не хватало четырех пальцев. Выгорела часть икры и ягодицы. Несколько раз я навещал Ивана в госпитале. При каждом посещении старался подбодрить его, поднять настроение.

После недельного пребывания в Дрездене нас отправили в Москву. Накануне отъезда многим из нас вручили награды. В их числе был и я. Награды вручал маршал Конев, но только Героям. Орден Отечественной войны 2-й степени я получил из рук генерала армии Петрова. Не ожидал я, что за свои вылеты на этом фронте получу такую награду. Вспомнились слова Ивана Ивановича: «Не обижайся, что не даю тебе орденов. Буду представлять к Герою». Хоть и не особо в это верилось, но, когда зачитывали список награждаемых, была мыслишка: может, и тебе звездочка перепадет. Когда Петров после чтения списка дважды Героев, в числе которых был танкист полковник Драгунский, перешел к Героям, я стал прислушиваться: нет ли в нем моей фамилии? Ее не оказалось.

После Героев полковник зачитал список награжденных орденом Ленина, а затем и Красного Знамени. Меня и там не было. На очереди был орден Отечественной войны 2-й степени. И вот слышу: «...капитана Лазарева Олега Васильевича». Стоявший рядом со мной однокашник по Балашовской авиашколе Герой

Советского Союза Коля Кочмарев подталкивает и говорит: «Иди, чего стоишь, тебя назвали». Ну что ж! Спасибо и за это. Воевали мы не за ордена, но кого и как награждать – начальству виднее. Правда, на душе остался неприятный осадок.

По отличным дорогам, местами разбитым войной, нас на «студебекерах» отвезли в Бреслау. Из-за лившего дождя нам не удалось посмотреть прилегающую к дороге местность. А она была очень привлекательной. Посматривая на мокрую дорогу, я все время думал об Иване Цыганкове. Перед глазами стояла его изуродованная внешность. Сколько же он перенес мучений и сколько их придется еще перенести! Никак не укладывалось в голове, что немцы могли так выхаживать нашего летчика.

Прибыв в Бреслау, мы увидели жуткую картину. Вокруг нас были одни развалины. Я не видел ни одного целого дома. Массированные бомбардировки авиации 2-й воздушной армии превратили город в груды кирпича и камней. Глядя на эти развалины, подумал: «Здесь есть и моя работа. Интересно было бы посмотреть, куда попали наши бомбы». Вот к чему привело упрямство фашистов, не пожелавших добровольно оставить город. Выполняя вышестоящий приказ, они не подумали, во что их упрямство обойдется городу и его жителям.

Из-за отсутствия помещения для ночлега мы в ожидании эшелона просидели всю ночь на железнодорожной станции под открытым небом. Хорошо, что к вечеру дождь прекратился, иначе мы бы здорово промокли. «Студебекеры», высадив нас, сразу же уехали. До Москвы мы ехали с шиком. Состав шел по литеру «А» с остановками только для смены паровозов. В поезде отлично кормили и на обед давали по 100 граммов. В тех местах, где приходилось останавливаться, нас сразу же окружали толпы местных жителей. Приветствовали, жали руки. Приехали на Киевский вокзал. Постояли немного и отправились на станцию Новая. Не доезжая до платформы, высадились прямо на путях рядом с шоссе Энтузиастов. Тут же появились москвичи, узнавшие, что мы приехали на парад.

Начались расспросы – нет ли среди нас знакомых и земляков, и такие, конечно, находились. На шоссе нас построили поротно в своих батальонах. Поскольку батальон состоял из одних офицеров, нас поставили в голову фронтовой колонны. Вел ее генерал Бакланов, за ним со знаменем фронта шел трижды Герой Советского Союза полковник Покрышкин с двумя ассистентами дважды Героями. Смотрелись мы впечатляюще. В колонне находились представители всех родов войск, кроме моряков. В таком порядке через Андронниковскую площадь под звуки марша мы пришли в баню. На всем маршруте нас встречали и сопровождали толпы москвичей. Останавливались машины, автобусы, трамваи. Из них выскакивали люди и, ликуя, приветствовали нас. У большинства пожилых, особенно стариков, появлялись слезы.

Когда мы остановились на Андронниковской площади, Покрышкина окружили девушки и буквально повисли у него на шее. Краснея и смущаясь, не знал, что с ними делать. У него в руках было знамя фронта, а они, не обращая на это внимания, целуют его. Только благодаря вмешательству подоспевших офицеров он освободился от красивых девиц. В бане мы мылись до глубокой ночи, и все это время около нас находились москвичи. Кто-то встретил своих родственников, знакомых, друзей. Нас разместили в Лефортовских казармах, где находилось Московское пехотное училище им. Верховного Совета СССР.

Подготовка к параду длилась около трех недель. Тренировались мы ежедневно с семи утра до семи вечера с перерывом на обед и часовым отдыхом после него. Тренировки проводились на большом плацу в Лефортове под руководством офицеров войск МВД, постоянных участников парадов на Красной площади. Весь парадный расчет проводил тренировки на Центральном аэродроме. На всех тренировках находился командующий 1-м Украинским фронтом маршал Конев. На аэродроме я видел всех командующих фронтами, принимавших участие в параде, и маршалов Ворошилова, Буденного, Тимошенко.

К параду готовились с большим желанием и старанием. Самым неприятным для нас была маршировка отдельной шеренгой. Под барабанную дробь и окрики инструкторов мы по полдня

вышагивали на плацу. Затем отрабатывали марш в составе роты, потом батальона и в самом конце – всего фронта. Конев отпускал нас только тогда, когда был полностью удовлетворен результатом. К концу дня мы сильно уставали. После каждого прохода маршал проводил разбор, на котором давал оценку каждому батальону и полку в целом. Наш батальон обычно проходил лучше других. Сказывалось то, что он был офицерским, и у нас строевая подготовка была выше, чем у рядового состава, призванного по мобилизации. После каждого прохода Конев обычно говорил: «Лучше всех прошли летчики».

Во время одного из таких проходов неожиданно слышим: «За то, что летчики прошли лучше всех, дадим возможность им пройти еще раз. Может, после этого у них в последней шеренге правофланговый не будет поворачивать голову назад, чтобы посмотреть, доволен Конев или нет». Провинившимся был полковник маленького роста. Это означало, что надо под начавшимся дождем промаршировать еще не менее полутора километров. «Все прошли хорошо, но лица угрюмые, нет улыбки на лицах. Вы же победители и должны радоваться Победе, а у вас хмурые лица. Ну-ка, еще проходик с улыбочкой». На этот раз прошли так, как хотел маршал.

Приближался день парада. Когда он будет, мы не знали. Думали, что 22 июня, в день начала войны, но он прошел, и стало ясно, что мы ошиблись. Вместо парада прошла генеральная репетиция на Красной площади. В середине ночи мы промаршировали по ней в свете прожекторов. На Мавзолее находились одни военные, в том числе и маршал Жуков. Это была последняя тренировка. 24 июня был объявлен выходным. Последние дни погода не баловала. С самого утра низкие обложные тучи висели над крышами домов.

За час до начала парада сводные полки фронтов заняли свои места на Красной площади. Слышатся всевозможные команды. Все готово к торжественному моменту. Одна только погода не настроилась на парад. Начал моросить небольшой дождик.

Глаза тысяч присутствовавших на Красной площади смотрят на трибуну Мавзолея, где вот-вот должен появиться победитель Гитлера великий Сталин. И вот он появляется на трибуне Мавзолея, за ним руководители партии, правительства и военачальники. С первым ударом курантов из ворот Спасской башни на белом коне появился маршал Жуков. Строго против Мавзолея ему отрапортовал маршал Рокоссовский. Объехав войска, они поднялись на трибуну Мавзолея. Жуков произнес речь, закончив ее здравицей в честь Вооруженных сил, Советского народа, Большевицкой партии. Грянуло троекратное «Ура!». Со стороны Кремля раздались залпы артиллерийского салюта.

Послышалась барабанная дробь. К мавзолею подошла колонна с трофейными знаменами. Солдаты стали бросать их к его подножию. Трудно было смотреть на это без волнения. Сильное впечатление на меня произвел сводный оркестр, насчитывавший полторы тысячи человек. Когда наш полк подходил к мавзолею, оркестр, как бы разделившись на две части, одновременно исполнял и марш, и «Стеньку Разина». Идя мимо Мавзолея, мы так сильно стучали сапогами с металлическими подковками, что почти заглушили оркестр. В это время дождь стал лить как из ведра. При подходе к улице Разина услышали объявление: «В связи с дождем демонстрация трудящихся отменяется». Вечером в Кремле состоялся прием участников парада. На нем были не все, а только военачальники, Герои Советского Союза, гражданские руководители, зарубежные гости. Поздно вечером был праздничный салют.

На следующий день, узнав, что мы будем в Москве еще два дня, я у Поваркова попросил разрешения навестить отца. Через несколько часов я уже был в Кашире. Оба были рады встрече. Мне он показался сильно состарившимся, хотя ему в то время было не так уж и много – 53 года. Видимо, сказалось военное время. Он поинтересовался, чем я буду заниматься теперь, после войны, не собираюсь ли жениться. Из разговоров со мной он понял, что я подружился с девушкой. На многие интересовавшие его вопросы я конкретного ничего сказать не мог, так как сам ничего не знал.

На следующий день я был уже в Москве, откуда в тот же день поездом отбыл вместе с остальными участниками парада в часть. За время пребывания на параде войска фронта передислоцировались в Чехословакию. 13 июля я в составе оставшихся самолетов эскадрильи перелетел на аэродром нового базирования полка в город Вышкув.

Полк в это время занимался приведением материальной части в порядок. Пожилые «старички», как мы их обычно называли, и почти все девушки готовились к демобилизации и отправке на Родину. На следующий день после прибытия в Вышкув в полку в связи с Парадом Победы прошел митинг. После митинга ко мне подошел техник звена Туктаров и, улыбаясь, сказал: «Олег, ты помнишь тот сон, который видел в Зайцеве в начале 44-го года, где тебе снилось, что идешь на параде по Красной площади после Победы, и я тебе тогда еще сказал, что ты будешь в нем участвовать? Ведь правильно сказал, а ты еще тогда смеялся». – «Как же, помню! Он часто вспоминался мне».

Время отправки демобилизованных точно никто назвать не мог, но всем было ясно, что не сегодня, так завтра может поступить команда. Мы с Полиной решили связать свою жизнь навсегда. Но как осуществить это законно, находясь за пределами Родины, не знали. Своими желаниями поделились с командованием полка. От него получили «добро». Таких, как мы, в полку оказалось несколько человек. Начальство решило провести это мероприятие организованно. В один из дней сыграли общеполковую свадьбу. За большим столом сидел почти весь полк. Пстыго, замполит Лагутин и другие по несколько раз произносили тосты с разными пожеланиями и непременно заканчивали их традиционным в таких случаях словом «горько». Причем когда это делал Лагутин, то он всегда подходил к нам вплотную и заглядывал – действительно ли мы делаем это так, как положено, и, убедившись, что так, удовлетворенно возвращался на свое место.

Всех демобилизованных отправили на сборный пункт в город Простеев, откуда их должны были отправить в Союз. Пока девушки ожидали отправки, я несколько раз с разрешения командира полка ездил повидаться с Полиной.

# Служба и жизнь после войны

*Вышкуп, Унтервальтерсдорф (июль 1945 г. – май 1946 г.)*

Война закончилась, но мне казалось, что она продолжается. Будто наступила очередная передышка – оперативная пауза, как иногда ее называли, после которой снова бои. Такое чувство было не только у меня – настолько сильно мы привыкли к обстановке войны. Не просто было перейти на новый ритм работы и жизни. Единственное, в чем я был уверен, что летать на боевое задание больше не придется. В первые дни мира не было никаких конкретных распоряжений, и мы не знали, чем заняться. По инерции продолжали поддерживать боевую готовность, даже подвешивали под самолеты бомбы и полностью укомплектовывали боекомплект пушек и пулеметов, пока до какого-то начальника не дошло: пора отменить и это. Пока я был на параде, за меня оставался командир звена Саша Пятикоп. За месяц моего отсутствия он никаких занятий с летчиками не проводил. Уходил с ними на какой-нибудь водоем, и там они отдыхали, загорали, купались.

Командир полка знал об этом, и когда я вернулся, то получил от Ивана Ивановича внушение, что недостаточно хорошо подготовил его к самостоятельной работе в эскадрилье. Мне это показалось не совсем справедливым, но, зная его, я перечить не стал. Видимо, командир не мог успокоиться, что на парад все же поехал я, а не другой, и поэтому хотел меня немного уколоть. Я понял, что он по-прежнему испытывает ко мне неприязнь. Не пришелся я ему по душе. К этому я уже давно привык, но неприятный осадок на душе оставался. Приходилось молча терпеть и ждать лучших времен. После увольнения старших возрастов, и особенно девушек, в полку стало как будто чего-то не хватать. Не стало самодеятельности, полковых танцев, не слышались девичьи песни. Прошел слухок, что новым противником для нас могут стать наши союзники, после чего появились расписания занятий для всего личного состава. Стали чаще проводиться работы на матчасти. Мы начали детально изучать армии союзников, его боевую технику, тактические приемы ее боевого использования. Поначалу все это не укладывалось в голове. Как это так – вместе воевали против гитлеровских армий, а теперь вдруг союзники могут стать вероятным противником, с которым, возможно, придется воевать.

8 августа в 18 часов неожиданно поступила команда построиться на митинг. Его открыл замполит полка Лагутин. Первым выступил командир полка. Он довел до нашего сведения, что Советский Союз, выполняя свои союзнические обязательства, объявил войну Японии. Все выступавшие поддержали решение нашего правительства и выразили желание, если возникнет необходимость, принять участие в боях и выполнить свой долг перед Родиной. В конце митинга начальник штаба зачитал список летчиков и техников полка, направляемых на Восток. Это было звено Копылова из 2-й эскадрильи. Отправились они без самолетов, поездом. Как известно, война эта для нас длилась недолго. И когда Копылов со своей командой доехал до Читы, она уже закончилась. Не понюхав японского пороха, Копылов с летчиками, оставив где-то по дороге технарей, вернулся в полк без почестей победителя.

После победы над Японией начался новый этап демобилизации. Вместо убывшего техсостава прибыло пополнение из училищ. В моем экипаже место Шипицына занял сержант И.С. Гусев. Сменился командир корпуса. Вместо Горлаченко прибыл генерал-майор Рубанов. В середине августа он приехал к нам в Вышкуп познакомиться с полком. Полк поэскадрильно построился на аэродроме. Во главе каждой АЭ находился ее командир. Рубанов вместе с командиром полка медленно прошел перед каждой эскадрильей, внимательно всматриваясь в лица стоявших в строю. Дойдя до нашей АЭ, остановился передо мной. Посмотрев на мои ордена, спросил: «Капитан, сколько вы сделали боевых вылетов?» Я ответил. Повернувшись, обратился к командиру полка: «Как воевал этот капитан?» Не помню точного ответа Пстыго, но смысл его слов был такой: «Хорошо. Один из лучших летчиков полка». – «А почему он тогда не Герой?»

Ответа Ивана Ивановича тоже не помню, но зато отлично запомнил слова генерала: «Чтобы через неделю материал на всех, кто достоин присвоения звания Героя, был представлен».

Проходит неделя. За это время полк перебазировался в Австрию на аэродром Унтервальтерсдорф. После недельного пребывания на новой точке подходит ко мне комсорг полка Василий Калинин и говорит: «Олег, мне поручили подготовить на тебя материал для представления к званию Героя. Я слышал, что у тебя есть вырезки из газет, где описывались твои наиболее удачные вылеты, дай их мне. Как напишу, верну». С неприятным предчувствием – не вернет – дал, убедительно попросив не потерять. Знал бы я тогда, насколько это был неаккуратный человек и растяпа. Через две недели подходит он ко мне и с виноватым видом говорит: «Не обижайся. Статьи, которые ты мне дал, я никак не могу найти. Их, наверное, кто-то забрал». – «Кому они нужны? В сортир, что ли, кому-то потребовались. Тебе они что – простые бумажки газетные, а для меня память о войне. Я их хотел показать дома отцу, сестре, как воевал. Так и думал, что потеряешь», – с негодованием выпалил молодому комсоргу, который и раньше мне не нравился за свое лицемерие.

И Героя не получу, и статей не будет, подумалось мне. Интуиция не подвела: так и получилось. Не получил я и ордена Александра Невского, представление на который оформлял командир полка после приезда с Парада Победы. В том, что мне не будет присвоено звание Героя Советского Союза, я окончательно убедился после расформирования полка весной 1946 года. Перед тем как отбыть из полка, Иван Иванович, случайно встретившись со мной на улице Унтервальтерсдорфа, недалеко от штаба полка, более мягким голосом, чем обычно со мной говорил, произносит: «Ну вот, мы и расстаемся. Ты не обижайся, что не получил Героя. Не ты один в таком положении. Не ты первый – не ты последний будешь. Я тоже ждал и, как видишь, тоже не получил». После этого мне больше ни о чем говорить с Иваном Ивановичем не хотелось.

После перебазирования на новое место никаких задач перед полком не ставилось. Поэтому торопиться было незачем. Главным для полка было перебраться на новое место без повреждения материальной части, проще говоря, без летных происшествий и ЧП. Проходило оно потихоньку, неспешно. Перед перелетом боевых машин на рекогносцировку незнакомого аэродрома на По-2 вылетел сам Иван Иванович. С собой в задней кабине он вез механика самолета сержанта Казакова. Взял его с целью подготовки самолета к обратному вылету. На новом аэродроме их встретил моторист, прибывший ранее с передовой командой на автомашине. После ознакомления с аэродромом Пстыго вместе с работником штаба поехал в Унтервальтерсдорф, посмотреть, где будет размещаться личный состав полка и его штаб. Проехав большую часть ухабистой дороги, на одном из поворотов он увидел летящий на малой высоте По-2. Зная, что на аэродроме таких машин больше нет, Иван Иванович посмотрел на место, где осталась его машина, и не увидел ее. Остановив автомобиль, стал наблюдать за По-2.

Самолет, сделав несколько разворотов блинчиком, стал заходить на посадку. После многих прикидочных заходов грубо плюхнулся с высоты около трех метров, а фактически упал. К счастью для «пилотов», сломалась только дужка. Пока самолет делал попытки сесть, Иван Иванович вернулся на аэродром и за всем происходящим наблюдал лично. Он хорошо знал, что, кроме него, здесь нет ни одного летчика. Каково же было его удивление, когда он увидел, как из первой кабины вылезает механик самолета Казаков, а из второй его моторист. Не трогая пока механика, Пстыго спрашивает у моториста: «Как ты осмелился сесть в кабину и лететь с человеком, который никогда не управлял самолетом?» На что тот, не смущаясь, запросто отвечает: «Он мой командир, приказал садиться, вот я сел и полетел! Я не мог не выполнить приказания командира». «Да ты что, за Ивана-дурака меня принимаешь? Пусть мне прикажут, но я никогда не полечу с человеком, ни разу не управлявшим самолетом», – отчитал его Иван Иванович. Главного виновника он сильно не ругал: тот сам понимал, какой проступок совершил. До того, как окончательно решить, как наказать Казакова, Иван Иванович посадил его в подвал своего штаба без

указания срока пребывания. Друзья арестованного в беде не оставили и всячески во всем ему помогали.

При отличном летном харче, который они приносили, арестант заметно посвежел. Штангу, которой он увлекался, стал поднимать не хуже настоящего тяжелоатлета. В это время воздушная армия готовилась к спортивным соревнованиям, в том числе и по штанге. До Ивана Ивановича дошли слухи, что в полку нет лучшего штангиста, чем Казаков. Решили послать его. Там он не подкачал и занял призовое место.

После этого Ивану Ивановичу было как-то неудобно снова сажать его в КПЗ. При случае Казаков высказал командиру полка давнее желание стать пилотом. До армии он пытался поступить в аэроклуб, но не получилось. В армии, вместо того чтобы летать, ему пришлось стать механиком, обеспечивая полеты другим. Но от мечты стать пилотом он не отказался. В полку Казаков чуть ли не наизусть выучил наставления по производству полетов, штурманской и инженерно-авиационной службы. Не каждый летчик так знал их, как он. Учитывая большое желание стать летчиком, Иван Иванович пошел ему навстречу и отправил Казакова в одну из авиационных школ летчиков.

От меня в полку знали об Иване Цыганкове. И вот почти через три месяца после встречи со мной он появился в полку. Держался бодрее, но лицо почти не изменилось. Чтобы не так отталкивающе смотрелось его обезображенное лицо и особенно глаза, он прикрыл их большими светозащитными очками. В полку Ваня пробыл несколько дней. К имевшемуся у него ордену Славы 3-й степени командир полка добавил орден Красного Знамени.

Как-то на аэродроме Унтервальтерсдорф мне встретился Жернаков. Это был инженер штурмового авиаполка, в котором я находился в Чапаевске в момент формирования. Тогда он был инженером нашей 1-й эскадрильи. Меня, конечно, не могла не интересовать судьба товарищей, с которыми собирался воевать. Я назвал наших, балашовцев, – Жабина, Минаева, Немыченкова, Скалабана, Муратова, командира полка Цветкова. К сожалению, все они погибли. 951-й полк на аэродроме Унтервальтерсдорф в это время уже не базировался. Он перелетел на какой-то другой. Жернаков прибыл к нам решить вопрос об отправке оставшихся машин и торопился с отъездом в свой полк. Встреча хоть и была короткой, но приятной. Как-никак, а в 1942 году мы служили в одном полку и собирались воевать вместе.

К концу 1945 года демобилизация старших возрастов в полку закончилась. С одной из очередных партий уехал к себе на Урал в город Сатку и мой воздушный стрелок Федя Шатилов. На его груди красовались ордена Красного Знамени и Красной Звезды. К сожалению, в день отъезда меня в полку не было. В тот момент я находился в Винернойштадте на корпусных сборах, так что попрощаться нам не пришлось. Не оставил он и своего адреса. Долгих двадцать лет мы ничего не знали друг о друге. Валя Лалетина, одна из бывших моих мотористок, любимая Феде, с ним не поехала. Сколько слез она пролила, переживая за него, когда я потерял его в полете. Однако сама не убереглась. В День Победы поехала по проселочной дороге на грузовике в одну из деревень сдавать в стирку белье. На опушке леса сошла с машины по своим делам. Недалеко от машины наткнулась на мощную мину. Назад ее привезли с оторванной головой.

Как только закончилась война с Японией, началось постепенное сокращение численного состава армии. Поначалу расформировались в основном наземные войска, потом начали тормозить и авиацию. Коснулось это и нашего корпуса. Он был расформирован, а за ним и дивизия. Наш полк был передан в состав 9-й гв. шад 1-го шак под командованием полковника Донченко и дважды Героя генерала Рязанова.

Из полка уволили в запас слабых летчиков. Однако численный состав от этого не уменьшился, а, наоборот, увеличился за счет увеличения количества эскадрилий. Их стало на одну больше. Укомплектование личным составом производилось за счет расформированных частей. Новой эскадрильей стал командовать капитан Пархоменко, летчик соседней дивизии нашего корпуса. С Пархоменко я был немного знаком. Это его мотоцикл отобрал у меня начальник штаба 308-й шад, когда я поехал на нем

навестить Шатлыгина. Впервые в АЭ стало 12 летчиков. Если бы их было столько на войне! Появился в АЭ и замкомэск, не сделавший на Ил-2 ни одного полета. Воевал он на По-2, выполнил на нем более 700 боевых вылетов, но в главном – боевой подготовке – помочь мне не мог. Не его вина, что он попал к нам. Я ему сочувствовал, видя, как неловко он чувствует себя среди летного состава, оказавшись не в своих санях. Немало времени я потратил на его подготовку как летчика-штурмовика, стремясь быстрее ввести в курс дела.

После реорганизации полк стал более активно заниматься боевой учебой. Систематически проводились занятия по наземной подготовке, чаще летали, практикуясь в технике пилотирования, маршрутных полетах с боевым применением на большом полигоне в Венгрии недалеко от города Секешфехервар. В одном из полетов я должен был своей эскадрильей имитировать атаку механизированной колонны на марше, двигавшейся по шоссе и грунтовой дорогам. Пехота привыкла видеть штурмовиков, когда они пролетали над ними спокойно. На учении они увидели нас в другой обстановке, когда мы летали над самой головой, чуть не задевая их.

К этому они подготовлены не были, и наш полет явился для них полной неожиданностью, заставившей поволноваться. Чтобы создать большой эффект, я приказал всей группе перевести винты на малый шаг. В этом случае от моторов шел режущий уши звук, вызывающий неприятное ощущение и стремление скорее избавиться от него. Таких атак по колонне мы сделали несколько. За это на разборе полетов мне здорово нагорело от командира полка. Генерал, командир мехкорпуса, в корректной форме и с юмором дал понять Ивану Ивановичу, что ему пришлось испытать при этих атаках.

Он вынужден был покинуть машину и залечь в грязный кювет. Генерал намекнул, что за такое старание «надо бы поблагодарить летчиков». Иван Иванович так и сделал. Особенно досталось мне. В присутствии всех летчиков он с известным своим красноречием отругал меня, чтобы дольше помнил и знал, что бывает за слишком ретивое выполнение задания, а конкретно за воздушное хулиганство.

В первой половине февраля 1946 года от сестры из Каширы получил телеграмму о смерти отца. Получил я ее на пятый день после отправления. В Каширу приехал на десятый день после похорон. Пришел на могилу. Она была занесена снегом. На ней ни венков, ни цветов и вообще никаких признаков, что совсем недавно в ней захоронили человека. Смотрю на холмик, покрытый пушистым снегом, а перед глазами, как в кино, проскакивают кадры из жизни. Да! Живым он для меня остался только в воспоминаниях. Таков удел всех нас, смертных.

Свидетельства о бракосочетании, выдаваемого загсом, у нас с Полиной не было. Была только полковая справка, выданная ей после демобилизации. Чтобы не возникло никаких недоразумений, мы решили перед моим отъездом сходить в загс и зарегистрироваться по всем правилам. Вечером того же дня за малолюдным, скромным столом отметили это событие. Веселья, по понятным причинам, никакого не было. Взять Полину с собой в полк я не мог. В то время семьям офицеров жить за границей не разрешалось.

Когда вернулся на службу, в полку шла обычная учебно-боевая подготовка. Большая ее часть отводилась наземной, летали гораздо меньше. Причиной тому было отсутствие бензина. На боевых машинах мы только подлетывали для поддержания техники пилотирования и очень редко ходили на полигон. Гораздо больше летали на По-2, отрабатывая слепой полет под колпаком, пилотируя по приборам.

3 июня пришло сообщение о смерти Михаила Ивановича Калинина. Мы знали о его серьезной болезни. По случаю смерти главы государства состоялся митинг. Чувство скорби было у всех не для виду, а на самом деле. На утреннем построении, вместо того чтобы начать рабочий день с объявлений начальника штаба, Иван Иванович сам зачитал приказ о расформировании полка в связи с продолжающимся



сокращением численности Вооруженных сил. Своих эмоций он не сдержал. Последние слова зачитал со слезами. Брызнули они и у многих из нас. Из всех летчиков полка с начала его формирования остался только я. И мне, как никому другому, полк был особенно дорог. В нем я стал полноценным летчиком, вырос от солдатских погон до капитанских звездочек, стал командиром эскадрильи.

И вот полка не стало. Сообщение командира расстроило меня. Вообще-то мы давно подумывали о своей участи. К этому времени было расформировано немало частей и соединений. До этого нас не трогали, скорее всего, потому, что находились мы в 1-м гвардейском шак, а он считался одним из привилегированных. И вот наконец пришел ожидаемый приказ. Каждый невольно подумал о себе. Какая участь ждет его: демобилизуют из армии или направят в другую часть. Сразу стала падать дисциплина. Никто уже не боялся Пстыго, да он почти и не показывался на глаза личному составу. Встретил как-то меня и спрашивает: «Ты с Пятикопом что будешь делать? Ведь он последнее время почти не просыхает от пьянства и живет больше не в части, а в соседней деревне – сожительствует с девчонкой-австрийкой». «Не знаю, товарищ командир», – услышал он в ответ. «Пиши этого забулдыгу на увольнение, пусть пьянствует на гражданке, может, быстрее остепенится».

О представлении материала на увольнение ему сообщила одна из бывших моих мотористок, оставшаяся после демобилизации вольнонаемной и работавшая в штабе полка писарем. Саша, конечно, обиделся на меня. Пришлось юлить – оправдываться. Ведь идея была не моя, однако подписал ее я. Расстались мы, так и не попрощавшись. Не думал я, что все так получится. Не раз и не два мы с ним выполняли сложные и опасные задания. Тяжелым было прощание со знаменем полка. Хорошо помню, как нам его вручал комдив Кожемякин. Было это на аэродроме Ивлево под Богородицком в конце июня 1943 года. Я хорошо запомнил слова комдива о том, как под этим знаменем надо бить врага и как беречь эту святыню. И мы сдержали обещание командира полка Хромова выполнить свой воинский долг перед Родиной.

На второй или третий день после доведения личному составу приказа о расформировании каждого летчика вызывали в штаб и вручали документы о направлении к новому месту службы. Большая часть людей направлялась в полки дивизии на доукомплектование. Пстыго убыл в 154-й гвардейский полк, которым командовал Чернецов. Сам Чернецов отбыл к новому месту службы. Заместитель у Пстыго остался прежний – дважды Герой Одинцов. Я с ним встречался на Параде Победы, когда у него еще не было второй звезды. Нередко мы с ним встречались на футбольном поле, играя каждый за свой полк. В новый полк Иван Иванович прихватил своих любимцев – штурмана Карпова, замкомэска Пунтуса и комэска Четверикова, в котором видел строгого командира, стремившегося держать в руках личный состав. Никаких прощальных мероприятий в связи с расформированием полка и отбытием личного состава не проводилось. Каждый уезжал как-то незаметно, в основном по одному.

## Новые полки

Из всех полков 9-й гв. шад был расформирован только наш 893-й. Я получил назначение в 144-й гв. шап. Командир полка гвардии майор Степанов принял меня не особо приветливо. Мы не были знакомы и раньше никогда не встречались. Судя по колодкам на груди, воевал он неплохо. Но особенно неприятливо встретил меня заместитель командира эскадрильи, которой мне предстояло командовать. Это был Герой Советского Союза старший лейтенант Раснецов. Он рассчитывал на освободившееся место командира эскадрильи, и вдруг произошла осечка. Я вполне понимал его обиду, но в этом не было моей вины.

Об этом Раснецов без стеснения откровенно говорил мне, а командиру полка в моем присутствии заявил: «Чем я хуже Лазарева? В полку давно, а он только что прибыл и сразу стал командиром». Такое же настроение было и у летчиков эскадрильи. Мне это, разумеется, не понравилось, и я попросил командира полка принять соответствующие меры. Буквально через неделю меня направили в другой полк. Перед этим Степанов вызвал меня и сообщил: «Комдив Донченко переводит тебя в 141-й полк на такую же должность к Компанийцу. Раснецову действительно обидно. Ты не обижайся, что так получилось, я против тебя ничего не имею». Откровенно говоря, после такого приема я и сам не хотел оставаться у них.

Компаниец принял меня приветливее. Дал в командование 1-ю эскадрилью вместо дважды Героя Андрианова, ушедшего на учебу в академию. В эскадрилье было семь Героев, да и в других их было не меньше, а всего в полку более двадцати. Создавалось впечатление, что чуть ли не весь полк состоял из одних Героев. Поначалу это было непривычно, и я чувствовал себя как-то неловко. Казалось, что я вроде и не воевал, а нахально втерся к прославленным воздушным бойцам, которым и в подметки не годился. Настороженно посматривал на меня и мой заместитель Герой Советского Союза старший лейтенант Петров, который в отличие от Раснецова вел себя достойно. Мне он понравился, и мы с ним даже немного подружились, но, к сожалению, дружба вскоре прекратилась сама собой, и не по нашей вине.

Поскольку никого из летчиков я раньше не знал, то поставил себя в соответствии с занимаемым положением. Они обращались ко мне на «вы» и видели во мне своего командира. Недели через полторы на предварительной подготовке к полетам один из них поднял руку и задал вопрос: «Товарищ капитан, нам бы хотелось знать: сколько вы сделали боевых вылетов на «иле»?» Услышав мой ответ, другой летчик бросил реплику: «А почему вы не Герой?» Прежде чем ответить, я спросил, сколько у каждого из них боевых вылетов, в том числе и у того, который задал вопрос. Он, немного смущаясь, назвал цифру – 79. «У вас нет положенных восьмидесяти для получения этого высокого звания. Вы что, совершили какой-либо подвиг?» – спросил я у него. «Нет, – ответил он, – у нас в полку было заведено так: если летчик выполнил семьдесят боевых вылетов, то на него делали представление на Героя. Оно на меня было отослано, но в это время война закончилась, и я оставшегося вылета сделать не успел».

За исключением Петрова, у которого их было на два больше моего, у остальных было меньше до двух десятков. А на заданный вопрос я ответил так: «Не Герой я потому, что не в 1-м шак воевал. В нашей дивизии были другие порядки с присвоением высокого звания, и получили его всего два человека из 154-го гвардейского полка». После того как я удовлетворил их любопытство, отношение ко мне изменилось и заносчивость пропала. Меня же больше удивило другое – никто из Героев, кроме Петрова и ушедшего на учебу Андрианова, не водили самостоятельно групп на цели. Я невольно сравнивал их со своими сослуживцами по 893-го полку и никакой разницы не увидел. Наши ни в чем им не уступали, причем ведущих у нас было больше, а главное – была получше дисциплина. Наши так, как здесь, не пили. Это явление наблюдалось среди Героев и даже дважды Героев. Смотреть на заслуженных летчиков в пьяном виде было крайне неприятно, и меня это всегда раздражало.

Боевой подготовкой полк занимался по своей программе. Единого ее курса тогда еще не было. Руководствовались в основном программой подготовки, предназначенной для запасных полков военного времени. Каждый комэск при контроле и координации командира полка сам решал, как ее лучше строить. На боевых машинах в этих полках летали больше, чем мы в своем старом. Как я сразу убедился, предпочтение в полетах руководством отдавалось больше тем эскадрильям, командирами которых были свои старые кадры. При этом порой допускались нарушения плановой таблицы полетов. Был случай, когда дважды Герой Михайличенко вырулил со своей эскадрильей на старт, взлетел и улетел куда-то по маршруту. Спрашиваю у Компанийца: «Куда полетел Михайличенко?» – «А черт его знает куда. Он никогда не говорит. На плановую таблицу не обращает внимания. Что ему скажешь!» – « Вот это да! – подумал я. – Попробуй так сделать у нас в полку. Иван Иванович сразу бы призвал к порядку».

Базировался полк на аэродроме Гетцендорф. Это был стационарный аэродром с небольшой бетонной полосой, предназначенной для полетов легких самолетов типа истребитель. Летать с ровного поля было приятно. Здесь я выполнил свой первый прыжок с парашютом. Собирался сделать его еще в аэроклубе, но тогда прыжки не состоялись, хотя готовились к ним с вечера. Прыгал я с самолета П-2 в пять утра. Откровенно говоря, к воздуху я привык и трусом себя не считал, но удовольствия вылезать из кабины и, стоя на плоскости, держаться рукой за борт кабины в ожидании команды «пошел» не получил.

Мне предстояло сделать шаг за борт в пустоту, а затем в свободном падении дернуть вытяжное кольцо. Тогда еще не было автомата раскрытия парашюта. Его заменяла резинка, привязанная к руке, которая по замыслу придумавшего ее должна была самопроизвольно отброситься во время прыжка в сторону и, таким образом, выдернуть кольцо парашюта. Кто прыгал с По-2, тот знает, насколько эти прыжки неприятны. Но меня больше занимало то, как подо мной метался заяц, когда увидел над собой купол. В момент приземления он оказался рядом со мной. Я хотел его поймать, но зайчишка оказался ловчее и успел удрать. Упомянул я о нем не случайно – их там было множество. Не меньше было и дичи.

Попав в новый полк, я себя не чувствовал спокойно. Ходили упорные слухи о расформировании и этого полка. Как-то командир собрал личный состав и сказал: «Нас не будут расформировывать хотя бы потому, что мы гвардейцы, и нас наверняка не тронут. Поэтому не беспокойтесь и служите спокойно». Прошло около недели. Стояла отличная солнечная погода. Настроение соответствовало погоде. Я сходил с эскадрильей на полигон под Секешфехервар. Собрались лететь снова. Всей группой вырулили на старт. Запрашиваю по радио разрешение на взлет. С командного стартового пункта просят подождать. Через некоторое время поступает команда: «Всем выключить двигатели, из машин не выходить». Проходит минут двадцать. Вылезаю из кабины, иду на СКП. Там оба комэска и весь руководящий состав, лица у всех невеселые. Спрашиваю: «Что случилось?» Командир, нахмурившись, вполголоса говорит: «Из дивизии передали: полеты прекратить, причину не назвали. Заруливайте на стоянку – и в столовую. В два часа на полковое построение».

В летной столовой стоял необычный гомон. Кое-кто успел уже пропустить веселящего, как было заведено в полку. Официантки всегда все знали раньше других. Так было и на этот раз. Улыбаясь, они говорили: «Полк-то расформируют, отлетались». На построении Компаниец, хмурясь, зачитал приказ о расформировании полка. Для меня это сообщение было вдвойне неприятным. Два дня назад я послал воздушного стрелка в Каширу за Полиной. Он должен был оказать ей помощь в дороге. Она готовилась стать матерью. Однако может так случиться, что она приедет сюда, а меня, возможно, здесь уже не будет. В Москве надо было оформить пропуск через границу, потом взять билет, да и сама дорога займет несколько дней.

После построения собрали всех летчиков для опроса, чтобы выяснить, кто на каких типах самолетов желает летать в будущем в связи с почти полным сокращением штурмовой авиации. Большая часть

летчиков изъявила желание летать на бомбардировщиках. На истребителях хотели летать менее четверти. В их числе был и я. Уйти из армии пожелали единицы. Перед тем как разъехаться, мы по предложению командира всем составом сфотографировались на память. К сожалению, в основном пожелали запечатлеться техники и воздушные стрелки, летчики же единично. Жаль, что в прежнем полку ни командир, ни начальник штаба с Лагутиным не додумались до этого.

Всех записавшихся в истребители отправили в штаб истребительного корпуса, командиром которого был генерал-майор Утин. В него входила 9-я гв. иад трижды Героя полковника А.И. Покрышкина и 22-я иад подполковника Горегляда. Корпус летал на «аэрокобрах». Будущих истребителей собрали в учебную группу при штабе корпуса в Штоккерау. На аэродроме Фельс мы занимались изучением нового для нас самолета и правил его эксплуатации. По выходным дням я ездил на мотоцикле в Гетцендорф узнать, не приехала ли Полина. Она появилась на исходе третьей недели. Бывшие однополчане проводили ее в мой дом. Устроили у хозяйки. Там мы и встретились. Договорились, что Полина пока поживет у нее.

После месяца теории нас ознакомили с пилотажем на УТ-2. Перерыв в полетах на сложный пилотаж не всем понравился, многие уже отвыкли. Кое-кого даже стошнило, и они попросили перевести их в бомбардировочную авиацию. Мне же пилотаж, наоборот, понравился. Он не имел ничего общего с По-2. Самолет легко выполнял фигуры, и хотелось крутить их до бесконечности. Там, где мы учились, полетать на «кобре» не пришлось. Прошли только рулежку. Поначалу она показалась нам сложноватой и требовала соответствующего навыка. Но, несмотря на это, я быстро приоровился и, по мнению инструктора, был готов к полету. Самолетов с двойным управлением не было, и рулежка была последним подготовительным этапом перед самостоятельным полетом. Наибольшую сложность представляли надписи на английском языке. О нем я тогда не имел никакого понятия, и все необходимое пришлось запоминать зубрежкой.

## На истребителях

Учеба в корпусной группе закончилась. После нескольких дней ожидания нас распределили по полкам. Меня больше интересовало, не в какой полк я попаду, а кем я там буду. Ведь как летчик-истребитель я был новичком и по уровню подготовки не соответствовал даже рядовому летчику. Единственно, в чем мог соперничать, так это в боевом опыте, и то как штурмовик, да в общем налете. Все остальные премудрости надлежало приобрести в будущем. Каково же было мое удивление, когда я узнал, что назначен на должность командира эскадрильи. Выкупавшись в последний раз в водах совсем не голубого Дуная, я отправился в 129-й гвардейский истребительный полк. Он базировался на аэродроме Потендорф в Восточной Австрии, в двух десятках километров от города Брук. Это был стационарный аэродром с небольшой бетонированной полосой, подорванной фашистами, были также подорваны ангары и служебные здания. В Потендорфе базировалась вся 22-я истребительная дивизия.

Командир полка Герой Советского Союза подполковник Фигичев принял меня приветливо. Зная, откуда я прибыл, он почти ни о чем не спрашивал. Назначил в 4-ю, резервную, эскадрилью, которая еще не сформировалась. Понимая мое смущение, вызванное тем, что не летаю на истребителях, подбодрил словами: «Не робей и не смущайся, будешь летать не хуже наших гвардейцев, было бы желание. Летчик ты бывалый, натаскаем на «кобре». На полковом построении он представил меня полку. Разумеется, я никого не знал, но одного приметил. Это был командир эскадрильи Герой Советского Союза капитан Лусто. С ним мы маршировали в одной колонне на Параде Победы. Тогда он еще не был Героем.

Высокое звание, вероятно, ему присвоили после парада в конце июня или июля 45-го года. Мы не были знакомы, но в лицо я его хорошо запомнил по коренастой приземистой фигуре с характерным круглым лицом, красноватым щекам и серьезному выражению лица. Близко с ним познакомиться не удалось, так как вскоре его перевели в другой полк. Зато я хорошо узнал своего наставника, обучавшего меня в полетах на спарке Як-9В, замкомэска старшего лейтенанта Глушкова. Он понравился мне как летчик и как человек. Он должен был научить меня высшему пилотажу на истребителе, чтобы я мог свободно владеть самолетом, не боясь его. В полетах он выкладывался полностью – показывал, что может самолет и что может переносить летчик.

Пилотаж выполнял на всех возможных режимах, включая срыв в штопор, с перегрузками, от которых не только закрывались глаза, но мутнело сознание. Голова при этом, как ни старался удержать ее в нормальном состоянии, опускалась вниз. Мозги буквально отделялись от черепной коробки, на плечи наваливался огромный груз. При таком пилотаже с консолей крыла срывались белые струйки. После серии полетов он доложил Фигичеву о моей готовности к полету на «кобре». Тот дал «добро». Единственное, что на этой машине показалось необычным, так это, пожалуй, показания приборов: высота в футах, скорость в милях, наддув в дюймах. В сравнении с нашими приборами все было необычно.

Однако в последующих полетах я постепенно к этому привык. Через день полетел в зону на отработку пилотажа. Перед полетом Фигичев сделал инструктаж и сказал, что будет следить за полетом с земли и при необходимости подсказывать. В этот день, кроме меня, никто не летал, поэтому следить за мной было нетрудно, и для полета сложилась благоприятная обстановка. С полной уверенностью, что командир следит за мной, я очень старательно и аккуратно выполнил все элементы задания. Отработав, стал заходить на посадку. Запрашивая разрешение на вход в круг, обратил внимание на незнакомый голос. Это был явно не Фигичев.

Не придав этому значения, я произвел посадку и пошел на СКП доложить о выполнении задания. Там, кроме радистов, никого не было. Я поинтересовался у них: «А где командир полка?» – «Его здесь давно

нет, как только вы взлетели, так он передал: «Вы подежурьте, пока будет летать капитан, а я поехал в штаб. Скажите ему, что, если захочет, пусть дозаправится и сделает еще один полет в зону», – услышал я в ответ. «Вот это да, – вырвалось у меня, – я-то думал, крутясь в зоне, что Фигичев глаз с меня не спускает».

Увидев мое недоумение, один из радистов добавил слова Фигичева: «Летает он неплохо, жить захочет, сядет нормально. Машина на посадке не такая уж сложная». «Ну что, слетать еще раз? – размышлял я. – А если что-нибудь случится? Нет, без кого-либо из дежурных летчиков не полечу. Человек я в полку новый, здешних порядков еще не знаю, лучше в другой раз, когда задание на полет получу лично сам». Дал радистам команду свернуть станцию, а сам направился в штаб полка. По дороге обдумывал свой полет. Я получил удовольствие, самолет мне понравился. Был бы таким легким в управлении наш «горбатый», не гоняли и не били бы нас так легко во время войны «фоккеры» и «мессеры». Но что теперь вспоминать об «илах». Они ушли в прошлое и сейчас, видимо, режутся на металлолом. Наверное, и моя машина вместе с остальными полковыми в Винернойштадте, куда мы их отогнали на слом, уже закончила свое существование.

Из головы у меня не выходил Фигичев: как странно и легкомысленно он отнесся к моему первому самостоятельному полету. Я бы, например, так никогда не поступил. А, впрочем, кто его знает – может, все истребители такие. Народ лихой, сам себе хозяин. Что хочет, то и делает. Если продержусь в полку, посмотрю, так ли это. Прибыв в штаб полка, направился в кабинет Фигичева. «А, пришел, – произнес он. – Ну как, понравилась машина?» Я ответил. «Так и летай, уверенно и смело. Если увидишь, что она валится или теряет скорость, клади ее на крыло, чтобы не сорвалась. Не потеряй момент, когда надо опустить нос. Главное, не бойся машины, держи ее в руках, чтобы не она тобой управляла, а ты ею. Считаю настоящими летчиками тех, кто летает на истребителях, а все остальные не летчики, а говно. Считай, что ты тоже будешь настоящим летчиком, раз уже сам крутишь баранки», – улыбаясь, закончил он, пожалуй, самую длинную речь, которую я от него слышал.

Его слова остались у меня в памяти на всю жизнь. Летать я не боялся, как и новых для меня машин. Вспомнились мне эти слова по прошествии более сорока лет в Монино, когда на встрече ветеранов 2-й воздушной армии увидел Фигичева, седого худого старика. Он узнал меня, и, пока мы перебирали в памяти оставшихся в живых и их судьбы, к нам подошел Пстыго. Фигичева он знал по Дальнему Востоку и выразил свое восхищение тем, как здорово тот пилотировал в зоне. «Такого пилотажа я никогда не видел. При этом подумалось, что если он так пилотирует, то я не летчик и не могу быть истребителем», – посмеиваясь, произнес Иван Иванович.

Приятно было встретить этого летчика, теперь уже покойного. Он умер вскоре после той встречи. Возвращаясь к тому, как он тогда оставил меня без присмотра, считаю, что он поступил неправильно. Это противоречило правилам методической подготовки летного состава. А то, что надо верить в свои силы и способности при выполнении первых полетов на новых типах самолетов, то это правильно и нужно так делать. Бывает, что отдельные инструкторы перегибают палку всевозможными предупреждениями о строгости машины, занимаясь фактически запугиванием, от которого обучаемому не то что лететь, а и подходить к ней не хочется. Он так наэлектризовывается всякими особенностями и строгостями неосвоенной новинки, что в полете только и думает: вот сейчас может произойти какая-либо неприятность. От этого страдает только качество полета, увеличивается время освоения машины.

Кроме меня, в 129-й истребительный полк прибыло еще несколько бывших летчиков-штурмовиков, к сожалению, не из нашего полка. Как они осваивали новую для них машину – не знаю. Все прибывшие находились в разных эскадрильях и обучались в другие летные дни, но, кажется, летали неплохо. Офицерский состав полка и дивизии размещался в большом селе Нойзидль-ам-Зее в семи километрах от аэродрома. Я же поселился в самой деревне Потендорф на частной квартире.

Во второй половине сентября я снова оказался в другом полку, пятом по счету. Это был 67-й гвардейский истребительный нашей же 22-й дивизии. Командир полка гвардии подполковник Безуглов встретил меня приветливее предыдущих командиров. Здесь я не был безлошадным. Стал командиром 3-й эскадрильи. Из своего резерва Безуглов выделил нам квартиру, находившуюся рядом со штабом. На второй или третий день после прибытия я в составе группы руководящего состава отбыл в командировку для перегонки из Сибири самолетов «Кингкобра», которые во время войны поступали к нам по ленд-линзу из США.

Самолеты перегонялись к нам через Аляску на Чукотку и далее через Восточную Сибирь до городов Красноярск и Новосибирск, откуда их забирали полки и дивизии фронтов. Принимать самолеты мы должны были одни, без инженерно-технического состава. Прием, осмотр и всю необходимую подготовку к перелетам производили сами летчики. У меня с собой были маленькие трофейные плоскогубчики, наподобие тех, с которыми работают часовщики. Я пользовался ими и как отверткой, и как плоскогубцами – вот и весь инструмент, другой не требовался.

Техника работала безотказно. Никаких подтеков масла под мотором или охлаждающей жидкости из системы охлаждения, что было обычным явлением у наших машин, ни подтягиваний разных гаек, хомутиков и других деталей. Не верилось, что обычная серийная техника может выглядеть так чисто. Единственной трудностью для меня был английский язык. Оборудование кабины несколько отличалось от прежних «кобр», на которых доводилось летать. Незнакомые надписи на приборной доске и бортах кабины ни о чем мне не говорили. Многие летчики также не могли понять их. О своих затруднениях доложил командиру полка. Безуглов признался, что и сам не может понять всех надписей. «Да ты, – посоветовал он, – включи мотор, погоняй его и посмотри, что и как будет реагировать, и запомни: шасси не трогай, а то положишь машину на живот». Пришлось воспользоваться советом. И все равно во всем я так до конца и не разобрался.

Больше всего меня волновал переключатель топливных баков. Он имел много положений, последовательность переключения которых я никак не мог понять. В полете пришлось поволноваться из-за этого проклятого крана. Лечу над тайгой. Загорается красная предупредительная лампочка, говорящая о том, что в баке осталось пять галлонов топлива и кран надо переключить на другой бак. На кране несколько положений, кажется, не менее пяти, надписи на английском языке. Каждое положение соответствовало выработке топлива из определенной группы баков, находившихся в крыльях. Переключать их надо было так, чтобы выработка топлива производилась в определенной последовательности и не было сильного кренящего момента, с которым надо бороться ручкой управления. Чем больше будет оставаться топлива в невыработанном баке, тем большее усилие потребуется летчику для удержания самолета в нормальном положении. В какое положение надо поставить кран, я не знал. Переключил на первое попавшееся, и двигатель встал.

Пользуясь тем, что за счет набегающего потока винт продолжает вращаться и высота полета позволяет планировать, немедленно ставлю кран в прежнее положение. Мотор снова заработал. Несколько раз проделал такие переключения с такими же остановками двигателя, пока не попал на нужный бак. За это время потерял не одну сотню футов высоты и порядком отстал от группы. Благо, что двигатель во всех случаях отлично запускался и нормально выходил на заданные обороты. А если бы, переохладившись, зачихал и, не дай бог, совсем сдох? Ведь подо мной была тайга, и стояла глубокая осень с длинными холодными ночами и сырой от дождей землей. Но, как говорится, слава богу, пронесло, и все обошлось. В дальнейших полетах все стало на свое место. Баки переключались, как положено. Лететь несколько часов на истребителе не так просто, как это может показаться. Сидеть в одной позе, не вытянув ног, не размявшись, тяжело.

Чтобы как-то размяться и сменить позу, я отстегнул привязные ремни, снял ноги с педалей, повернулся сначала в одну сторону, посидел немного в таком положении, повернулся на другую и все же особого облегчения не получил. Попробовал задрать ноги вверх до уровня середины приборной доски. Вроде бы при таком положении стало легче, но сидеть так тоже не совсем приятно. Вспомнил про жевательную резинку из американского бортпайка, лежавшую в кармане, и, не раздумывая, отправил ее в рот. Вот теперь полный комфорт, лететь можно хоть куда. Усталость незаметно прошла. И как только с высоты 13 500 футов показалась лента Иртыша и Омск – место посадки для дозаправки топливом, я совсем о ней забыл. Как только сел, посчитал необходимым доложить Безуглову о том, как осваивал переключение баков в полете. Подполковник, выслушав, немного улыбаясь, говорит: «У меня так же получилось, да и у остальных тоже».

После посадки на аэродроме Кольцово Безуглов подозвал к себе летчика Камалетдинова, о чем-то спросил и вдруг неожиданно для нас наотмашь ударил планшетом по голове. «За что?» – спросили мы у него. «За то, что над родным городом на малой высоте сделал две бочки с подвесными баками». И он назвал небольшой сибирский городок, в котором жили его родственники. «За это я бы тебе и от себя добавил», – буркнул на него командир эскадрильи Левко. До Ижевска, если не считать приключения с краном баков, у меня все шло нормально.

В Омске установилась нелетная погода. Она задержала нас почти на неделю. За это время мы осмотрели город, побывали в театре, посмотрели несколько оперетт. Театр был примечателен тем, что все музыканты в нем, кроме дирижера, были пленными немцами. Одеты они были в немецкую форму, но без погон. После спектакля они стали расходиться по частным квартирам, где проживали без всякой охраны. В городе я случайно встретил одного из бывших курсантов Балашовской школы пилотов. Пробыв в ней до конца войны, он так и не научился летать на боевом самолете. Было непонятно, почему его не отчислили по неуспеваемости и не отправили в строевую часть.

Отрезок маршрута от Ижевска до Орла с промежуточной посадкой в Арзамасе ничем особенным не запомнился. Проскочили его за один день. В Орле мы видели власовцев, работавших около разрушенных зданий. Одеты они были в шинели, на рукавах которых были пришиты белые повязки. На них черным цветом было написано «власовец». Держались они замкнуто, изредка косясь на нас. Мы понимали их состояние и то, как они чувствовали себя, находясь в таком положении.

Во второй половине октября зачастили небольшие морозцы. Они заставили нас чаще бывать на аэродроме, где из-за нелетной погоды мы просидели около десяти дней. Команда на вылет могла поступить в любой момент, и, чтобы не терять время на прогрев двигателей, мы вынуждены были держать их в прогретом состоянии. На морозе, как известно, непрогретые двигатели запускаются плохо. Правда, двигатели «Алиссон», стоявшие на наших машинах, не капризничали и запускались хорошо. Однако для большей гарантии мы их все же прогревали.

Как только убеждались, что с ними все в порядке, то уходили в гостиницу коротать время в ожидании разрешения на вылет. Кроме нас, из-за погоды здесь засиделся один майор, гнавший истребитель Лавочкина. Он тоже периодически прогревал двигатель. Но на этой машине двигатель в холодное время запускался хуже. В один из таких дней пришли мы на стоянку, быстро прогрели двигатели и после обеда были уже в гостинице. А на самолете майора двигатель никак не хотел запуститься.

Во второй половине дня, стравив несколько баллонов сжатого воздуха, он все же, намучившись, запустил его и чумазым пришел в гостиницу. Ни с кем не разговаривая, плюхнулся на кровать. «Ну как, товарищ майор, затархтела ваша таратайка или нет?» – спросил его один из наших летчиков. Снимая с лысой головы запачканный маслом подшлемник, изрядно уставший майор рассказал, что стравил шесть баллонов воздуха, пока после полуденного мытарства еле запустил постоянно чихавший мотор,



сопровождая свои слова отборным матом. «Товарищ майор, тише, тут девушка убирает, неудобно так выражаться». Майор, нисколько не смутившись, произнес еще одно матерное слово, добавив, что это проверка связи и без этого не обойдется. Это у него так здорово получилось, что все, в том числе и девушка, громко засмеялись. Не каждый так ловко может найтись.

От Орла до Львова (аэродром Грудек Ягелонский, сейчас Городок) мы должны были лететь ниже сплошной облачности, которая ожидалась через полчаса после вылета. Как только мы к ней подошли, Безуглов необдуманно решил изменить план полета. Он поднял группу выше облаков, и мы полетели при ясном солнечном свете. Пройдя над ними какое-то время, он решил уточнить правильность выдерживания маршрута. По расчету времени под нами должен был быть Киев. По команде командира мы без предварительной подготовки всей группой нырнули в облака, рассчитывая, что слой облаков тонкий, и мы быстро проскочим его. Но, как это часто бывает, думаешь одно, а получается другое. Так произошло и у нас. По наступившему после входа в облака молчанию в эфире стало ясно, что никто из группы из них еще не вышел, и было не до болтовни. По мере снижения облака становились все темнее и плотнее. Ну, думаю, попали. И как теперь только выбраться из этой тьмы?

В такой плотной облачности я оказался впервые. Хорошо, что хоть немного потренировался в пилотировании по приборам. В этот момент я почувствовал двойную опасность: не зная высоты нижней кромки, можно столкнуться с землей или с кем-либо из товарищей по группе. Нырнули-то в облака одновременно, не рассредоточившись ни по фронту, ни по временному интервалу. Иду вниз, а сам думаю, не последние ли это секунды в моей жизни? Шли-то ведь почти рядом. При таком толстом слое облачности столкнуться вне видимости друг друга ничего не стоит. В облака мы вошли на высоте более 15 000 футов, а сейчас всего лишь около 1300, а они все не кончаются. Понемногу уменьшаю вертикальную скорость. Она почти на нуле. Что дальше? Относительно аэродрома вылета – это уже земля. Какое давление здесь у земли – неизвестно.

В надежде выскочить из этой тьмы все же понемногу снижаюсь, рассчитывая, что пронесет и в землю не врежусь. Скорее всего, до Днепра мы еще не дошли. Иначе бы уже давно воткнулись в землю. И тут внизу заметно потемнело. Бросаю взгляд вниз и вижу, как там вроде бы что-то запестрело, а затем явно обозначилась земля. До нее несколько десятков метров. Бросаю взгляд на прибор высоты. Стрелка показывает на 300 футов ниже нулевой отметки. Тут же корректирую шкалу и устанавливаю высоту 100 футов. Я-то выскочил из облачности, а как остальные? Где они? И тут же не более чем в десятке метров правее вижу чью-то машину. За ней почти перед носом выскакивает еще одна. И тут в разных местах почти одновременно из белой мглы вываливается еще несколько машин. Начинаю считать, сколько их. До полного состава не хватает двух. Проходит еще несколько секунд, и в разных местах на большом удалении появляются оставшиеся.

В это время я волновался не меньше, чем во время снижения. Казалось, вот-вот кто-нибудь врежется в мою машину. И когда увидел всех, на душе отлегло. Порядок, пронесло! Бог смилостивился и пощадил нас. Как только все собрались, в эфире начался галдеж. Сводился он к одному: где мы находимся, где Киев? Большинство считало, что мы до него еще не дошли, как не дошли и до Днепра. Чтобы удостовериться в этом, решили пройти западным курсом не менее десяти минут. Через семь минут он действительно показался. От радости кто-то крикнул: «Ура!» Тут возник вопрос: куда теперь идти вдоль Днепра – на север или на юг? Решили лететь на юг, хотя некоторые были против. Через двенадцать минут показался город. Многие приняли его за Киев, но, подойдя ближе, поняли, что это не он. Я вынул из планшета полетную карту и положил на колени. Только начал сличать ее с местностью, как случилось непредвиденное. Послышался какой-то щелчок, и через самопроизвольно открывшуюся форточку левой дверцы струей воздуха ее высосало наружу. Изловчившись, я успел ухватить пальцами лишь малую ее часть. К сожалению, в руках у меня оказалась та ее часть, которую мы уже пролетели. Оставшись без карты,

пришлось болтаться за хвостом остальных и, главное, не оторваться от группы.

Так что же это за город, на который мы вышли? Делаем над ним два круга и не можем определиться. «Чего зря кружить, давайте пройдем на станцию и прочтем надпись на здании вокзала», – предложил я. Меня поддержали. Всей группой ринулись на станцию. Делаем круг почти над самой землей. За ним еще несколько, прочитать никак не можем. Кроны деревьев закрывали здание и не давали возможности рассмотреть надпись. Люди, находившиеся на привокзальной площади, задрав головы, смотрели, как мы носимся над станцией, и не могли понять, что нам надо. Шум, поднятый работающими двигателями, был немалый.

Наконец слышится чей-то голос, кажется, Камалетдинова: «Черкасский колхозный рынок». Затем кто-то повторил его слова. Для меня, оставшегося без карты, это название ничего не говорило. Безуглов развернул группу на север и повел нас вдоль Днепра на Киев. Как только отошли от Черкасс, я засек время, чтобы определить расстояние до Киева. Город показался минут через двадцать. По плану перелета мы не должны были там садиться, но, учитывая потерю времени на определение местонахождения и небольшую «блудежку», решили на Львов не идти, а произвести посадку на Киевском аэродроме, дозаправиться топливом и немного отдохнуть.

После посадки я достал себе новую полетную карту и выяснил причину самопроизвольного открытия форточки. Оказалось, что лопнула пружина, удерживавшая ее в закрытом положении. Заменить пружину было нечем, и оставшийся полет пришлось выполнять с открытым стеклом. Полет от Киева до своего аэродрома с промежуточными посадками в Грудеке Ягелонском и Дебрецене прошел нормально. Несмотря на большое расстояние и сложные метеоусловия почти на всем маршруте, мы прибыли на место назначения в полной сохранности.

Соседний полк дивизии, который в это время тоже перегонял самолеты, имел две поломки. Во Львове летчик на посадке допустил большой перелет и, выкатившись за пределы посадочной полосы, поломал переднюю стойку шасси и в результате сильно повредил самолет. Второй после посадки вместо посадочных щитков убрал шасси и положил машину на фюзеляж. За успешное выполнение перегонки командир дивизии объявил нам благодарность в приказе.

Незадолго до поездки в командировку мне довелось полетать еще на одной американской машине – АТ-6 фирмы «Норт Америкен». Это был учебно-тренировочный самолет, использовавшийся для проверки техники пилотирования, провозных полетов перед самостоятельным вылетом на боевой машине, полетов по приборам, учебной стрельбе по мишеням. Вид у него был довольно неказистый, но в управлении он был сравнительно прост и легко выполнял весь высший пилотаж. Летать на АТ-6 мне нравилось. К тому же было интересно полетать на новом типе самолета. Вывозил меня на нем командир звена Л. Савичев. Сначала он обучил меня, а потом подготовил в качестве инструктора, что являлось очень важным для работы.

Полетав на «кингкобре», особой разницы по сравнению с «аэрокоброй» я не почувствовал. Такого же мнения о ней были и другие летчики. Став истребителем, я стремился как можно быстрее войти в строй боевых летчиков, то есть стать настоящим истребителем. Поэтому хотел как можно больше летать на пилотаж и групповую слетанность со своим напарником Поздняковым. Хотя он имел незначительный боевой опыт, летал отлично и хорошо понимал меня в воздухе. Из летчиков эскадрильи лучшим был Савичев.

Мне он нравился не только как летчик, но и как отличный товарищ. По натуре он был настоящим истребителем и компанейской натурой. С ним было приятно отдыхать в свободное от работы время, особенно когда он брал в руки аккордеон. Боевая подготовка в полку шла более организованно, нежели там, откуда я пришел. Днем мы летали на боевых самолетах, а ночью на По-2. Здесь я впервые приступил к

полетам ночью, через некоторое время вылетел самостоятельно и вскоре стал инструктором.

На Октябрьские праздники Полина родила сына Володю. Появились отцовские заботы. Работы хватало вдвойне. Время летело быстро. Не на все хватало дневного времени. В наступившем 1947 году пришло указание составить план летной подготовки на год. Сидим мы, комэски, в кабинете командира полка, маракуем над планом. Время перевалило за десять вечера. Безуглову потребовалось что-то выяснить в штабе дивизии. Он стал звонить, а мы, поглядывая на командира, следим за выражением его лица, которое вдруг резко изменилось. Положив трубку, Безуглов посмотрел на нас и тихо сказал: «Заместитель комдива Крюков сказал, что годового плана пока составлять не надо». У всех невольно возник вопрос – почему? Безуглов, как-то растерянно, кисло улыбаясь, не то сказал, не то пробурчал: «Не знаю».

Поняв, в чем дело, я выпалил: «Раз сказали не планировать, значит, полк или вся дивизия будут расформировываться». «Это вас, штурмовиков, шуровали, а нас, истребителей, разгонять не будут. Здесь что-то другое», – хихикая, произнес сорокалетний заместитель Безуглова майор Новиков. Как и все остальные, он верил в прочность истребительной авиации. На другой день по дивизии пошли слухи о возможном расформировании. Официального приказа и каких-то сообщений пока не поступало, но тем не менее и обычная нормальная работа кончилась. Слух о предстоящем расформировании упорно ходил. Перестали проводиться и занятия по наземной подготовке. Занимались в основном работой на матчасти. Замполит Глушков с парторгом майором Городынским проводили политзанятия. Большую часть времени личный состав просто бездельничал.

За два последних месяца я выполнил только один полет на боевом самолете и то для облета мотора. В конце февраля прошел слух, что приказ о расформировании дивизии и полков будет нам доведен после выборов в Верховный Совет. Так оно и случилось. На построении нам зачитали приказ. Для меня это был уже третий полк за последние десять месяцев. Как только услышал его, настроение сразу испортилось. Что теперь меня ждет, куда направят, может, вообще на гражданку? Мысли сменяют одна другую. Чего же все-таки ожидать? Никто ничего не знал. Наконец сообщили: всех будут отправлять эшелонами в Союз по разным военным округам в распоряжение начальников отделов кадров ВВС.

До отправления эшелона осталось совсем немного времени, а начфин под всевозможными предлогами не хочет выдавать мне подъемные деньги, которые я должен был получить еще по прибытии в 129-й полк. Смотря мне в глаза, без всякого стыда и совести он врал все, что приходило ему в голову, лишь бы не выдавать деньги. Настал день отъезда. Вечером мы должны были грузиться в эшелон, а он все откладывает срок на неопределенное время. Говорю ему: «Сегодня я уезжаю». «Ничем помочь не могу, а если уезжаешь, то, значит, вообще их не получишь», – нагло глядя на меня, сказал он. Вижу его издевательство, но ничего сделать не могу. Попытался припугнуть его тем, что буду жаловаться. «Ну и жалуйся, денег все равно не получишь. Поздно, дивизия и полк расформированы. Поезд тронулся», – нагло смотря на меня, бросил он.

Обо всем этом я рассказал начальнику политотдела дивизии. Полковник немедленно вызвал к себе начфина и приказал тут же при нем выдать деньги. Капитан принес деньги и без всякого смущения отсчитал их. Выдавая их, нагло заявил: «Зачем же вы пришли к полковнику? Я бы и без этого выдал вам деньги». Хотел сказать ему пару слов по-русски, да постеснялся полковника. Шиллинги я получил, но где и как в оставшееся до отъезда время их реализовать? В нашей деревне в местном магазинчике курильщики даже сигарет не могли купить за деньги. Только на пограничной с Венгрией станции Шопрон на часть из них смог купить плюшки и немного яблок в дорогу. Как мне тогда хотелось тому красномордому капитану дать в рожу или ударить по золотым часам с таким же браслетом, которые, по всей вероятности, он приобрел на нечестные деньги.

Зима в тот год выдалась очень снежная. Пока мы с Полиной по такому сугробистому снегу доехали до места погрузки в вагоны, сани несколько раз переворачивались. В товарном вагоне, куда нас поместили, стояла буржуйка без дров. Температура воздуха в нем почти не отличалась от наружной. Вместе с нами ехал старшина-сверхсрочник из соседнего полка. Новое место службы мне не было конкретно определено – направление выдали в отдел кадров ВВС Московского военного округа. Продуктов нам выдали на неделю, но какое-то чувство подсказывало мне, что ехать будем дольше и их не хватит. Так и случилось.

Однако страшным для нас оказалась не нехватка продуктов, а то, что у Полины пропало молоко, и кормить четырехсполовинноймесячного Вовика стало нечем. В дороге достать в то время молоко было очень и очень трудно. Эшелон шел по территории Венгрии и Румынии. Останавливался он не у вокзалов, а на товарных станциях, где на путях, кроме товарных составов, ничего не было. Спросить не у кого, уходить от вагонов опасались, боясь отстать. Сверхсрочник с женой везли десятимесячную девочку-сироту. Командование соседнего полка, где он служил, попросило его сдать ее в первый попавшийся в Союзе детдом.

Девочке тоже необходимо было молоко, и мы со старшиной вдвоем на остановках пускались на его поиски. Особенно трудно было с молоком, когда мы проезжали Трансильванию. Во время войны этот район Гитлер несколько раз передавал то Румынии, то Венгрии. Грабили ее и те, и другие. Район остался без скота и продуктов. Временами положение спасала одна женщина. У нее тоже был грудной ребенок, и она на остановках делилась своим молоком. В дороге мы находились уже восемнадцать дней. В Союзе эшелон пошел намного быстрее. До Москвы осталось, как говорят, рукой подать. И вот ночью на перегоне Брянск – Сухиничи Вовик заболел. У него начались судороги, перестал есть. Врача в эшелоне не было.

Под утро он почти перестал плакать, сильно ослаб и почти не спал. Утром приехали в Москву. Не дожидаясь, когда эшелон поставят под разгрузку, я взял сына и побежал с ним в первую попавшуюся больницу. Ни в одной из них малыша осматривать не стали, заявив, что без прописки проезжих не принимают. Нам посоветовали обратиться к частнику-пенсионеру, продолжавшему работать в больнице. Под вечер пришел старик-врач и, осмотрев сына, сказал, что мальчик находится в очень плохом состоянии, выписал каких-то таблеток и ушел. К сожалению, спасти сына не удалось. Похоронили его в Кашире в одной могиле с папой, мамой и другими родственниками.

Если бы нас везли не в телятнике-теплушке и не восемнадцать суток, то наверняка этого бы не случилось. В дороге мы находились без всякого обеспечения. Даже скот так не перевозят. Забота о людях в нашей стране была только на словах, такой она продолжает оставаться и по сей день, правда, не для всех.

Со дня похорон прошло больше недели. Полина говорит мне: «Прошло столько времени, как мы купили молоко для Вовика, а оно не прокисает». И показала маленькую бутылочку с молоком, из которой его кормила. Мне это показалось подозрительным. Решили сдать молоко на анализ. Он показал наличие в нем большого количества щелочи. Откуда она могла в нем появиться, долго гадать не пришлось. Она попала в него с водой. Где-то в районе Брянска я достал бидон молока. Старшина с женой видели это. И, конечно, если бы попросили, мы уступили бы им часть. Но они этого не сделали, а поступили иначе. Когда мы с Полиной спали, они украдкой отлили какую-то часть. А чтобы не было заметно, добавили в бидон воду. Вода наверняка была взята из тендера паровоза, в которой находился хромпик. О смерти ребенка виновники ее, конечно, не знали, а надо бы!

## Снова на штурмовиках

С тех пор как я доложил о своем прибытии в штабе ВВС МВО, прошло больше десяти дней. Шло сокращение армии, в том числе и ВВС. Не подлежащие расформированию части были переукомплектованы. Мне никак не могли найти место. Продовольственных карточек у нас не было. Питались остатками сухого пайка, выданного нам на дорогу, и продуктами, купленными на рынке. На обесцененные деньги особо не накупишься. Одна буханка хлеба стоила не менее 250 рублей. Получал же я до расформирования всего-то 1150 рублей. Наши накопления таяли на глазах.

Находясь в резерве ВВС МВО, я вообще ничего не получал. В ход пошли вещи, которые привезли с собой, да и их почти не осталось. Просил начальника отдела кадров направить меня в любой другой военный округ, лишь бы определиться и получить место постоянной службы. Кадровик, сославшись на такое же положение во всех округах, отказался удовлетворить просьбу. После трехнедельного ожидания мне предложили место заместителя командира эскадрильи в Ярославле в 5-й гвардейской штурмовой дивизии. Вначале я отказался, но, поговорив с Полиной и учитывая наше нынешнее материальное положение, дал согласие.

Прибыли в Ярославль в штаб дивизии. Начальник отдела кадров, повертев направление, недовольно буркнул: «Что они все присылают и присылают. Комдив не знает, куда и посылать, – везде все занято. Пока генерал здесь, пошли к нему, что он скажет». Командир дивизии генерал-майор Коломийцев, поздоровавшись за руку, приветливо улыбаясь, попросил вкратце рассказать о моей службе. После ряда вопросов он направил меня заместителем командира эскадрильи к Симонову в 95-й гвардейский штурмовой полк. Подполковник Симонов принял меня очень сухо и неприветливо. В штабе у него не было отдельного кабинета. Вместе с ним находился начальник штаба, отделения строевое, кадров, машинистка, писаря. В комнате все время толклись посетители. Даже во время войны в нашем полку не было такого беспорядка. Это произвело на меня неприятное впечатление. Не побеседовав со мной, он направил меня в 1-ю эскадрилью к Власову.

Капитан Власов выглядел лет на десять старше меня. Знакомясь со мной, он сказал, что боевого опыта у него немного, в основном инструкторский. Хотел еще что-то добавить, но промолчал. Выглядел он простовато, внешне был похож на мастерового работягу. В обращении с подчиненными был грубоват. Все это вызвало у меня некоторое недоумение. Неужели при таком большом выборе не могли подобрать более подходящего комэска? Ведь он все же руководитель, воспитатель. Видно, на должность поставлен по чьей-то протекции. Смирненно и покорно выслушал я все сказанное мне по поводу работы и с изучением нового для меня самолета Ил-10, на котором летал полк. При этом подумал, сработаемся ли с ним, а то придется терпеть – ведь он мой начальник и командир. Нравится или нет, а работать придется вместе, но ничего, притерплюсь, не впервые с такими людьми приходится сталкиваться.

Власов дал мне неделю на изучение нового самолета. Я без промедления приступил к делу. Через четыре дня вызывает меня Симонов и говорит: «Слушай, Лазарев, с Краснодарских курсов к нам прибыл летчик Герой Советского Союза Кузнецов. Понимаешь, он ветеран полка. Мы решили назначить его в 1-ю эскадрилью вместо тебя. Не хочется посылать его в какой-то другой полк. А тебя мы отправляем в дивизию к Коломийцеву. Он даст тебе новое назначение». «Я понял, товарищ командир, что вам не нужен, разрешите отбыть», – отчеканил я по-строевому. Через полчаса я был у комдива. На этот раз Коломийцев уже менее приветливо говорил со мной: «Я вполне тебя понимаю, но что поделаешь, нам неудобно перед Кузнецовым – ведь это его родной полк. Он в нем воевал. Я тебя направляю в полк к Корзинникову. Этот полк не гвардейский, но хороший, можно сказать, парадный».

135-й полк я хорошо знал еще по войне. Он входил в состав нашего корпуса, и мы даже базировались вместе на аэродроме Колпачки. В этом полку я знал нескольких летчиков, а Миша Шатлыгин и Саша Ойкин до августа 43-го года воевали в нашем 893-м полку. То, что я перевожусь в другой полк, даже несколько обрадовало. В 95-м я, видно, оказался не ко двору. Командира полка Корзинникова я хорошо помнил по случаю, происшедшему в 1943 году в Колпачках, когда моя машина столкнулась на летном поле с другим «илом», в результате чего погиб воздушный стрелок. Я подумал, помнит ли меня Корзинников после той неприятной встречи? Полину весть о переводе меня в другой полк не очень обрадовала. Все это изрядно нам надоело. Хотелось какое-то время пожить спокойно на одном месте. Снимаемая комнатка не особо удовлетворяла нас, была проходной. Однако здесь все же был некоторый уют. А на новом месте, может статься, и этого не будет.

Аэродром Туношное, где базировался 135-й полк, находился примерно в 20 километрах от Ярославля. Обильные снегопады большими сугробами засыпали шоссейную дорогу. Машины по ней не ходили. Поэтому добираться туда пришлось пешком, с большим трудом. В полк пришел под вечер. Корзинникова встретил у штаба полка. Он уже знал о моем назначении к нему в полк. Как только я представился, он, смотря мне в глаза, спросил: «Помнишь ли ты случай с пистолетом в Колпачках?» – «Так точно, – ответил я, – хорошо помню». Мне стало как-то не по себе – ведь он может за это мстить. Ну ладно, этого я и ждал. Будущее покажет, как сложатся наши взаимоотношения. Так же, как и Симонов, он, не побеседовав и не ознакомившись со мной, назначил в 4-ю эскадрилью. Комэск-4, капитан Гавриченко, в полк прибыл из расформированного перегонного полка год назад, боевого опыта не имел, был примерно одного возраста с Власовым и с таким же образованием. Разница у них была только в характерах: Гавриченко был проще, мягче в обращении, покладистее с подчиненными и суетливее в работе. Об этом я узнал позже, когда хорошо ознакомился с полком.

Возвращаться в Ярославль пешком, на ночь глядя, изрядно уставшим, не хотелось. К счастью, о моем прибытии в полк узнал Миша Шатлыгин, однокашник по аэроклубу, авиашколе и однополчанин. Он пришел в штаб и пригласил к себе на квартиру. У него я и заночевал. Он рассказал мне о полке и в то же время огорчил в отношении жилья. Ни в Туношном, ни в соседней деревушке Бичевино нет ни одного более или менее подходящего дома, где бы ни разместились наши полковые или батальонные люди. Несмотря на неутешительные перспективы найти комнатку в Туношном, я все же решил попытать счастья. Пройдя все село, я, как и предсказывал Миша, ничего не нашел. То же было и в Бичевино. За околицей деревни перед видневшимся вдали небольшим кирпичным заводом увидел домишко. Зашел и в него. «Жить негде, семья большая, правда, есть закуток без двери. Хотите, посмотрите – может, и устроит», – сказала женщина средних лет.

Когда я вошел в дом, то сразу почувствовал запах скотного двора. Да и как ему не быть, если в помещении находились коза, куры. За перегородкой стояла лишь одна кровать. Между ней и наружной стеной – проход полуметровой ширины. «Вот и все, что могу вам предложить», – смущенно проговорила хозяйка, назвавшаяся Марией. Трудноразрешимой проблемой для меня стала перевозка Полины в Туношное. Если в Австрии нам дали лошадь, то здесь надежды достать ее практически не было.

Обратно пришлось идти пешком по тем же сугробам. Пока решал вопрос перевозки Полины со шмотками, в штабе 95-го полка узнал, что за нами из Туношного придет «полуторка». «Какая «полуторка»? – удивился я. – Ведь дорога засыпана снегом?» – «Да нет, ее за одну ночь расчистили какой-то американской снегоуборочной машиной». Не думали мы с Полиной, что придется жить в таком закутке.

Со своим комэском Гавриченко я встретился на утреннем построении полка. Капитан вывел меня перед строем эскадрильи и представил личному составу как четвертого заместителя. Фактически резервного. После того как он объявил об этом, я обратил внимание на улыбки некоторых офицеров,

говорившие о том, что появился еще один страдалец из числа шатавшихся заштатников. Этому я уже не придавал значения, главное – положение мое определилось. Питаться и получать деньги буду по летной норме.

После представления меня эскадрилье ко мне подошел летчик худощавого телосложения. «Ты будешь Лазарев?» – спросил он. Я ответил утвердительно. «Я слышал, ты на истребителях летал?» – «Было такое». – «Переходи в мою эскадрилью. Я командир 1-й майор Афанасьев. У меня ты будешь нормально летать, а в этой летают намного меньше». – «Я такие вопросы сам не решаю». – «Да ничего, все будет сделано, как надо, лишь бы ты был согласен. Корзинников об этом уже знает. Идем со мной, я тебя представлю эскадрилье». Так, не познакомившись с 4-й, я в течение одного построения полка успел оказаться уже во второй по счету эскадрилье. Почему мной заинтересовался Афанасьев, я узнал, как только пришел к нему в эскадрилью. Он слышал, что на Ил-10 можно выполнять высший пилотаж. Ему очень хотелось попилотировать на нем с душой, но выполнять фигуры он не умел, и во всей дивизии не было летчика, который мог бы показать его и научить технике выполнения различных фигур.

Как только он узнал обо мне, так сразу решил поменять своего заместителя Черенкова на меня. Как ему удалось договориться с Корзинниковым, не знаю. Скорее всего, тот знал, что Афанасьев был одним из любимых летчиков комдива Коломийцева, и если не удовлетворить просьбу комэска, то он может обратиться за помощью непосредственно к генералу. Поэтому лучше было удовлетворить его просьбу. Когда Афанасьев сообщил Черенкову о его переводе в 4-ю эскадрилью, тот посмотрел на меня, как на врага. Василий Николаевич Афанасьев в 135-м полку был новичком. Сюда его перевели из 94-го гвардейского, проходившего реорганизацию. Основной состав 94-го, исключая командира и штаба, влился в состав 135-го, а затем они поменялись номерами. После месячного нахождения в полку он уже имел номер гвардейского, но фактически оставался прежним, со всеми порядками, которые были в нем ранее.

Через некоторое время все летчики, включенные в парадный расчет, вместе с обслуживающим составом улетели под Москву в Люберцы, готовиться к Первомайскому параду. За комполка в Туношном остался его заместитель майор Свиргун. Я, еще не летавший на Ил-10, в парадный расчет включен не был и остался за командира эскадрильи. Пока полк находился под Москвой, я хорошо изучил новый для меня самолет, а также инструкцию по его эксплуатации и все документы, регламентирующие полеты. На аэродроме была бетонная ВПП. Как только с нее сошел снег, 4-я эскадрилья, не участвующая в параде, приступила к тренировочным полетам. Длительный перерыв в полетах заметно сказался на летных навыках пилотов, имевших небольшой налет. Летали они не по-гвардейски: садились с плохим расчетом на посадку, а на сами посадки было неприятно смотреть. Садись с высокого подхода, с плюхом, повороньи, с козлами. Я, хотя теоретически и был подготовлен, но не летал. Меня надо было провезти на спарке, но Свиргун, очень трусливый человек, не решился на это, боясь, как бы чего не вышло. Он отложил это до возвращения командира полка или командира эскадрильи.

В нашей 1-й эскадрилье на парад взяли не всех. Оставили нескольких слабых летчиков. Среди них был и М. Жариков. После проверки техники пилотирования командиром 4-й эскадрильи он самостоятельно полетел на боевой машине. При заходе на посадку допустил большой недолет. Исправляя ошибку, дал резко газ. Мотор при этом захлебнулся и встал. Самолет плюхнулся прямо по курсу посадки, зацепив при этом за крышу одного из домов. Дом был полностью разрушен. Погибла старушка. Сам Жариков отделался испугом и ушибами. Вернувшись с парада, Корзинников, не разобравшись в истинной причине летного происшествия, набросился на меня, как на основного виновника аварии, допустившего неподготовленного летчика к самостоятельному полету. Мой довод, что готовил его к полету не я, не я же принимал решение и на самостоятельный полет, не подействовал.

«Как я мог готовить летчика к полету на самолете, не летая сам на нем? Организовывал полеты

Свиргун, технику пилотирования проверял Гавриченко. Полетами руководил сам Свиргун, а при чем здесь я, новый человек в полку? Посмотрите плановую таблицу полетов, и вам станет понятно, кто непосредственный виновник происшедшего», – смело отпарировал я Корзинникову. Конечно, он хорошо понимал абсурдность своего обвинения. Однако упрямство и самолюбие возобладали над разумом.

Его злые маленькие глазки впились в меня примерно так, как это было и три с половиной года назад на аэродроме Колпачки. «Не надо доказывать мне свою невиновность! Раз ты остался в эскадрилье старшим, значит, ты и отвечаешь за все, что делается в ней», – почти кричал он на меня. В этом Корзинников был прав, но полеты планировал все же не я. Делали это Свиргун и Гавриченко. Они знали летчиков лучше меня, в том числе и Жарикова, и не мне было им подсказывать, кому, что и как надо планировать. Доказать командиру полка свою невиновность я так и не сумел.

После этого случая Корзинников при встречах всегда смотрел на меня со злобой. Здоровался сквозь зубы, неприветливо, а поздоровавшись, отворачивался. И когда он так делал, мне всегда думалось: «Не может забыть Колпачки, а тут еще новый повод – Жариков». После прибытия с парада полк приступил к обычным плановым занятиям по боевой подготовке. Я сдал все зачеты по программе переучивания на самолете Ил-10. Афанасьев проверил мои знания инструкции по эксплуатации самолета и показал его отличие в технике пилотирования от Ил-2. На нем я не летал уже около года. В тот же день Афанасьев дал мне два провозных полета и дал добро на самостоятельный вылет.

Я выполнил два полета. Самолет мне понравился. По легкости управления он чем-то напоминал «кингкобру». На следующий день я полетел на Ил-10 в зону. После выполнения основного задания решил попробовать, как он выполняет фигуры высшего пилотажа. Летный состав полка делать его не умел, да и в программе летной подготовки он не был предусмотрен. А зря. Во время войны летчику, умеющему отлично выполнять его, это бы очень пригодилось при встрече с истребителями противника. Они могли бы неплохо давать им сдачу, и те не били бы так нахально «горбатых».

О своем намерении выполнить пилотаж я никому не сказал, в том числе и Афанасьеву. Чтобы не вызывать лишних разговоров, а главное, чтобы не влетело от начальства за пилотаж в зоне, я отошел подальше от аэродрома. Самолет отлично выполнял все фигуры, правда, был немного тяжелее настоящего истребителя, но рулей слушался отлично. Хорошо шел на вертикальные фигуры. С Ил-2, конечно, по пилотажу равняться не мог. Как мне ни хотелось, чтобы видели мою работу в зоне, этого не получилось. Отличная солнечная погода во второй половине дня при северном ветре дала хорошую горизонтальную видимость. Она-то и подвела меня. Мой пилотаж видели почти все летчики, находившиеся во время полетов на земле, в том числе и сам Корзинников. Когда я еще находился в зоне, он по радио буквально выматерил меня. Напоследок я выполнил перевернутый штопор, чтобы окончательно понять, как самолет из него выходит. Вывод из штопора никаких трудностей не вызвал.

После посадки Корзинников подошел к моей машине и, как только я покинул кабину, дал сильнейший разнос: «Ты не налетал еще и двадцати часов на этом самолете, а уже всю хулиганишь! Какой пример показываешь летчикам? Об этом я сегодня же доложу командиру дивизии и попрошу, чтобы он перевел тебя из полка». Совсем иначе воспринял пилотаж Афанасьев: «Ничего не бойся. В случае чего я за тебя заступлюсь – скажу, что это я попросил тебя показать пилотаж. Ты все-таки летал на истребителях, крутить фигуры умеешь, и если тебя немного поругают, то большего не сделают». Вечером обо всем рассказал Полине и попросил на всякий случай готовиться к новой дороге в неизвестном направлении. О хулиганстве в воздухе Корзинников наверняка доложит комдиву, а что будет дальше – одному богу известно. Не исключено, что выпроводят из дивизии куда подальше.

Всю ночь я метался в постели, мысленно представляя, как меня будет потрошить начальство. На следующий день у штаба полка наткнулся на комдива. Он сразу узнал меня: «Товарищ Лазарев, дивизии



поставлена задача: вывести летный состав на штопор. Я слышал, вы можете его выполнять, помогите нам выполнить эту задачу. С Корзинниковым я об этом уже говорил». Расспросив, как мы устроились, попрощался за руку. Больше мы с ним не встречались. Вместо него дивизией стал командовать его заместитель полковник Виктор Павлович Филиппов. Коломийцев, по всей видимости, говорил с ним обо мне. Встретившись через несколько дней с Корзинниковым, он попросил познакомить его со мной.

Осмотрев меня с ног до головы, хитровато прищурился, попросил вкратце рассказать о себе, а перед тем, как отпустить, сказал: «Я вас буду иметь в виду». Что он этим хотел сказать, я так и не понял. После встреч с прежним и новым командирами отношение ко мне Корзинникова немного изменилось. Он как-то сник, но по-прежнему продолжал держаться неприступно, никогда не заговаривал со мной ни на какую тему. Ожидаемая гроза меня вроде бы миновала, но я все же постоянно ждал от него какой-нибудь неприятности или каверзы. И, как потом оказалось, не зря.

Все происходило постепенно и незаметно. Вначале он решил подзажать меня с продвижением по службе. Ведь замкомэском я стал не по своей вине, не за плохую работу и не в связи с несоответствием служебному положению, а из-за отсутствия свободного места. И вот когда во 2-й эскадрилье появилась вакантная должность командира эскадрильи, то он назначил на нее не меня, а попросил, чтобы прислали кого-то со стороны. Прислали старшего лейтенанта Сидельникова. В полку к этому времени я прослужил уже более пяти месяцев и успел показать себя в работе. Претензий со стороны командира эскадрильи не имел, да и у самого Корзинникова их практически не было.

После полета в зону, когда я открутил высший пилотаж со штопорами, летчики эскадрильи и полка смотрели на меня как на настоящего пилота. Одно дело, слышать о том, что самолет может выполнять пилотаж, и совсем другое – видеть его своими глазами. А о перевернутом штопоре многие из них даже не слышали. Мне рассказали, как в дивизию из Москвы прилетал какой-то летчик, кажется, испытатель на Ил-10, в хвосте которого находился противоштопорный парашют. Был выполнен всего один полет на срыв в штопор, после чего он улетел в Москву. По финансовым соображениям второго полета не было. Выполнялся он для летчиков одного полка, базировавшегося в Ярославле, чтобы показать им, как выводить самолет из штопора.

А здесь, в Туношном, у себя в полку, они увидели гораздо больше. Пилотаж выполнял свой летчик, и никаких денег за показ не понадобилось. Мой крючокотворный полет, как некоторые его называли, явился своего рода снятием психологического барьера – боязни летчиков, что самолет может не выйти из штопора. Героем после того полета я себя не считал, да к этому и не стремился. Просто хотелось познать машину и протрястись немного после зимнего перерыва в пилотировании, проверить, не разучился ли крутить фигуры. Корзинников хоть и выпорол меня словесно – сделал это, как говорится, для порядка, чтобы остальным неповадно было, а может, и по злой зависти. Сам-то он пилотировать не умел – до «горбатых» летал на бомберах, а на них высший пилотаж не выполняется. Однако он понял, что такой летчик в полку нужен. Возможно, это ему подсказали Коломийцев с Филипповым.

Просьбу Афанасьева я выполнил, пилотаж показал. Ему так понравилось, что через три с половиной года он расстался со штурмовой авиацией и перешел в истребительную. К самолету я привык быстро и неплохо его освоил. Не раз сравнивал его с Ил-2 – был бы у нас такой самолет во время войны и умей я тогда, как сейчас, пилотировать, то при встречах с истребителями противника чувствовал бы себя намного лучше. Правда, у Ил-2 было свое хорошее качество – отличная живучесть, устойчивость в полете при сильных повреждениях от попавших в него снарядов, осколков и пуль. Не было почти ни одного случая, чтобы, летая на Ил-10 в одиночку вне аэродрома, я не отвел бы на нем душу. Пилотировал в большинстве случаев на небольших высотах, где мы обычно летали. В одном из таких полетов я решил попробовать выполнить то, чего ранее не делал: проверить, есть ли расхождения в скоростных данных, указанных в

инструкции по эксплуатации самолета, по сравнению с действительными.

В частности, меня интересовала минимальная скорость полета, после которой самолет самопроизвольно сваливается в штопор. Согласно инструкции, она составляла 170–175 км/час. Решил проверить, так ли это на самом деле. Полностью убрал газ, погасил скорость до минимальной, согласно инструкции. Самолет парашютирует, но не сваливается на крыло. Продолжаю удерживать машину на парашютировании. Скорость дошла до 160, затем до 150. Самолет летит. И вот стрелка подошла к 145. Да когда же она свалится? – подумал я. В этот момент она мгновенно перевернулась на спину и начала отсчитывать витки штопора. Попутно прикинул: сколько высоты самолет потерял от момента срыва до полного вывода из штопора. Стало ясно, что инструкция дает запас по скорости до 30 км/ч. Потом стал проверять, как машина срывается в штопор после перетягивания ручки управления при выполнении различных фигур высшего пилотажа. В заключение разогнал машину на пикировании до скорости 740 км/ч и резко вывел. Хотелось знать, как она при этом себя поведет и насколько она прочна. После посадки, ничего не говоря механику, внимательно ее осмотрел, не деформировалась ли обшивка и все ли заклепки на месте. Самолет был в полном порядке. Об этих испытаниях я никому не сказал. Теперь я хорошо знал, на что способен этот самолет.

С наступлением теплых летних дней полк начал интенсивную летную подготовку. Мне пришлось много работать инструктором. Перед этим в зоне Корзинников проверил у меня технику пилотирования. Пилотаж я выполнял так, как он был предусмотрен курсом боевой подготовки со срывом машины в штопор. Оценку за полет получил отличную. Еще один полет он выполнил со мной, где инструктором был я. Корзинников находился под колпаком. Замечаний по выполнению полета я ему не дал, посчитав это неудобным, поскольку знал, что в облаках он в ближайшее время летать не будет. За выполнение высшего пилотажа Корзинников меня уже не ругал – смирился. Я стал выполнять наиболее ответственные задания по летной работе. По его указаниям я чаще других стал выполнять облеты машин. Он считал, как я оценю машину, так это и есть, перепроверять уже не надо.

Случилось так, что тем летом в полку вышли из строя все спарки, и учебные полеты застопорились, стал срываться план летной подготовки. В ближайшее время спарок, кроме одной, находившейся на затянувшейся профилактике, не предвиделось. На ней меняли стабилизатор и установили его неточно. Одна половина не сходилась со второй на семь градусов. Несколько дней бились над точной установкой, но добиться нормального положения не смогли.

Дело дошло до инженера дивизии. Но и его советы, а также специалистов, которых он прихватил с собой, тоже не помогли. Доложили в Москву. Однако и инженерная служба ВВС МВО ничем не помогла. Получалось, что самолет есть, а летать на нем нельзя. Никто из инженеров не взял на себя ответственность за выпуск самолета. Исчерпав все возможные варианты регулировки, работы прекратили. Командир полка и дивизионное летное начальство начали тормозить инженеров – давайте спарку. Она позарез нужна для работы, застопорилась летная подготовка. Инженеры начали советоваться, что делать.

Одни предлагали попробовать облетать, другие не советовали рисковать. В конце концов остановились на облете, но многие выражали сомнение. «Скорее всего, срежет фиксирующий болт крепления стабилизатора, и тогда один черт знает, что произойдет с самолетом», – говорили одни. «Нет, болт не срежет, а вот то, что самолет будет делать бочки, это точно», – предполагали другие. Старший инженер полка Николай Тимофеевич Дремов свое мнение высказал так: «Да ничего, подумаешь, 3,5 градуса в одну сторону и столько же в другую – это же пустяк. Давайте облетаем самолет и увидим, что ничего не произойдет. Я сам слетаю с Лазаревым в задней кабине и докажу, что это так». «Товарищ командир, – обратился Николай Тимофеевич к Корзинникову, – разрешите мне слетать с Лазаревым. Уверю вас, все будет нормально».

Корзинников без колебаний одобрил предложение Дремова. «Лазарев, вы знаете, в чем мы сомневаемся, машину надо облетать. Я думаю, вы справитесь с задачей. В случае чего, не медлите, выбрасывайтесь, только не забудьте про Дремова в задней кабине». – «Товарищ командир, раз Дремов уверен, то я не могу не верить ему, все будет нормально». О том, что я лечу на этой спарке, знал весь полк. Все наблюдали за полетом. Взлетаю. Пока машина ведет себя нормально, никаких кренящих моментов не чувствую. Мотор тянет отлично. С максимальной вертикальной скоростью перехожу в набор высоты. Набираю спиралью высоту 3000 метров, пробую машину на всех режимах. Делаю это так, как ранее проверял свою машину.

Кручу весь высший пилотаж, временами посматриваю на инженера. Он сидит нормально, улыбается, показывает большой палец, дескать, порядок, все нормально. Выполнив левый и правый штопор, пошел на посадку. «Ну, как?» – спросили на земле инженеры. «Как видели, нормально», – ответили мы. «А что ты после взлета так круто пошел в набор? Мы подумали, что с машиной что-то случилось», – спросил у меня Корзинников. «Мотор, товарищ командир, тянет отлично, и в набор я шел не на обычной скорости, а километров на 30–40 меньше. Я знаю, на какой скорости она срывается в наборе, и поэтому не боюсь на ней скрести высоту».

После осмотра стабилизатора и его крепления комиссия не нашла никаких отклонений и приняла решение допустить самолет к тренировочным полетам. Летала она вплоть до моего ухода из дивизии в середине 1952 года, а может быть, и позднее. Вновь прибывавшие летчики, летая на этой спарке, наверняка не знали, сколько мороки летом 1947 года она преподнесла инженерно-техническому составу. В то лето я по указанию Корзинникова выполнил несколько полетов на самолете По-2.

Наиболее интересным и продолжительным по времени заданием, которое мне довелось выполнять в то время, была командировка под Горький на аэродром Сейм, в Центр, где проводилось переучивание истребителей с поршневыми машин на реактивные Як-15 и МиГ-9. Управлением боевой подготовки ВВС разрабатывалась методика боевого применения реактивной авиации, в которую, помимо прочего, включалось ведение воздушного боя. В ней предусматривалось ведение боя и со штурмовиками Ил-10. Отрабатывалась тактика боя одиночного самолета, пары и звена. В группу, которую возглавлял я, входили летчики нашей эскадрильи капитан Г. Грицай, старший лейтенант Е. Савин и младший лейтенант В. Попков. Все летчики имели отличную технику пилотирования.

В том, что они хорошо справятся с поставленными перед нами задачами, я был уверен. И как позже убедился – не ошибся. Отработкой приемов воздушного боя руководил лично начальник центра полковник Акуленко. Впечатление от общения с ним было не из приятных, прежде всего из-за грубого обращения с подчиненными и невежества, но тогда это было свойственно многим начальникам, занимавшим подобные должности. Меня удивило его отношение к одному летчику-истребителю, прибывшему из Кубинки в звене А. Громова, которого он знал ранее. Как только он увидел его, то приказал старшему группы отправить его назад и заменить другим. О самолете Ил-10 истребители имели смутное представление. Они думали, что он мало чем отличается от Ил-2 и сбить такой маломаневренный неуклюжий самолет не представляет труда. С таким настроением они полетели на первый групповой воздушный бой. Однако тут же убедились в ошибочности своих предположений, наивно полагая, что мы будем лететь только по прямой.

Конечно, атаковать такой самолет особого труда не представляло – заходи сзади и работай себе в спокойной обстановке, как при стрельбе по конусу. Но мы на фронте так не летали и по прямой никогда не ходили. Увидев истребителей, сразу начинали маневрировать. Точно так же мы действовали и сейчас. Маневрирование по курсу сочетали с виражами и, конечно, с изменением скорости, чем еще больше затрудняли прицеливание истребителям. Все их атаки оказались безуспешными. Это показала дешифровка пленок фотопулеметов, включавшихся синхронно с оружием. За нашими полетами с земли наблюдал

Акуленко. «А чего это вы начали выдвигать выкрутасы, а не шли по прямой?» – спросил он у меня. «Я пилотировал так, как на фронте при появлении истребителей, иначе тут же собьют». – «Ну, значит, так нужно», – спокойно отреагировал полковник.

Не так-то легко было взять на мушку и поршневые «лавочкины». Громов, Уницкий, Титаренко и Крамаренко это доказали. Более маневренные Як-15, пилотируемые майорами Овчаренко и Кочетковым, еще сумели зайти в хвост «лавочкиным», а летчики эскадрильи майора Князева на МиГ-9 не сумели этого сделать ни разу. В маневре поршневые явно превосходили их. Летали мы больше месяца, и за все это время «илы» ни разу не попали в прицел истребителей. Полковник Акуленко начал психовать: «Как же это так? Столько полетов, а на пленке ни одного «сбитого» штурмовика». На разборе полетов он спросил у меня: «Кто вы на самом деле – штурмовики или истребители? Я знаю, что штурмовики летают по-вороньи, а вы похожи на истребителей. Я ведь просил прислать штурмовиков». Пришлось представить ему каждого летчика. Я сказал, что, если он пожелает, пусть побеседует с любым и спросит, летал ли он на истребителях. О себе я умолчал.

Просматривая очередную пленку, начальник фотолаборатории капитан-инженер, пришедший в Центр через несколько месяцев после окончания инженерной академии, увидел на ней какую-то точку, скорее всего обычное пятно, показал ее Акуленко и говорит: «Смотрите, на этом кадре есть самолет». Тот приказал отфокусировать его и, посмотрев на кадр, буркнул что-то про себя, а потом, почти крича, говорит: «Ты за кого меня принимаешь! Неужели я не отличу кляксу от самолета. Прислали мне из академии горе-инженера. Я тебя отправлю назад и попрошу, чтобы таких дураков мне больше не присылали. А за такую дешифровку отправляйся на пять суток на гауптвахту».

Перед очередным полетом на одиночный воздушный бой начальник воздушно-стрелковой службы Центра майор Кочетков говорит: «Ты походи по прямой, не маневрируя, я тебя засниму на пленку, надо для отчета показать нашу работу. Сделать так подсказал Акуленко, а то, сколько летаем, а на пленке нет ни одного снимка «ила». Чтобы полностью удостовериться, как лучше вести бой один на один с Ил-10, Акуленко лично собрался слетать со мной на Як-15. С неделю мы ждали подходящей погоды, но так и не дождались. В октябре нас отозвали в Туношное. Предстояла подготовка к ноябрьскому параду, и мы всем полком должны были перелететь под Москву на аэродром Люберцы. Летчики группы были довольны полетами на отработку воздушного боя, хотя все мы, за исключением Попкова, много раз вели настоящие бои на фронте. Но те бои были в большинстве случаев скоротечные, а иной раз сумбурные, не проигранные заранее на земле. К этим же, учебным, готовились заранее на земле, в полетах отводили душу и получили определенный опыт.

Эти полеты показали, что в «Курс боевой подготовки штурмовой авиации» необходимо включить упражнения на отработку воздушного боя между штурмовиками и истребителями. Мнение летчиков по этому вопросу было единое. Его мы высказали, но, как помнится, по непонятным для нас причинам оно не было введено. Скорее всего, кто-то или не обратил на него внимания, или посчитал наше мнение не очень убедительным. Прилетев в Туношное, Полина сообщила, что наконец нашла комнату в самом селе – теплую пристройку к жилому дому, в которой у хозяйки-старушки ранее стояла корова.

Переезжать в такую квартиру сразу без капитального переоборудования было нельзя. Полина находилась на последнем месяце беременности. Оставшееся до перелета время все свободные от службы минуты я в одиночку занимался ремонтными работами. В эти же дни в Ярославле Полина родила дочь. Новорожденную Валю везли из-за позднего прихода машины в темноте, вслепую, без света. В фарах отсутствовали лампочки, что в те времена являлось обычным явлением. Надо отдать должное мастерству шофера: он ехал в абсолютной темноте осенней ночи на ощупь. По приезде в Туношное я поместил жену с дочкой на новой квартире с незаконченным ремонтом. Там она и жила, терпеливо ожидая нашего

возвращения из Люберец.

К воздушному параду я готовился впервые. Летал в головной девятке правым ведомым рядом с командиром эскадрильи. Во время тренировок мы сделали несколько пролетов над Кремлем. Смотреть на землю нам не разрешалось – такая была установка, чтобы не отвлекаться и тем самым не нарушить строй самолетов. Подготовились к параду отлично, да иначе и быть не могло, поскольку для этого подбирались лучшие летчики ВВС. Но, как это уже бывало и раньше, в нужный момент подвела погода.

Сплошная низкая облачность, повисшая над самыми крышами, из которой временами сыпал мокрый снег, не позволяла нам продемонстрировать свое мастерство перед народом, гостями, правительством. В ожидании команды на вылет мы просидели в кабинах с половины девятого утра до трех часов дня. В готовности к полету находились на аэродроме и на второй день праздника до часа дня, и только после обеда поступила команда на отбой. Все праздничные дни нам из расположения казарм отлучаться не разрешалось, никаких увеселительных мероприятий не проводилось, и впоследствии рабочие дни ничем не компенсировались.

Зимой, как и летом, я много летал на По-2 по разным делам. Чаще всего приходилось летать на полигон: руководить работой летчиков, контролировать результаты бомбометания и стрельб. Об этой работе я потом докладывал на разборах полетов. В один из таких прилетов была неважная погода, и на боевых машинах полеты не выполнялись. Начальник полигона, в прошлом боевой летчик, списанный с летной работы по здоровью (он горел в самолете при выполнении боевого задания), попросил меня покатать на самолете его детей. Отказать бывшему летчику нашего полка я не мог. По радиации сообщил на КП полка, что работу на полигоне прекращаю и возвращаюсь домой. Посадил в машину Калашникова и полетел с ним в его деревню.

Сели мы прямо на улице близ школы, в которой учились ребята. Калашников привел ребят. Мы посадили мальчика с девочкой в заднюю кабину, привязали их ремнями и проинструктировали, как вести себя в полете. Сделал я с ними несколько кругов над деревней и сел там же, откуда взлетал. Вся школа, прервав занятия, вышла на улицу посмотреть на самолет и как я катаю счастливых ребят. А сын его стал лелеять мечту стать летчиком. После окончания школы он поступил в военное училище и стал летчиком-истребителем.

В начале апреля 1948 года мы снова прилетели в Люберцы на воздушный Первомайский парад. Подготовка и сам парад прошли отлично. Командование осталось довольно. Всем участникам объявили благодарность. При подготовке произошел случай, повеселивший ребят. У одного летчика в тренировочном полете отказал мотор. Самолет он сумел посадить в поле на фюзеляж, где-то в районе Текстильщиков. Причина отказа двигателя быстро выяснилась – обрыв шатуна. «А можно ли было предвидеть отказ двигателя?» – поинтересовался у одного из летчиков представитель особого отдела, прикомандированный к нам на парад из пехотных частей. «А как же, – ответил тот, – вот у летчика (назвал фамилию) тоже мог шатун оборваться, но он, хитрец, потрогал его руками, увидел, что тот тонковат, и не полетел на этой машине». Особняк, совсем не разбиравшийся в технике, поверил ему и, чтобы окончательно убедиться, так ли это было на самом деле, решил спросить еще у одного летчика. Когда он поведал ему о предыдущем разговоре, тот, смеясь, ответил: «Товарищ майор, он вас разыграл. Это у нас бывает». И объяснил, что это за деталь, для чего служит и где находится. Можно себе представить, в какое бешенство это привело майора. Шутник не подумал, чем это может обернуться для него. А кончилось все тем, что этот парад стал для него последним. Из полка его перевели в другой военный округ.

Был еще один случай, немало повеселивший нас. Однажды на построении полка командир дивизии Виктор Павлович Филиппов заявил нам в категорической форме: «Во время подготовки парада категорически запрещаю личному составу пить водку и другие спиртные напитки. В исключительном

случае разрешаю выпить пива, и то не более стакана. Проверять буду лично. Кто нарушит запрет, будет отстранен от парада». Подходит время обеда. Перед тем как пойти в столовую, Филиппов на своем «хорьхе» управляемом всегда молчаливым Ермолаевым, решил проверить выполнение своих указаний. Он объехал все люберецкие пивнушки, которые обычно посещались летчиками. Ни в одной из них летчиков не было. «Не может быть, чтобы все были такие дисциплинированные. Наверняка где-нибудь да пьют, – сказал он, размышляя вслух. – Ермолаев, есть ли здесь еще какие-нибудь пивнушки?»

Дорога, по которой они ехали, привела к железнодорожному переезду, за которым просматривались небольшие, отдельно стоящие одноэтажные дома. У будочника Виктор Павлович поинтересовался: «Нет ли на той стороне пивной?» – «Есть», – ответил дежурный и показал, где она находится. «Едем туда, а потом в столовую», – сказал он шоферу. Входит Виктор Павлович в забегаловку и видит в ней четырех офицеров из руководящего состава полка.

Трое из них летчики и старший инженер Дремов. За столиком перед каждым из них стоит недопитый стакан пива и пивная кружка с белой жидкостью, немного не доходившей до половины объема. Виктор Павлович подошел к буфетчику и попросил налить ему то же самое. «Пожалуйста», – говорит буфетчик, берет кружку и опрокидывает в нее пол-литровую бутылку водки, а в стакан наливает пиво. Затем он подошел к столу, за которым стояли, потягивая пивцо, летчики. «Вы не против, если я поддержу вашу компанию?»

Иван Алексеевич Смирнов, заместитель командира полка, лет на десять старше меня, балагур, любитель пошутить и пустить какую-нибудь остроту, спустя несколько дней рассказывал: «Как только мы увидели, что Батя подходит к нашему столу, подумали: «Ну сейчас он даст нам разгон». А он вместо этого говорит: «Вы думали, я не понял вашей хитрости? Ну, раз уж так получилось и чтобы не думали, будто я безгрешен, пропущу заодно с вами пивка, и тронемся на обед». А сам стал пить не пиво, а сделал несколько хороших глотков из кружки, запив водку пивом из стакана. После того как он опустошил всю кружку, посадил нас в машину и привез в столовую. Там за одним столом с нами пропустил еще стаканчик «Московской». Ну и пить здоров!»

После парада Афанасьев ушел в отпуск, а затем отбыл на учебу в Тамбов. В полк он уже не возвратился. Вместо него обязанности командира эскадрильи стал исполнять я. В это же время из Люберец ушел в отпуск командир звена Виктор Иванович Квасков. Его мать и большинство родственников жили в одной из деревень на юге Ярославской области. До перелета в Люберцы он писал им: «После парада при возвращении назад мы пройдем над деревней на малой высоте (она находилась строго по оси маршрута полета). Это значит, что через несколько дней я приеду к вам». Поскольку сам он не полетел, то попросил меня всей эскадрилей пролететь над деревней. Его просьбу я выполнил. Всей эскадрилей мы «пробрили» над самыми крышами, а затем сделали эффектную горку.

Вернувшись из отпуска, Квасков рассказал: «Ну и дали вы тогда над деревней! После приезда я несколько дней боялся выйти из дома. Местные бабки грозились пробить колом голову. С перепуга коровы не стали давать молока, куры перестали нестись, а собаки боялись вылезать из подворотен. Я оправдывался, что сам не летел в группе и в это время находился в поезде. А ребята по моей просьбе прошли над деревней, но, видимо, немного перестарались».

Через месяц после парада полк снова прилетел на подготовку, но теперь уже ко Дню авиации. На этот раз мы сели на Подольский аэродром. В параде от дивизии участвовало всего три девятки. Головную девятку вел сам Корзинников, вторую – я и третью – командир 3-й эскадрильи капитан А.П. Педько. Мог ли я тогда знать, первым из дивизии приземлившийся на этом аэродроме, что сажусь на последнем месте ее существования.

После перебазирования с Ярославского узла она через несколько лет будет неожиданно

расформирована в связи с сокращением общей численности Вооруженных сил страны. Почему расформировывалась именно эта дивизия, бывшая одной из лучших, если не лучшая из всех штурмовых, способная выполнять боевые задачи днем и ночью в сложных метеоусловиях, было непонятно. Когда я об этом узнал, то был удивлен и сожалел, что ее постигла такая участь.

Подольский аэродром назывался по-разному. Одни называли его Дубровицы, другие – Кузнечики. Все эти названия сохранились еще со времен войны. Мы его называли просто Подольский. Ко времени нашего прилета на нем базировался истребительный полк ПВО, летавший на английских «спитфайрах». С этого аэродрома осенью 1941 года произвел свой боевой вылет Виктор Талалихин, во время которого он совершил первый ночной воздушный таран.

На второй или третий день после нашего прилета встретил на аэродроме бывшего командира звена своей АЭ, когда я служил в 67-м гвардейском истребительном полку, Л. Савичева. В Подольск он привез на Як-11 командира корпуса генерала И. Пунтуса. Мы обрадовались встрече. В тот день у нас проводилась очередная тренировка на групповую слетанность с пролетом над Тушинским аэродромом. С разрешения командира полка я посадил его в заднюю кабину Ил-10 и прокатил по всему маршруту. Он был москвичом, но над родным городом раньше никогда не летал, хотя и очень хотелось взглянуть на него с высоты. И вот совсем неожиданно представился случай. Интересно было, как он говорил, и видеть Москву, и лететь в составе парадного строя. Смотреть на строй с земли – это одно, и совсем другое – в воздухе, особенно когда большое количество самолетов в группах делает разные перестроения. Все самолеты держались в строю отлично и смотрелись, как в кино. Словом, полетом он остался доволен. На следующий день Леша улетел с генералом под Ярославль, а вслед за ними и поэскадрильно полк ПВО.

Условия размещения летного состава на этом аэродроме были не такими комфортными, как в Люберцах, но для летного времени было сносно, правда, нары были в два этажа и очень плохой пол. Свободное от полетов время проводили за игрой в волейбол. Кто-то занимался своими личными делами. Город от нас был далековато, и добираться до него было сложно. Политорганы нашим бытом и занятиями в свободное время практически не занимались. Основным вопросом для них было нацелить личный состав на отличное выполнение правительственного задания – проведение парада и недопущение нарушения дисциплины. И как обычно бывает в таких случаях, рано или поздно где-то что-то с кем-то случается.

Большой переполох вызвал случай, происшедший на одной из генеральных тренировок. Парадную колонну боевых машин возглавлял сам командующий ВВС МВО генерал Василий Сталин. Летел он на флагманском четырехмоторном ТУ-4. После пролета Тушинского аэродрома он дал по радио какую-то команду, сопровождая ее своим позывным – Сокол. Как только он произнес это слово, вслед за ним все отлично услышали другое – «дурак». После этого наступило гробовое молчание, и только спустя несколько минут послышались обычные команды, раздававшиеся менее громко.

Сразу после посадки у всех участников тренировки потребовали объяснительные, в которых мы должны были написать, кто и чем занимался в тот момент, когда было произнесено оскорбительное слово. Но главное – в ней требовалось написать, кого каждый из нас подозревает. В течение нескольких дней представители особого отдела не давали нам покоя. Чем все кончилось, неизвестно. Скорее всего, шутник не нашелся. Сам по себе случай, конечно, был неслыханным. Цель, которую он преследовал, была понятна любому. Будь сын вождя умнее, возможно, и не прозвучало бы такое словцо в эфире.

Незадолго до этого во время пролета над Тушинским аэродромом на реактивном истребителе разбился полковник Иванов. В связи с этим В. Сталин решил провести разбор летного происшествия со всеми ведущими групп и участниками одиночного пилотажа в День Воздушного флота. Провести его решили в одном из ангаров Тушинского аэродрома. Помимо участников парада на разбор прибыли все Главные конструкторы, директора заводов, летчики-испытатели, всевозможные начальники и

руководители МО, МВД, КГБ и прочих ведомств и организаций. По фотографиям и кадрам кинохроники я узнал наиболее известных: Яковлева, Лавочкина, Ильюшина, Туполева, Коккинаки и некоторых других. Время начала разбора уже давно прошло, а он все не начинался – отсутствовал сам Сталин. Прибывшие с минуты на минуту ждут прибытия командующего, а его все нет.

Наконец откуда-то со стороны входа в ангар послышалось: «Прибыл». Затем услышали команду начальника штаба ВВС генерала Простосердова: «Всем выйти на летное поле». Выйдя из ангара, мы увидели большую группу генералов. Все они посматривали на одного неказистого на вид небольшого роста генерала с рыжеватыми волосами, державшегося немного в сторонке. По тому, как они смотрели на него, я понял, что это и есть командующий. Мне было известно, насколько он влиятелен в военных авиационных кругах. От того, как он настроен, зависела их служебная карьера и даже судьба. У него была неограниченная власть в стране отца-диктатора. О Василии я уже много слышал, но ни разу не видел, поэтому было интересно взглянуть на него.

Помимо невзрачной фигуры, бросались в глаза очень тонкие ноги. Может быть, они не казались бы такими тонкими, если бы не генеральские лампасы на бриджах. Именно лампасы подчеркивали тонкость ног. Если бы в бриджи были вшиты не лампасы, а простой кант, ноги не выглядели бы так некрасиво. По-другому бы смотрелись отлично сшитые по ноге хромовые сапоги. Наверняка так же думали все, кто видел командующего вблизи, и редко у кого из них не появлялась сдержанная улыбка, но при этом каждый старался как можно быстрее избавиться от нее.

Разбора, как такового, фактически не было. Командующий напомнил о недавней гибели полковника Иванова, насколько не касаясь причины катастрофы. Единственное, на что он обратил внимание всех присутствующих, так это на то, что на аэродроме находится правительственная трибуна, где будет сидеть товарищ Сталин, и, чтобы не произошло какой-нибудь неприятности, группам пролетающих самолетов близко к трибуне подходить не следует. Затем он вышел на летное поле и, показывая на видневшийся вдаль шпиль церквушки, сказал: «Чтобы лучше выдержать направление полета и не быть над головами правительства, ведущим держать направление вот на этот ориентир – шпиль церкви. В сторону от нее не отклоняться. Это всем понятно? Будут ли у кого вопросы?» Вопросов не было.

На этом совещание закончилось. Можно представить себе, как восприняли этот так называемый «разбор» те, кого указания командующего абсолютно не касались. Вероятно, они были приглашены теми, кто и понятия не имел, о чем на этом «разборе» будет говорить командующий. Сделано это было для перестраховки. Пригласили на него всех, кто в какой-то степени имел отношение к самолетам, принимавшим участие в авиационном празднике.

Воздушный парад в Тушине прошел хорошо. Помимо пролета боевых машин, в парадной колонне продемонстрировали свое мастерство пилотажики на реактивных Як-15. Одиночно летал полковник Полунин. Гвоздем программы стал групповой пилотаж пятерки самолетов Як-15 вокруг оси ведущего генерала Савицкого. Подобного на реактивных самолетах в то время в мире еще никто не делал. Я знал, что такой пилотаж готовится, очень хотелось посмотреть его, но, к сожалению, увидеть так и не пришлось. Своим ребятам я сказал, что генерала этого знал еще по фронту с 44-го года, и мне было хорошо известно о его высоком летном мастерстве. Я со своей девяткой в составе полковой колонны прошел отлично, без замечаний.

Вечером многие участники парада были приглашены на концерт в Колонный зал Дома союзов. Концертом остались довольны. Бросалось в глаза своеобразное поведение известного певца Козловского. После каждой исполненной вещи он подходил к краю сцены и, наклонившись в сторону сидящего в первом ряду Василия Сталина, спрашивал у него: «Товарищ командующий, что вам еще исполнить?» Сталин на это отвечал: «Смотри сам, ты лучше знаешь, какая вещь тебе больше нравится!» В этот момент



шумок в зале обычно стихал – всех интересовало, что скажет Сталин. Все великолепно понимали: не будь командующий сыном вождя, наверняка Козловский не вел бы себя так заискивающе.

## Служба под Москвой. Малино

После парада назад в Туношное полк не вернулся, а перелетел на аэродром Малино. Одновременно с нашим прилетом на станцию Сотниково прибыл эшелон с нашими семьями. Прибыть-то прибыли, а селить их негде. Поэтому весь полк временно разместили в одной солдатской казарме. Можно себе представить, что там творилось: дети от грудного до школьного возраста, крики, плач, непрерывный галдеж, почти не утихавший и ночью. Вещи под кроватью. Она являлась одновременно кроватью, столом, стулом и местом для приготовления пищи. В общем, была вокзальная обстановка с той лишь разницей, что не отправлялись поезда.

Самыми трудными были первые дни. По мере нахождения частных квартир семьи разъезжались. Будучи занят служебными делами, я имел очень ограниченное время на поиск квартиры. Все близлежащие успели расхватать. Фактически мне досталось то, что осталось. Сначала комната показалась сносной. Но вскоре я понял, что жить в ней практически невозможно. Хозяин любил выпить, жена отбывала наказание в лагерях за спекуляцию еще со времен войны, все дети – воры.

Поздней осенью привезли финские деревянные домики, рассчитанные на две семьи. Для всех оставшихся без жилья их не хватало, а главное, они были разукomплектованы, и собрать их в течение всей зимы не смогли. Только в конце апреля мне удалось перебраться в одну из комнат такого домика, но и здесь нам не очень повезло. Квартира была нормальной, а вот соседи не очень. Хоть они и портили настроение, но жить на новом месте было намного лучше, чем на прежней квартире, правда, не обошлось без воровства и здесь. Тащили солдаты в основном теплое летное обмундирование. К сожалению, такие позорные факты в армии были не редкостью. Не избавилась она от этого, насколько известно, и до сего времени. О нашем быте я рассказал специально, чтобы показать, в каких условиях шла моя служба в тот период.

Параллельно с учебно-боевой подготовкой большую часть времени полк занимался оборудованием учебной базы, благоустройством гарнизона, строительными работами. Однако парад и перебазирование на новый аэродром не дали возможности выполнить летно-тактические учения.

Прошло два года после моего последнего полета на «старичке» Ил-2. Казалось, распростился с ним навсегда. Но, попав опять в штурмовую авиацию, мне довелось на нем полетать. Оказалось, что не все они были порезаны на металлолом. Несколько таких машин поступило к нам в полк для выполнения тренировочных полетов по усмотрению командира. Использовались Ил-2 и для буксировки конуса – мишени для воздушной стрельбы. Вылетел я на нем без всяких провозных полетов. Как только взлетел, понял, какой он неуклюжий по сравнению с Ил-10. Теперь он мне казался тяжелым маломаневренным тихоходом. Даже не верилось, что на этой машине я воевал почти два года. Тогда он мне казался вполне нормальным.

Ил-10, конечно, во многом превосходил своего предшественника, но уступал ему в другом не менее важном качестве для боевой машины – живучести. Удовольствия от этого полета я уже не получил. Смотрел на него примерно так, как в свое время на Р-5 после полетов на Ил-2. Со временем старых машин в полку становилось все больше и набралось более десятка. Они стали обременять личный состав – ведь за ними требовался уход, а дополнительного штата для их обслуживания не имелось, да никто и не собирался его вводить.

Инженер полка Николай Тимофеевич Дремов вместе с командиром полка просил вышестоящее командование как-то решить вопрос в отношении Ил-2. В конце августа 1948 года Корзинников получил распоряжение немедленно отогнать Ил-2 в Воронеж. Стремясь скорее избавиться от набивших оскомину

машин, Корзинников срочно вызвал меня в штаб и приказал немедленно, словно по тревоге, собрать всю эскадрилью с планшетами и шлемофонами. «Вам необходимо срочно отогнать двенадцать «ил-вторых» в Воронеж. Уточните маршрут полета со штурманом Просадаевым и, как только будете готовы, немедленно вылетайте». Стали готовиться к полету, но в полку не оказалось нужных полетных карт. Не нашли ни одного листа с Воронежем. «Как быть?» – спрашиваю у Корзинникова. Позвонили в дивизию. Там их тоже не оказалось. Запросили штаб ВВС МВО. Оттуда ответили: время позднее, кладовщика нет, сегодня карты вряд ли удастся получить. Звонить по этому вопросу вышестоящему начальству из полка не осмелились, поскольку могли получить от него нагоняй за задержку с выполнением приказа.

Даже если бы мы получили карты в округе, то все равно не хватило бы светлого времени на их доставку в Малине, и, конечно, в этот день в Воронеж бы мы не попали. Не знаю, о чем сказал Корзинников штурману по этому вопросу, но Просадаев мне говорит: «Командир сказал, что тебя можно выпускать и без воронежского листа – там не хватает всего каких-то пятнадцати километров. Ничего страшного – дойдете и без него. Только имей в виду – там четыре аэродрома. Твой находится на северо-западе. Я через диспетчеров попрошу, чтобы при подлете группы с аэродрома давали белые ракеты. Увидишь их – это твой. Думаю, все будет нормально, готовьтесь».

Хорошо понимая, что ни один начальник в подобном случае не имеет права выпускать в перелет не только группу, но и один самолет, я не колеблясь дал согласие выполнить задачу, считая ее вполне посильной. Получив метеосводку, я обратил внимание на небольшую дымку. По опыту я знал, что под вечер дымка, как правило, сгущается, ухудшается видимость. Прикинул, как буду действовать в этом случае.

Вспомнил фронтовые полеты при сильной дымке. Замечу: сейчас это может вызвать у летчиков улыбку, дескать, что такого – пользуйся радиоконпасом, пеленгатором или другими способами самолетовождения. Но тогда такого оборудования еще не было, и летали по маршруту, пользуясь старым дедовским методом – по компасу, сличая карту с местностью. Да и на самолете, кроме радиополукомпаса РПК-10, другого оборудования не было. Кстати, я не слышал, чтобы кто-то им пользовался в полете. Были лишь отдельные не совсем удачные попытки. Этот прибор был ненужным балластом на самолете.

Перед вылетом Корзинников отвел меня в сторонку. Тихо, без обычной твердости, говорит: «Посылать тебя с неполным комплектом карт я, конечно, не могу – ты это знаешь. Поэтому не приказываю, а прошу – отгони эти машины. Указание мы получили под самый вечер и не знали, что у нас нет воронежского листа карты, а переносить вылет на завтра из-за него неудобно. Давай жми, я в тебе уверен. Если нет вопросов, давай команду по машинам, запускайте моторы и без задержек выруливайте на взлет». Через полтора часа мы без всяких приключений благополучно сели там, где нас ждали. Я точно вывел группу на аэродром посадки. Единственную белую ракету увидел, когда был уже над летным полем, и дал команду на роспуск и посадку.

Поскольку задание мы выполнили, задерживаться в городе не было смысла. Чтобы не терять время, я решил направиться на железнодорожный вокзал, надеясь в этот же вечер сесть на поезд до Москвы. Военный комендант нас не обрадовал: на ближайший и последующие поезда такого количества билетов не было. Разбивать проездное требование на части я не хотел и сообщил ему, что у нас единая команда и мы выполняем специальное задание командующего ВВС МВО генерала Сталина. Поэтому всей нашей группе надо сегодня же срочно выехать в Москву. И если он не обеспечит нас билетами на первый же поезд, я дам команду летчикам садиться без билетов. О том, что для нашей отправки не были приняты меры, мною будет доложено по инстанции командующему. При упоминании имени Сталина поведение коменданта изменилось. Оно подействовало на него, как удар по голове. В свое оправдание он заявил: «Делайте, как хотите».

Когда подошел поезд, я так и сделал, посадил всех без билетов, несмотря на противодействие и ругань со стороны проводников. При этом припугнул их: если будут попытки высадить нас, то мы сами их ссадим, и пусть потом жалуются кому угодно. Всей ватагой мы разместились в проходах прямо на полу. В Липецке меня разбудили местный военный комендант, начальник поезда и проводник вагона. Комендант обратился ко мне: «Товарищ капитан, дайте мне ваше требование, я быстро оформлю билеты. Мне из Воронежа сообщили, что не успели оформить вам билеты». До станции Воскресенск, а затем и Сотниково мы ехали уже полноправными пассажирами. Далее пешком с парашютами за спиной дошли до расположения полка. Я направился к Корзинникову и доложил о выполнении задания. Мое появление вызвало у него некоторое удивление: «Я не ждал вас сегодня. Думал, вернетесь не ранее завтрашнего дня». Так полк избавился от ставших для него обузой устаревших машин.

Почти год, как я команду эскадрильей, а в должности меня не утверждают. Корзинников никак не хотел этого делать, настолько был ядовитым, помня и мстя за случай, происшедший на аэродроме Колпачки осенью 1943 года. Много раз я обращался к нему с рапортом о переводе в истребительную авиацию, но каждый раз он ему хода не давал. О наших взаимоотношениях в полку знали все. За всю совместную службу не припомню, чтобы он поговорил со мной нормально или хоть раз бы улыбнулся.

Взгляд его всегда был недобрый, тон разговора резкий, язык официальный. При этом постоянное недовольство и упреки. Я по возможности старался меньше попадаться ему на глаза. В то время я еще не знал, что он устроил настоящую слежку за моими действиями. Обо мне он знал буквально все. Позднее мне об этом сказали летчики. Сделал это в присутствии всей эскадрильи Чачин, ныне покойный. Я в это время уже был на инспекторской работе в управлении дивизии и в эскадрилье находился с проверочной целью.

К тому времени Корзинников служил уже в другом военном округе. Это дало возможность откровенно поговорить с летчиками, причем по их же инициативе. Я не знал, писалась ли на меня характеристика или служебная аттестация в старом фронтовом полку Иваном Ивановичем Пстыго или в других полках, но видел свою аттестацию, написанную командиром 67-го гвардейского истребительного полка подполковником К. Безугловым. В ней он обстоятельно отметил все стороны моей летной и командирской работы. Корзинникову она явно не понравилась – уж больно хорошую оценку дал мне Безуглов. Чтобы навредить мне и тем самым осложнить вопрос с переводом в истребительную авиацию, он намекнул писарю Лурье изъять ее из личного дела и сжечь, что последний и сделал.

За это должностное преступление писарь получил отпуск с поездкой к родителям. Об этом мне стало известно от бывшего начальника отделения кадров и строевого капитана Глушенкова, которого случайно встретил в Воронеже, куда он был переведен по службе. Впоследствии и сам Лурье признался мне об этом, оправдываясь тем, что боялся командира полка. Много позже, когда свыше поступило указание ознакомить офицерский состав с их личными делами, я действительно не увидел в своем деле этого документа. «Каким же надо было быть мерзавцем, чтобы сделать это!» – с негодованием подумалось мне. Жаль, что я узнал об этом так поздно.

В первых числах апреля прибыл с курсов лейтенант Казаков, и сразу в полку пронесся слух: пришел новый командир 1-й эскадрильи. На второй или третий день вызывает меня Корзинников и говорит: «Познакомьтесь, это ваш новый командир эскадрильи, помогите ему быстрее освоиться». Несмотря на то что фактически я к этому был уже подготовлен, мне стало как-то не по себе. Как я и думал, Корзинников не представлял меня на утверждение в этой должности, продолжая мстить за Колпачки, несмотря на то что почти год эскадрилья работала не хуже, чем при Афанасьеве, и продолжала оставаться ведущей в полку. Он хорошо знал, что я несколько лет был командиром АЭ, знал он и о том, как я стал замкомэском. Видимо, от всего этого он получал удовольствие.

Никак не прореагировал он и на просьбу направить меня на курсы повышения квалификации. Я ему был нужен как хороший летчик. А продвигать меня по службе он не хотел. Казакова я почти не знал, но вполне понимал. Упрекать его мне было не в чем. На должность комэска он назначил себя не сам, а прибыл по просьбе командира полка. Постепенно я стал к нему присматриваться – ведь теперь этот человек будет мною командовать и руководить боевой подготовкой. На вид он был старше меня лет на пять, а может быть, и на все семь. На фронте не был. В прошлом школьный работник, следовательно, должен быть педантом.

Значит, трудновато будет с ним работать. Настроение у меня настолько упало, что пропало всякое желание работать. На Корзинникова после этого смотреть не мог и, как часто бывало, стал избегать с ним встреч. Он стал мне настолько отвратителен, что чувство неприязни к нему осталось на всю жизнь. Однажды, в конце семидесятых годов, мы встретились с ним лицом к лицу на Садовом кольце в Москве. Я с ним не поздоровался, как, впрочем, и он со мной, сделав вид, что не заметил меня.

Перед тем как вступить в командование, Казаков продумал все свои действия: с чего начать и как поступать далее, короче, составил план действий, в котором предусмотрел все, вплоть до самых мелочей. Не знаю, получил ли он какие-нибудь указания от командира полка по вопросу принятия эскадрильи. Начал он с того, что скрупулезно по акту, как самый дотошный бухгалтер, стал заносить в бюрократическую бумажку все, что бросалось в глаза. Невольно вспомнилось, как год назад уходил из эскадрильи Вася Афанасьев. О его уходе я узнал в день отъезда в Тамбов.

Прощаясь, он сказал, что уходит на учебу и, скорее всего, назад не вернется. При расставании подарил мне учебник по аэродинамике с дарственной надписью: «Альбатросу» (так в шутку называли меня летчики эскадрильи) Олегу Васильевичу Лазареву на память о совместной службе в эскадрилье. Работай в ней так, как и при мне, а книга пусть будет напоминать об этом. 2 мая 1948 г. В.Н. Афанасьев». Никакого документа о сдаче и приеме эскадрильи мы не составляли.

Казаков же, составляя акт, доводил меня порой до отчаяния. На одно перечисление всевозможных пунктов акта ушло несколько листов бумаги. За все последующие годы службы в армии мне не приходилось составлять подобного акта. Вот бы нынешним чиновникам принимать вновь построенные дома так, как он принимал от меня эскадрильные помещения. Осматривая тщательно каждое из них, он прежде всего искал какие-нибудь недостатки с тем, чтобы уколоть меня.

Наконец на это обратили внимание летчики эскадрильи и поинтересовались у меня: «А что это он все пишет и пишет?» – «Как что, составляет акт приемки эскадрильи, ведь в нем надо все отметить: имущество, состояние эскадрильи, какой моральные дух». – «О! Это точно – дух всегда должен быть чист и свеж, как заднее место после туалетного стула. Скажите ему, чтобы меньше писал, пусть оставит один листочек для меня, а то в туалете, кажется, нет», – под общий смех летунов произнес один из них.

Приступив к исполнению своих обязанностей, Казаков держался по отношению ко мне сухо, стремясь показать свое «я». Называл не иначе как товарищ капитан. Не было случая, чтобы он в чем-то посоветовался со мной. Я у него был простым исполнителем его воли, как обычный курсант. Мысленно представлял себе, как бы он вел себя в подобном положении на фронте, вспомнив случай с Цугуем, когда тот откровенно сказал мне: «Здесь не я тебя должен учить, а ты меня».

Для Казакова война была не страшна: воевать он не собирался и учиться, как надо воевать, не думал, а посему главное – показать себя требовательным командиром, держать весь личный состав в крепких руках. Присмотревшись к Казакову, понял: таких взаимоотношений, как у нас с Афанасьевым, не будет. Не стали они лучше и после совместного проживания в одном финском домике, куда я с семьей вселился после него. Под стать мужу была и жена. Она всегда стремилась показать свое преимущество и особые права на общей кухне. Жить с такими соседями особого удовольствия не доставляло. Эта квартира,

конечно, не шла ни в какое сравнение с прежней. Но мы все же надеялись на лучшее.

Новинкой для нас стало появление в дивизии учебно-тренировочного самолета Як-11. Меня, как бывшего истребителя, Афанасьев попросил быть помощником по обучению полетам на этой машине. По прибытии с Тамбовских курсов полетов в сложных метеоусловиях (СМУ) он был назначен старшим инспектором-летчиком по боевой подготовке штурмовой авиации ВВС МВО вместо посредственного безынициативного летчика Фадеева, не пользовавшегося уважением в дивизии. После одного контрольного полета в зону Вася выпустил меня на Як-11 самостоятельно. В моей летной книжке он сделал запись о допуске к тренировочным и инструкторским полетам.

Первую машину для полка я перегнал из Мертовщины из-под Пензы. Появление над Малинским аэродромом я отметил парой бочек на малой высоте. Сделал это так, как обычно делали истребители в те времена. Корзинников и стоявший рядом с ним Абрашкин, новый замполит полка, это видели. Как только я доложил командиру полка о выполнении задания, так он начал что-то выговаривать мне.

Но Абрашкин, прибывший в полк из истребительной авиации и страстно любивший ее, перебил его словами: «Сразу видно, что прилетел истребитель, а то наши «горбатые» ходят валиком вроде бомберов – смотреть на них не хочется». После таких слов запал у Григория Михайловича пропал. Это был последний случай, когда Корзинников выразил недовольство по поводу моих выкрутасов в воздухе. Вскоре на новой машине я выпустил почти весь руководящий летный состав полка и эскадрилий, за исключением Корзинникова и его заместителя Смирнова. Со многими из них летал в зону на пилотаж. Не всем он понравился, как, впрочем, и сам самолет.

Рядовые летчики побаивались летать на нем самостоятельно, предпочитая свой родной самолет. Мне машина понравилась. Только сожалел, что мотор у него слабоват. Но для тренировочных полетов при малом расходе топлива она была неплоха. На Як-11 мы выполняли ночные полеты, летали под колпаком, в облаках, на воздушные стрельбы по конусу. Не раз во время летных учений я на нем имитировал атаки штурмовиков при полетах по маршруту и при работе на полигоне.

Так я тренировал воздушных стрелков, чтобы они имели понятие, как реально атакует истребитель, и учились бы отражать их атаки. С поступлением в полк Як-11 большую часть рабочего времени я проводил не в эскадрилье, а работая на этой машине и в полетах на буксировку конуса на самолете Ил-2. В одном из таких полетов я едва не нажил себе неприятность. Перед сбрасыванием конуса на снижении я вручную (автоматики тогда не было) поставил винт на малый шаг. Как только это сделал, началась раскрутка винта. Машина, не имея тяги, стала быстро вертикально снижаться. Столь быстрое снижение было бы не столь неприятно, если бы не тянул меня к земле буксируемый конус.

Для его сброса я зашел со стороны леса. Видимо, двухсотметровой длины фал вместе с конусом зацепился за деревья и еще резче потянул машину к земле. До посадочной полосы еще не менее двух километров, и, похоже, я до нее не дотяну. Неоднократные попытки затяжелить винт оказались безрезультатными. К счастью, лес кончился, но до торца полосы еще не менее полутора километров. Подо мной ухабистое поле. На свой страх и риск выпускаю шасси и тут же чувствую, как колеса коснулись земли. Сразу же выключаю зажигание. С секунды на секунду жду хруста металла, сноса шасси. Что есть силы жму на тормоза. Пробежав по ухабам, машина замерла. Быстро выскакиваю из кабины и под самолет. Порядок! Машина цела, никаких повреждений.

Тут подъехал на машине Корзинников. Суженные глазки монгольского типа зло смотрели на меня. «Ты что, рассчитывать разучился, за километр до полосы сел!» – чуть не захлебываясь, закричал он на меня. «Товарищ подполковник, я по радио передал: раскрутка винта, сделать ничего не могу, машина плашмя валится к земле». – «Ничего я не слышал, и с раскруткой можно было дотянуть», – продолжал кричать командир. Однако градус его возмущения стал стихать, когда до сознания стали доходить мои

слова: обороты пять тысяч, конус волочился по деревьям, машина падала на лес.

После осмотра винта изменяемого шага (ВИШ) старший техник эскадрильи Козик доложил причину раскрутки. Виновным оказался техник самолета. Теперь весь свой гнев Корзинников перенес на него. Козик, человек по натуре спокойный и флегматичный, был предан своему делу и техсостав держал в руках. За это личный состав давал ему всевозможные клички и сочинял про него разные анекдоты, вроде придуманного механиком эскадрильи Комельковым: «Бог создал столовую и финчасть, а черт – Козика и матчасть».

На весь поток брани он спокойно ответил Корзинникову, что ничего в этом особенного нет – техника есть техника. Такие случаи на Ил-2 не редкость, машина старая, упорный фиксатор тросика штурвальчика ВИШ не сработал, и винт самопроизвольно перешел на самый малый шаг. Наше счастье, что Лазарев упал, не поломав самолет. После ремонта и регламентных работ инженер полка попросил меня срочно облетать эту машину. Погода явно не благоприятствовала облету.

Низкая облачность с дождем, видимость до двух километров. При такой погоде мы обычно летали на нормальных машинах, но здесь предстоял облет. Об этом я деликатно намекнул инженеру. Тот показал ладонью на горло, дескать, если ты сейчас не облетаешь, то больше просить некого. «Ладно, – думаю, – все равно, я бы и без этого полетел, но надо, чтобы инженер знал – при такой погоде облет старушки может оказаться и не столь уж простым делом».

Начинаю разбег и сразу вижу, как стрелка указателя скорости поползла в обратном направлении. Ну и черт с ней, продолжу разбег, посмотрю, что она будет показывать дальше. Вот самолет оторвался и перешел в набор высоты. Прибор высоты показывает ее с обратным знаком. Ну и стервецы технари – наверняка перепутали проводку шлангов, поменяв местами подсоединение. Вскочил в небольшое размытое облачко на высоте минус 150 метров. На лобовом бронестекле показался налет. Что это, морось или выбивает масло из-под сальника втулки винта? Присматриваюсь и вижу характерный налет масла. Ничего страшного. Я с этим много раз сталкивался, но в такую погоду при заходе на посадку придется немного попотеть. Без вспомогательных ориентиров не обойтись, так как полосу перед собой я не увижу. Других замечаний не было.

Как я и предполагал, после выполнения небольшой змейки сел нормально. Записав технику в журнал приема и сдачи самолета замечания, я бросил: «Прибористы не знают, куда какую трубку вставлять. Смотрите, как бы еще моторист не спутал бензин с водой». Когда я рассказал старшему инженеру полка Дремоту об обнаруженных неполадках на самолете, он заметил: «Козик все же неправильно сделал: на старый, потрепанный самолет поставил молодого механика. Опыта в обслуживании у него еще нет. На эту машину надо перевести более опытного, кого-нибудь из старичков, а этот и до беды может довести. У него все что-нибудь не так». И действительно, с другим механиком машина стала летать безотказно.

Близился День Воздушного флота. Наш полк на парад не планировался, и летчикам разрешили уходить в плановые отпуска. Собрался порыбачить в Кашире и я. Но задуманное не сбылось. Командир дивизии Виктор Павлович Филиппов вызвал меня в Подольск. В присутствии старшего инспектора дивизии по технике пилотирования Полякова спросил, смогу ли я на авиационном празднике в Тушине показать групповой пилотаж на Ил-10. «Я рассказал о тебе В. Сталину и что ты сумеешь это сделать. Мне надо доложить ему твое мнение. Нарисуй на листе бумаги весь комплекс фигур высшего пилотажа, которые ты будешь выполнять в составе трех самолетов. Также напиши фамилии летчиков, которые будут в составе группы». Через несколько дней я все подготовил и показал комдиву. В этот же день во второй половине дня он посмотрел мой одиночный пилотаж и остался им доволен. На следующий день он со всеми материалами отбыл к командующему в Москву. По возвращении сказал, что решение о тренировках пока не принято, но в Малино не отпустил до получения точного распоряжения. Оно должно было прийти, как

только поступит команда от Главкома ВВС после ознакомления с программой И.В. Сталина.

В это время в моду стали входить реактивные самолеты. На них в прошлом году Савицкий отлично выполнил групповой пилотаж. На фоне реактивных наш на поршневых Ил-10 был бы менее эффектен. Сталин обратил на это внимание и больше заинтересовался групповым пилотажем в составе девятки МиГ-15 из Кубинки. Наш пилотаж был отклонен, чем, конечно, был огорчен Филиппов. Ведь в случае успешного его выполнения часть заслуг выпала бы и на его долю.

В Малино он меня уже не отпустил и предложил остаться в дивизии вторым инспектором по технике пилотирования. Хотя эта должность и не была командной, я дал согласие, так как хотел скорее уйти от Корзинникова и Казакова. Теперь моей основной обязанностью являлся контроль за состоянием летной подготовки в дивизии, профилактика летных происшествий и предпосылок к ним, правильность методического обучения летчиков, соблюдение последовательности выполнения упражнений курса боевой подготовки, сроков проверок техники пилотирования. Кроме того, я мог выполнять работу инструктора.

Я был обязан проверять технику пилотирования у всех летчиков дивизии, кроме комдива и его заместителей. Таким образом, я в любое время мог проверить ее и у Корзинникова с Казаковым, дать им оценку, вплоть до отстранения от полетов. Мог даже закрыть полеты в полку, если усмотрел бы в их проведении какие-то грубые нарушения, которые могли привести к летному происшествию.

На эту должность обычно подбирались летчики с большим опытом летной работы, отлично владеющие техникой пилотирования, короче, летчики-асы. Поляков же не очень соответствовал своей должности. Занимал он ее еще со времени формирования дивизии. Командными навыками не обладал, зато имел высшее военное политическое образование. Видимо, это и сыграло решающую роль при назначении. Филиппова он не устраивал как раз по уровню летной подготовки применительно к служебному положению.

Летать он как следует не умел, полетов побаивался и вызывал у летчиков усмешки, когда те видели, как он чудачил на посадке или в полетах. В одном из них Поляков заблудился и плюхнулся на весеннее пахотное поле, где оторвал подошвы у трофейных немецких унтов, в которых обычно приходил с фасоном на полеты. При возвращении с вынужденной пришел к нам в полк в грязнущих унтах с закрученными проволокой подметками.

Чтобы не смешил людей, Корзинников приказал старшине полка выдать ему обычные, не первой свежести, кирзачи. В них он и появился перед Филипповым, рассказав без утайки обо всем, что с ним произошло. Наверное, после этого случая Батя и решил усилить засидевшегося инспектора вторым, должность которого только что ввели. Не всем требованиям, предъявляемым инспектору, отвечал и я. Но из всех кандидатур на эту должность Филиппов почему-то выбрал меня. Я хорошо понимал, какого инспектора он хотел бы иметь в дивизии. Поэтому, вступая в должность, поставил себе цель оправдать его надежды.

Когда я появился в полку, там уже все знали о моем назначении на новую должность. Летчики жали руки, поздравляли. Некоторые говорили, что давно ждали этого. Отношение ко мне Корзинникова и Казакова сразу изменилось. Как-то я зашел в помещение эскадрильи во время предварительной подготовки к полетам. Казаков сразу отрапортовал мне, а по окончании занятия спросил: «Какие будут замечания по предварительной подготовке?» В положении проверяющего я оказался впервые, но к этому был подготовлен и вел себя должным образом. Во время словесного обмена с Казаковым летчики не спускали с нас глаз. Им, конечно, было интересно наблюдать за нашим разговором. В класс я тогда зашел не покрасоваться в новой должности, а случайно. Мне надо было взять свою летную книжку, хранившуюся в эскадрилье. Я хотел сделать это потихоньку, но не получилось.



В начале сентября на транспортном самолете Ли-2 командир звена связи управления дивизии Вася Чернобысов (в шутку называемый «комдивом» или Вася на «Дугласе») перевез меня с семьей и всеми вещами, среди которых был старенький мотоцикл БМВ Р-35, в Подольск, где волею судеб я остался жить навсегда. Во время полета я сидел на правом сиденье пилотской кабины, а мамаша с дочкой стояли за нашими спинами. Им было интересно посмотреть землю, как она выглядит с высоты птичьего полета. Дочке было тогда около двух лет, но она помнит этот момент до сего времени. Комнату нам выделили в поселке Дубровицы в двух километрах от аэродрома и в стольких же от города.

Место было живописное, но квартира оказалась не совсем удачной. Ранее здесь находилась бухгалтерия авиационно-технического батальона, и она не очень годилась для проживания. Квартира располагалась на первом этаже трехэтажного дома с очень плохим отоплением и к тому же была угловой. Кухня, вода и туалет отсутствовали. Для утепления, как и в годы войны, пришлось пользоваться небольшой буржуйкой, дрова для которой пришлось добывать на улице. Прожили мы в ней ровно полтора года, постепенно попривыкли, обжились.

Леонид Семенович Поляков, подполковник, был лет на десять старше меня. Был очень говорлив, что сразу выдавало бывшего политработника. Всегда он все знал, всегда умел поговорить с людьми. При этом говорил больше сам, нежели слушал других. Терпеть не мог критики в свой адрес, зато любил покритиковать других, а иногда и принародно поругать. Умение говорить и смазливая внешность привлекали к нему женщин. Обладая такими данными, он считал себя покорителем дамских сердец, чем нередко бравировал перед сослуживцами.

На войне он себя не очень показал. За время пребывания на фронте был награжден только орденом Красной Звезды, хотя воевал с 1942 года. Для летчика-штурмовика это очень мало. Меня он встретил хорошо. При первой же встрече сказал: «Ты знаешь, я летун хреновый и летаю мало, давай распределим обязанности: я буду заниматься бумагами, а ты больше полетами. Думаю, что ты не будешь против. А потом со временем поднатаскаешься в работе с бумагами». Его предложение мне понравилось. Оно было логичным.

Однако вскоре получилось так, что и то и другое пришлось делать мне. Он быстро приспособился и старался увильнуть от работы. Каждый раз, своевременно приходя на службу, делал вид, что что-то делает. На самом же деле создавал только видимость. Ни одного дня не проходило, чтобы я не видел его в каком-нибудь кабинете играющим в шахматы или травившим с кем-нибудь байки. Поняв это, я перестал обращать на него внимание и стал выполнять свои обязанности так, чтобы не было стыдно перед Филипповым и остальными работниками штаба дивизии. Пользуясь служебным положением, я стал летать столько, сколько хотел.

Во второй половине августа произошла катастрофа транспортного самолета типа «Дуглас» в районе Читы. На нем в Москву летела китайская делегация. Самолет задел за сопку, и все пассажиры погибли. Сталина это привело в бешенство. Под горячую руку был снят с должности Главком ВВС Главный маршал авиации Вершинин. Сместили и начальника Главного штаба ВВС. Вместо снятых были назначены Жигарев и Руденко. Новое руководство решило провести профилактические мероприятия в масштабе всех ВВС. Начали оно с того, что стали проводить разборы по ВВС военных округов своих летных происшествий и предпосылок к ним.

На совещании ВВС Московского округа, проводившемся с руководящим составом соединений и частей, присутствовал и я. Проходило оно в штабе ВВС МВО в довоенном здании аэровокзала. Нам было известно, что совещание будет проводить сам В. Сталин. Из окна большого зала на втором этаже, где оно должно было проходить, мы увидели, как к центральному входу подъехало несколько высококлассных импортных легковых машин. На них приехали Главком, командующий ВВС и сопровождающие их лица.

Пронеслась команда: занять места в креслах. Из коридорных дверей показался Сталин, за ним Жигарев, Руденко и еще несколько генералов, которых я не знал.

Начальник штаба ВВС МВО генерал Простосердов, к нашему удивлению, стал рапортовать не Главкому, как это положено, а Сталину, что вызвало в зале небольшой шумок. Совещание Сталин начал без обычного в подобных случаях разрешения вышестоящего начальника начать работу, на что все присутствующие в зале так же обратили внимание. Видимо, такого элементарного, не писаного, но обычно соблюдаемого воспитанными культурными людьми порядка он просто не знал. Вместо этого он запросто, по-мужски, как будто среди друзей, стал вести беседу с людьми.

В выступлении командующий часто упоминал имя отца, называя его «товарищ Сталин». Все выступавшие говорили примерно одно и то же, не делая никаких конкретных предложений. Слушать их было уже неинтересно. Кое-кто начал подремывать. Некоторое оживление внес его заместитель генерал Редькин. Он в красках рассказал, как несколько дней назад поломал на взлете Як-11 под боком у командующего. Произошло это здесь, на центральном аэродроме. «Самолет только подпрыгнул, а я подумал, что он уже оторвался, и тут же убрал шасси. Машина просела, зацепилась винтом за бетонку и легла на фюзеляж. Поломка произошла по моей вине. Я проявил недисциплинированность. Ведь хорошо знал, на какой высоте надо убирать шасси, а тут поторопился. Иной раз и летчики ломают машины. С этим надо кончать», – самокритично распинался Редькин. Его монолог вызвал улыбки в зале, в том числе и у сидевших в президиуме генералов. Для разрядки Сталин приказал показать нам кинофильм, в котором был снят пилотаж на реактивных машинах во время воздушного праздника в Тушине.

Когда он увидел перевернутый полет старшего лейтенанта Фокина, то невольно выкрикнул: «Фокин, видишь свой левый крен?» Фокин молчал. Не услышав ответа, командующий повторно его окликнул, но тот опять не отозвался. «Луцкий! Фокин здесь?» – «Здесь, товарищ командующий». После ответа командира дивизии раздался немного хриловатый голос Фокина: «Я здесь, товарищ командующий». «Что молчишь, боишься, ругать буду?» – «Нет, товарищ командующий, просто у меня голос тихий», – оправдывался летчик. «Видишь свой левый крен? Я ведь тебе говорил о нем, а ты утверждал, что идешь без крена». Для большей убедительности командующий приказал остановить кадр. Сколько мы ни всматривались, никакого крена не увидели, да и не могли видеть его. Попробуй его заметить на фоне неба вне видимости горизонта. К тому же еще не ясно, есть ли крен у самой кинокамеры. Сделал он это, как нам показалось, не столько для дела, сколько для того, чтобы показать всем, вот, мол, какой я наблюдательный, все вижу. Даже такие почти незаметные тонкости вроде этого кренчика. Потом нам показали еще несколько короткометражных фильмов, не имевших никакого отношения к делу.

На этом совещание закончилось. Не было подведения итогов, не приняли никаких решений. Мне показалось, что это мероприятие проводилось больше для вида, чтобы поставить галочку в отчетах. Нам, летчикам, оно ничего не дало. Некоторое недоумение вызвало у нас поведение находившихся на совещании Главкома и начальника штаба ВВС, которые за все время не проронили ни слова. Складывалось впечатление, будто они не являются старшими начальниками для Сталина. На совещании, за исключением одного командира звена, выступали в основном командиры дивизий и полков, да и то только истребительных. Командующий отдавал им предпочтение, так как сам был истребителем. Остальную авиацию он считал второстепенной.

Толково выступил только Долгушин. Никаких изменений в организации и проведении полетов у нас не произошло. Все продолжало оставаться по-старому. Единственное, о чем стали поговаривать, так это о разделении летчиков на классы. Этого хотели все. Классификация интересовала как рядовых летчиков, стремившихся иметь более высокий класс, так и командиров, которые хотели бы иметь больше классных летчиков в своих подразделениях. До нас доходили лишь предположения, но давно известно, что часто

новое начинается обычно со слухов. В верхах, по всей видимости, какая-то работа в этом направлении велась.

Пришедшая осень снизила интенсивность полетов. Ненастные дни с низкой облачностью не давали возможности совершать необходимое количество полетов на полигон. На малой высоте на полигоне особенно не поработаешь. Это не то что полеты на боевое задание во время войны, когда такой погоды иной раз только и ждали. Зато наступило самое время летать в облаках. Полеты в облаках – дело нужное. В них надо уметь хорошо летать, а у нас, к сожалению, еще не все научились свободно держаться в облаках. Причин тому было много. Но главная – недостаточная оснащенность приборным оборудованием самолета.

В частности, отсутствие радиоконпаса, пеленгатора, а также противообледенительных систем. Для полетов в СМУ не были оборудованы и аэродромы. Какими они были во время войны, такими и оставались. О посадочных радиолокаторах мы вообще ничего не слышали. Приводные радиостанции имелись только на аэродромах транспортной, бомбардировочной и истребительной авиации. Все вышесказанное дает понять, что ни о каких серьезных полетах вне видимости земли мы и мечтать не могли.

Тем не менее в облаках мы все же летали, вернее подлетывали, как говорится, на свой риск. Больше летал, конечно, руководящий состав. В большинстве случаев такие полеты были непродолжительными по времени, и летали мы в основном на спарках. В полку их было немного, и основную массу летного состава за стартовое время не пропустишь. Фактически они напоминали детскую игру в полеты и серьезной подготовки летчикам не давали. О том, что имеется новая система посадки ОСП-48, я услышал от Афанасьева, проходившего обучение по ней на Тамбовских курсах.

Он познакомил меня с ней. Мы выполнили несколько полетов с использованием радиополукомпаса РПК-10. Но особого толка от нее не было, так как приводная радиостанция находилась где-то далеко от аэродрома и работала неустойчиво. Недоволен был и сам Вася. Чтобы начать серьезные тренировочные полеты в облаках в СМУ, мы написали бумагу в отдел боевой подготовки округа с просьбой выделить нам хотя бы одну хорошую приводную радиостанцию и дать команду инженерному составу установить необходимое оборудование на нескольких самолетах, причем обязательно на спарке. Без нее в облаках не обойтись.

Вскоре все необходимое было сделано. Приводную радиостанцию установили на аэродроме Малино. Казалось бы, все необходимое для полетов сделано и можно летать. Но произошла заминка. Филиппов ушел из дивизии на учебу в Академию Генерального штаба. Вместо него стал временно исполнять должность его заместитель Я.А. Леонов. Боясь, как бы чего не вышло, он под любым предлогом запрещал полеты в дивизии в СМУ. Хороших летных дней той осенью совсем не было, и дивизия несколько месяцев вообще не летала.

Боевая подготовка, да и боеготовность стали падать на глазах. Командиры полков стали открыто роптать. Кружным путем пошли жалобы в округ. Только нам с Афанасьевым удавалось иногда подлетывать на разведку погоды. Так продолжалось до января, пока не прибыл новый комдив полковник Иван Федорович Осмаков. До прихода к нам он летал только на истребителях. Разница в возрасте с Филипповым у них была невелика, но выглядел молодо и держался браво – по-истребительски. Позже стало известно, что он был ставленником Василия Сталина, которого учил летать в Качинской летной школе еще до войны.

Какое-то время он был командиром полка, в котором в свое время находился известный летчик-истребитель, дважды Герой Советского Союза Ворожейкин, напарником которого был мой земляк Герой Советского Союза, ныне генерал-лейтенант А. Выборнов. В конце сороковых годов он командовал истребительной дивизией в Северной Корее. Выполняя полет на один из аэродромов дивизии в паре с инспектором дивизии, потерял ориентировку. На подсказку инспектора, куда надо лететь, не реагировал и

за ним не пошел. Так и не восстановив ориентировку, вынужденно сел в Южной Корее. Американцам Осмаков представился рядовым летчиком.

Они перевезли его на наш аэродром. За эту «блудежку» его сняли с должности и с понижением отправили в дивизию под Тарнополь. Понимая безнадежность своего положения в смысле дальнейшего продвижения по службе, он решил обратиться к своему бывшему ученику по Каче, где был командиром отряда, с просьбой помочь в восстановлении на прежнюю должность.

Василий помог ему, направив в нашу дивизию. В штаб дивизии Иван Федорович прибыл вечером, когда часть офицерского состава уже ушла домой. Начальник штаба дивизии подполковник Дударенко привел его в кабинет заместителя командира дивизии, где в это время находился и я. Первым ему представился подполковник Корзинников, совсем недавно прибывший из полка на должность помощника командира дивизии по летной подготовке, последним представлялся я. Пристально посмотрев на меня, поправив по-чапаевски сидевшую на голове папаху, он сказал: «Слышал о вас в Москве, поговорю с вами отдельно. Вы мне будете нужны». На следующий день он действительно вызвал меня к себе. Его очень интересовало, что представляет собой самолет Ил-10, чем он отличается от истребителя, особенности его пилотирования, как ведет себя на взлете и посадке. В конце беседы комдив пообещал слетать со мной на Як-11 и посмотреть, как я пилотирую.

Часа через полтора он зашел в наш кабинет и сказал, чтобы я следовал с ним на аэродром для проверки техники пилотирования. Без всяких проволочек мы поднялись в воздух. На высоте 1200 метров я по его указанию выполнил все, что можно было сделать на этом самолете, включая срыв в штопор, хотя по всем инструкциям выполнять его в учебных целях разрешалось на высоте не менее 2000 метров. Из-за сплошной облачности набрать такую высоту мы не могли, так как нижняя кромка облаков была 1250 метров.

Перед тем как произвести срыв, я хотел было подсказать командиру, что высота маловата, но воздержался, понимая, что он это знает не хуже меня и вся ответственность за благополучный исход полета лежит на старшем по должности. Замечаний по полету не было, и после приземления он поставил в моей летной книжке оценку «отлично». «Будете моим помощником по летным вопросам. Конкретные задания я вам буду давать сам после того, как основательно познакомлюсь со своими заместителями», – произнес он, пристально посмотрев мне в глаза.

На следующий день Осмаков на этом же Як-11 проверил Корзинникова и Полякова, которые не любили этот самолет. Я в это время находился в штабе дивизии. Через закрытую дверь слышу громкий голос Полякова: «Осмаков поставил мне двойку и отстранил от полетов на Як-11». Не знаю, к кому он обращался, а любопытствовать посчитал неприличным. Буквально через минуту он сам зашел к нам в комнату замов.

За ним следом начальник связи Домашевский и начальник строевого отделения майор Гуназа. «Ты понимаешь, стал делать боевой разворот, хотел завернуть по-истребительски, да не вытянул и сорвался в штопор, а вывести не сумел. Осмаков сам вывел, залепил мне за это двойку и отстранил от полетов. Давай теперь выводи меня на этом крючке», – обратился он ко мне. «Ладно, Леня, я же говорил тебе, что на «яке» ты летать не умеешь. Теперь тебя снимут с летной нормы, как будешь перед женой оправдываться?» – разыгрывал Полякова Домашевский при подначке Гуназы.

Все они были ветеранами дивизии и отлично знали друг друга, поэтому без всякого смущения, шутя, беззлобно подкалывали друг друга. Не прошло и недели после прихода нового комдива, а дел он успел наделать немало. За это время отстранил от полетов всех командиров полков, своего помощника по летной подготовке Корзинникова и инспектора Полякова. Последний везде ругал его и стал настраивать против него начальника политотдела дивизии полковника Лавренова. О том, что Осмаков не разрешил

летать Корзинникову, сказал мне сам Григорий Михайлович. В один из летных дней подходит он ко мне на старте и говорит: «Давай с тобой слетаем на Як-11, Осмаков говорит, что я не добираю ручку на посадке».

После трех контрольных полетов я выпустил Корзинникова самостоятельно. Как только он взлетел, появился Осмаков, подошел ко мне и спрашивает: «Как думаешь, не сломает он самолет?» – «Не должен, товарищ командир. Он на нем уже полгода летает, сажает вроде бы нормально», – ответил я. «Не знаю, как летал он раньше, но со мной он совсем не добирал ручку на посадке», – сердито проговорил он и проследил за двумя посадками своего помощника. После этого Осмаков сказал, чтобы я провез и всех командиров полков. Они тоже не умеют правильно сажать этот самолет.

В середине января 1950 года во всех частях дивизии был зачитан приказ о классификации летного состава. В нем министр обороны определил три летных класса, а также не имеющих его. Последнее касалось только что закончивших летные училища и не имевших еще достаточного налета и летного опыта. В приказе указывались порядок получения класса, льготы, представление к правительственным наградам за полеты в СМУ днем и ночью. Этому приказу летчики ждали давно. Он заметно поднял у них настроение.

## На инспекторской работе

Несмотря на то что инспектором дивизии по технике пилотирования и теории полета (так тогда называлась моя должность) я начал работать с июля 1949 года, фактически вошел в форму только после прихода Осмакова. Он дал мне большую самостоятельность и поддерживал во всем. Своим положением я не злоупотреблял, но был требовательным к тем, кто допускал какие-либо отклонения в летной работе, организации и проведении полетов, что вызывало у них не очень хорошее отношение ко мне. Для части руководящего летного состава полков я казался прежним замкомэском – выскочкой, что ли. После того как у таких начальников в летных книжках, плановых таблицах полетов стали появляться мои пометки с не столь желаемыми оценками, они стали называть меня по воинскому званию, на «вы», включая «разрешите...» и так далее.

С приходом в дивизию Осмакова застой в летной работе сразу прекратился. Летать стали круглосуточно в полном смысле этого слова. Днем обычно летали на Ил-10 и тех немногих Як-11, которые были в полках, а ночью утюжили на По-2 в две смены. В связи с приказом министра обороны о классификации мы сделали запрос, как быть нам, штурмовикам. Ведь для ночных полетов Ил-10 не приспособлен, соответственно и боевого применения, необходимого по положению для представления хотя бы на второй класс, мы выполнить не могли. Не ходить же нам вечно с третьим классом. Из Москвы пришел ответ – никаких скидок для штурмовиков не предусмотрено. В приказе по этому вопросу оговорок нет, классификация проводится на общих основаниях. Ответ дал нам понять, что надо учиться летать на «иле» ночью с выполнением учебно-боевых задач на полигоне. Прежде чем приступить к полетам ночью на штурмовиках, Осмаков принял решение вначале полетать на Як-11. Как только освоимся на них, переходить к полетам на Ил-10. Начинать ночные полеты с Як-11 вызывалось несколькими особенностями этого самолета.

Как известно, на Як-11 был установлен мотор воздушного охлаждения. Его выхлопные патрубки объединялись в общие коллекторы, отводившие выхлопные газы вниз. Они не слепили глаза летчику, обеспечивая в ночных полетах нормальный просмотр воздушного пространства. На самолете Ил-10 выхлопные патрубки располагались вдоль бортов самолета и таких коллекторов не имели. Поэтому пламя от выхлопных патрубков доходило до кабины летчика и шло далее, сильно ослепляя пилота. Особенно большим пламя становилось при дросселировании двигателя, когда мотор работал на более обогащенной топливной смеси.

Приборное оборудование на «яке» подсвечивалось специальными флюоресцирующими фонариками, обеспечивавшими лучшее чтение показаний приборов. На «иле» такой подсветки не было. На «яке» был установлен фонарь с хорошим обзором воздушного пространства, в то время как на «иле» летчик в дневных полетах был фактически полуслепым, а ночью вообще почти ничего не видел. По своим скоростям от взлетной до посадочных Як-11 был ближе к «илу», чем к По-2. Таким образом, решение, принятое Осмаковым – начать переход к ночным полетам на боевом самолете с Як-11, – было обоснованным.

Первым в дивизии ночью на этой машине после двух провозных с Осмаковым вылетел я. В эту же ночь я выполнил шесть самостоятельных полетов по кругу и один в зону. В следующую ночь я уже сам стал вывозить руководящий состав полков. Первым выпустил помощника Осмакова Корзинникова, за ним двух командиров полков. Поляков, все еще будучи отстраненным от дневных полетов, к ночным не приступал. У Осмакова с Поляковым были разные характеры, и они никак не могли сработаться. Из руководящего состава дивизии Осмаков приходил на службу первым. К его приходу техник звена управления дивизии Бондаренко уже готовил Як-11 к полету. Независимо от погоды Осмаков взлетал, делал один-два круга над

аэродромом и селся. Вылезая из кабины, говорил: «На хлеб сегодня заработал, теперь можно и делами заняться». Видимо, этим он хотел показать остальным командирам, что на работу приходит раньше всех и к их приходу успевает слетать, то есть выполнить основную работу.

Поляков об этом знал и однажды решил опередить комдива – пришел раньше. На метеостанции Иван Федорович встретился с ним и предложил слетать на Як-11. Поляков, как он позже говорил, не хотел лететь, но начальник сказал, и ему неудобно было отказываться. А пришел он раньше Осмакова, чтобы показать тому, что не один он приходит рано и болеет за служебные дела несколько не меньше других начальников. Над аэродромом висела сплошная облачность с нижней кромкой не более 100 метров. На высоте 50–70 метров Осмаков, не предупредив Полякова, стал выполнять бочку. Не ожидавший этого Поляков в перевернутом положении схватился за ручку управления и потянул ее на себя. Самолет тут же стал опускаться нос.

От гибели их спасло то, что Осмаков своевременно отреагировал, сумев вывернуть машину в нормальное положение. Бочка получилась некрасивой, с зарыванием носа. Когда я увидел это, то сразу понял, что у них что-то не так. Обычно он бочки выполнял грамотно, без зарывания. Я не знал, что с ним летел Поляков, а когда увидел его вылезавшим из кабины, то понял, что это произошло не без вмешательства Леонида Семеновича. На земле Осмаков набросился на Полякова за то, что тот при выполнении фигуры без команды взял ручку управления. Поляков, в свою очередь, несколько не смущаясь, набросился на комдива: «Вы что, убить меня хотели? Разве вы не знаете, что я не умею делать такие крючки, тем более у самой земли? У меня дух перехватило от неожиданности. Больше я с вами никогда не полечу и буду жаловаться заместителю командующего на ваше хулиганство над аэродромом». Через несколько дней Осмаков, увидев Полякова, спросил у него: «Вы не знаете, какой х... сегодня рано утром летал на Як-11?» – «Как кто? Наверное, вы, как всегда, товарищ командир». Стоявшие рядом офицеры и командир звена управления, услышав такой ответ, улыбнулись, поняв, кто был тем самым х...м, которого он назвал на три буквы. Тут комдив понял, что дал маху. Потом Поляков не раз по этому поводу зубоскалил.

С первого дня пребывания в дивизии Осмаков стремился как можно быстрее вылететь на Ил-10, но все никак не решался. Он знал: машина строга на посадке и не так проста на взлете. Кроме того, требовался постоянный контроль работы двигателя: с помощью шторок водомаслорадиатора надо было поддерживать оптимальный режим работы. Для этого требовались навык и тренировка. Но главное, что смущало Осмакова, – плохой обзор из кабины.

Сидя в ней на земле, он не раз пытался посмотреть назад, но, кроме бронированных шторок, ничего не мог видеть. Редкий день проходил, чтобы он в который раз не поинтересовался бы особенностями самолета Ил-10. Я ждал, когда Осмаков мне скажет: «Полетим на спарочке, познакомишь меня с «илом». Однако его летное самолюбие перебороло необходимость выполнить провозной полет. Видимо, он считал: «Как это так – подчиненный будет учить меня летать на штурмовике. Неужели я без провозного полета не слетаю на этой машине?» И слетал. Узнал я об этом случайно.

Находясь на стоянке самолетов управления дивизии, я обратил внимание на расчехленную машину комдива. Вижу, как вокруг нее крутятся механики и сам техник звена Бондаренко. Машина явно готовится к полету. Спросил у Бондаренко: «Для кого готовится машина?» – «Сейчас на ней полетит командир!» Чтобы не ротозейничать и не портить настроение Осмакову, я отошел в сторонку, так, чтобы не попадаться ему на глаза. По себе знаю, как неприятно чувствует себя в подобных случаях человек, когда летит в первый раз.

Вот он подходит к машине, проводит все необходимые формальности с приемкой самолета. Затем надевает парашют, садится в кабину, запускает мотор и долго гоняет его на земле, потом выруливает на старт. На аэродроме в это время никаких полетов не проводилось. Только он начал выруливать со стоянки,

появился с возбужденным видом старший инженер Вологжанин. Увидев меня, озабоченно спросил: «Ты его к полету готовил?» Говорю, что нет. «Я так и думал, ну и «чапай» – все ему нипочем. Ведь на старте нет даже радиостанции. Случись что, и не подскажешь», – возмущенно чертыхался инженер.

Пока Осмаков рулил в начало полосы, Вологжанин продолжал чертыхаться: «Ну как можно, не зная самолета, не сдав зачетов по эксплуатации машины, без провозных полетов, решиться лететь на совсем незнакомом самолете. Это мальчишество! Для комдива это просто неприлично. Какой пример он показывает подчиненным!» Осмаков тем временем отлично взлетел, сделал два круга над аэродромом, зашел на посадку, отлично рассчитал и так же отлично сел. После посадки хотел, по всей вероятности, выполнить еще один полет, но увидел, как из расширительного бачка повалил пар, и понял, что перегрел двигатель. Вологжанин бегом направился к самолету. Что уж он там ему наговорил, не знаю.

Самолет Ивану Федоровичу, видимо, не понравился, так как за время своего пребывания в дивизии он больше на нем не летал. Вологжанин за нетактичное общение с комдивом после того злополучного полета был заменен старшим инженером Николаем Тимофеевичем Дремовым, переведенным из 135-го, ставшего 94-м гвардейским полком.

Ранее из полка в управление дивизии были переведены на должность старшего инженера по вооружению Игорь Степанович Дзенкевич и начальника ВСС Нестор Игнатьевич Журавель. Все эти офицеры являлись способными специалистами и впоследствии хорошо продвинулись по службе.

Вылетая втихаря, Осмаков, видимо, не хотел огласки, чтобы было как можно меньше посторонних глаз, и не все знали, что он делает первый полет на Ил-10. Получилось же наоборот. Вологжанин поднял большой шум, и это стало известно всей дивизии. Ничего особенного в том, что запарил мотор, не было. Таких случаев было немало. Но Вологжанин сделал это специально, чтобы уколоть Осмакова. Якобы тот полетел неподготовленным к полету и поэтому сжег мотор. Подстрекателем же оказался Поляков. Он первым пустил слух о конфликте Осмакова с Вологжаниным и, не скрывая злорадства, чуть ли не первому встречному говорил о происшедшей ссоре между двумя большими руководителями дивизии.

Говорят, одна беда не приходит – жди другую. Так произошло и у Осмакова, вернее, у всей дивизии, и особенно в 94-м гвардейском полку. После ухода Корзинникова командиром полка стал ГСС подполковник Лацков, прибывший после учебы в Военно-воздушной академии. Хорошего опыта в организации и проведении полетов он еще не имел, поэтому Корзинников, как прежний командир, по указанию Осмакова обычно находился у него в полку и помогал в работе. Погода в конце января и начале февраля была непостоянной, с частыми снегопадами. В один из таких дней в полку планировались полеты.

В этот же день запланировали себе полеты и мы в управлении дивизии. В составе звена, куда входили старший штурман дивизии подполковник Семенушенков, начальник ВСС Журавель и я, слетали на полигон Белоомут. Десятибалльная облачность с разрывами от 200 до 2000 метров, а возможно и более (верхней кромки мы не знали), сопровождала нас на всем маршруте.

В двух местах мы попали в сильные снеговые заряды с горизонтальной видимостью, доходившей до нуля, даже земли под собой не видели. О сложности полета в составе группы мы доложили комдиву. Он не придавал этому значения, понадеявшись на большой опыт Корзинникова, находившегося у Лацкого в Малине. Перед началом полетов Корзинников не организовал разведку погоды в сторону полигона Белоомут и в сторону, откуда шли снежные заряды. Не принял он во внимание и состояние погоды в районе запасных аэродромов. На предполетной подготовке летному составу не сообщили об их действиях на случай ухудшения метеоусловий. В то время, когда начал работать Лацков, политработники управления дивизии организовали партийное собрание. Оно проходило на аэродроме в небольшой комнатке рядом с метеостанцией. Доклад по безаварийной работе в частях дивизии и предупреждении летных происшествий должен был делать Осмаков. О том, что собрание будет в этот день, он не знал.



Будучи занят своими делами, к докладу не подготовился, и когда коммунисты стали собираться на собрание, он решил было улететь в Малино. Но Лавренов, настроенный Поляковым, с которым был в хороших отношениях, его задержал, напомнив, что тот докладчик. И если он не сделает его, то сорвет собрание. Осмакову пришлось отставить полет и пойти на собрание. Никакого доклада он толком не сделал, а лишь зачитал по записной книжечке кое-какие факты, не имевшие отношения к повестке дня. Возможно, с докладом у него получилось бы более ладно, если бы он лучше знал о положении дел в полках, но за столь короткое время нахождения в дивизии он не успел еще полностью ознакомиться с ними. Отдельные цитаты нисколько не украсили доклада. Выступавшие коммунисты подвергли резкой критике такой доклад.

Особенно резко выступил заместитель начальника штаба дивизии подполковник Татаринев. Закончил он под аплодисменты присутствующих. Не менее эффектно выступил и Поляков. В заключительном слове Осмаков признал, что доклад действительно не подготовил и критические замечания коммунистов учтет. Потом он сказал, что в подготовке доклада ему должен был помочь начальник политотдела полковник Лавренов. Тот, услышав упрек, вспыхнул и выкрикнул: «Чего еще не хватало, чтобы я доклад готовил! Не будет этого никогда!» Всем стало ясно, что Лавренов не в ладах с Осмаковым. Комдив фактически оказался в изоляции. Поддержки со стороны коммунистов управления дивизии у него нет.

Во время чтения проекта решения партийного собрания к Осмакову подошел дежурный диспетчер по полетам и сообщил, что его просят срочно подойти к аппарату из Малина. Возвратившись, он подошел к Лавренову, о чем-то с ним поговорил, а затем позвонил мне: «Летим на По-2 в Малино, там неприятность. Корзинников передал, что есть «мясо». Все ясно: там произошла катастрофа и кто-то погиб. Расспрашивать, кто именно, не стал, однако подумал: кто погиб? Ведь в этом полку я отлично знал всех летчиков. После взлета я сразу взял курс на Малино и вдруг чувствую, что Осмаков взял ручку управления в свои руки и развернул самолет влево. Спрашиваю: «Что случилось?» – «Пойдем на Домодедово, потом вдоль железной дороги до Михнева, а затем по шоссе на Малино». Все ясно – Осмаков вспомнил о неприятном инциденте, происшедшем с ним несколько лет назад в Корее. О нем я узнал позднее, когда вместо неугодного Татаринова пришел новый замначштаба, служивший с ним в Корее. Его решение показалось мне смешным.

Этот район я знал так, что даже картой не пользовался, летал по этому маршруту много раз. Попытался ему возразить, но тут же услышал: «Делать, как сказано!» Погода для полета на По-2 была несложной. Высота нижней кромки облаков – 100–130 метров, видимость до полутора километров. На подходе к Малино облачность поднялась до 300 метров, видимость увеличилась до 2,5 километра. На аэродроме перед нами открылась безрадостная картина: на летном поле на фюзеляжах лежало несколько самолетов. Два из них, по-видимому, столкнулись. Один наехал на хвост другому. На пробеге увидели остатки разбитого на мелкие куски самолета. По полю ходит техсостав. Встретились несколько женщин, в которых я узнал жен летчиков. Подруливаем к стартовому командному пункту. В сторонке от радиостанции стоят Корзинников, начальник штаба полка майор Шинкарь, замполит Абрашкин. Командир полка Лацков доложил Осмакову о ЧП. Погибли летчик Кузнецов и его воздушный стрелок. Глядя на разбросанные тут и там самолеты, можно было представить, что здесь произошло.

Возвращаясь с полигона Белоомут, летчики в условиях плохой погоды не могли попасть в створ посадочного «Т», выскакивая на него у самой земли под разными углами. Только чистая случайность не привела к столкновению самолетов в воздухе, и тогда гробов было бы куда больше. Сумбурная паническая посадка произошла не столько по вине Лацкова и Конины, командира эскадрильи, сколько Корзинникова, контролера и наставника командира полка. О том, что погода была крайне неустойчивой, он хорошо знал и все же дал «добро» на полеты на полигон в составе эскадрильи, в которой помимо двенадцати своих машин была еще одна – контролирующего штурмана полка, Героя Советского Союза майора Просандеева.

Все тринадцать самолетов на подходе к Коломне попали в мощный снежный заряд с низкой облачностью и горизонтальной видимостью. Пролетев несколько минут в заряде, Конин по радиии доложил обстановку и спросил у руководителя полетов: «Какие будут указания и какая погода над аэродромом?» Лацков, растерявшись, стал советоваться с Корзинниковым. Георгий Михайлович дал команду ведущему идти домой, на Малинский аэродром.

По докладу Кони́на эскадрилья в отличном парадном строю вышла на аэродром. По гулу машин находившиеся на земле поняли, что самолеты вышли на аэродром точно. Корзинников запросил: «Какая видимость в районе аэродрома?» Конин ответил: «Временами видно только под собой». После небольшого раздумья Корзинников дал команду распустить эскадрилью по звеньям и заходить на посадку. Это было роковой ошибкой. Надо было срочно по радио или телефону запросить погоду в Подольске и направить эскадрилью туда. Однако ни одному из находившихся на земле начальников это не пришло в голову.

В Подольске в это время погода вполне позволяла произвести посадку – снежный заряд, в котором оказался Конин со своей эскадрильей, давно уже прошел. Стоило комэску подать команду на роспуск эскадрильи и посадку звеньям, как группа сразу же рассыпалась на одиночные самолеты, которые тут же потеряли взаимную зрительную связь. Фактически хороший строй превратился в неуправляемый рой самолетов. Летчики начали метаться вокруг аэродрома, пытаясь выйти на посадочную полосу. К ним добавились еще три самолета: два возвратились с маршрута и один прилетел из пилотажной зоны, почему-то не посаженный своевременно до закрытия аэродрома снежным зарядом.

Таким образом, над аэродромом одновременно кружили шестнадцать машин. Видя очередной садившийся самолет, Корзинников при видимости 30–50 метров давал, не называя позывного летчика – команду-подсказку: «Убери газ, убери газ!» И тут все, находившиеся в воздухе, считая, что команда касается лично его, убирали газ. Самолет при этом начинал резко снижаться. Однако, видя, что под ним дома деревни или макушки деревьев, а один даже колокольню села Малино, понимали, что команда подавалась не для него. К счастью, никто не сел вне аэродрома, иначе жертв было бы гораздо больше. Положение усугублялось еще тем, что летное поле было покрыто свежес выпавшим снегом. Даже если летчик заходил на полосу правильно, он не мог определить ни начала выравнивания, ни выполнить саму посадку – сажал самолет практически на ощупь. Если ко всему этому добавить сильный ливневый снегопад, забивавший остекление фонаря, не дававший возможности видеть впереди себя, то можно представить, в каких условиях находился летчик, летя над самой землей на скорости 280–300 км/час.

Выскакивая от леса на открытые участки местности, он фактически терял под собой землю и вынужден был переходить к пилотированию по приборам с немедленным набором высоты, чтобы не врезаться в землю. Так поступили несколько летчиков, в числе которых оказались два самых слабых. Другие пытались сесть, не важно как, лишь бы сесть. Одни плюхнулись на колеса, чаще под углом к полосе, на которую заходили со стороны деревни Харино. Проскочив деревню, они убирали газ и приземлялись с доворотами, рассчитывая таким образом оказаться на аэродроме. Другие, опасаясь полного капота, садились на фюзеляж. Сильный снегопад быстро засыпал разбросанные по посадочной полосе хвойные ветки, облегчавшие летчикам визуальную ориентировку. По ним производили начало выравнивания и выполняли остальные элементы посадки. Посадочная полоса полностью слилась с общим фоном поверхностного слоя снега. Понятно, в каком психологическом состоянии находились летчики, как были напряжены у них нервы. Каждый понимал, во что может обойтись ошибка на посадке. Хорошо, если останется жив.

Как разбился Кузнецов, видели все, кто стоял у командной радиостанции. Самолет появился из пелены снега и, не выходя из угла планирования, под небольшим углом ударился о землю невдалеке от

посадочного «Т», большая часть которого была покрыта снегом. От удара машина мгновенно рассыпалась на мелкие куски, покрыв ими посадочную полосу на протяжении двухсот метров. Среди обломков нашли трупы летчика и воздушного стрелка. Двигатель валялся метрах в восьмистах от места удара. Случайно выскочив на посадочную полосу, летчик Петрыкин увидел под собой обломки самолета и принял их за хвойные ветки. Как он потом рассказывал, увидев ветки, подумал: «Вот молодцы, успели набросать «елочек» на полосу». Он тут же убрал газ и сел нормально.

А когда узнал, что это были за «елочки», ужаснулся. От расстройства всю ночь не мог заснуть. Двое летчиков, потерявшие под собой лес, не увидев полосы, не стали снижаться и приняли более разумное решение. Ими были Макаренко и Рыбаков. Оба в полку считались не самыми сильными и к участию в парадах не привлекались. Выскочив западнее аэродрома, они увидели в небольшие просветы под собой железнодорожное полотно, уцепились за него и ходили, пока не посветлело. Как только видимость улучшилась, оба нормально зашли на посадку и благополучно сели, став, таким образом, героями этого тяжелого в истории полка и дивизии дня.

Немалую и совсем неожиданную нервотрепку устроили Корзинникову с Лацковым жены летчиков. Со старта позвонили в штаб и сообщили, что разбился самолет, но кто именно, не сказали. Жены летчиков, живших рядом со штабом полка, узнали об этом. Наверняка каждая подумала: не мой ли муж погиб? И поэтому часть из них побежала на летное поле узнать, кто. О появлении женщин на полосе узнали, как только две из них добрались до командной радиостанции на СКП. Чистая случайность спасла их от большой неприятности. В итоге непродуманные действия при организации и проведении полетов стали причиной гибели двух человек, а также поломки десяти самолетов, не считая машины Кузнецова, от которой остались мелкие обломки.

Комиссия ВВС МВО, проводившая расследование, выявила причины, приведшие к тяжелому летному происшествию. Их было несколько: недостаточно продуманный анализ метеоусловий во время проведения полетов, отсутствие четкого руководства полетами с земли при резком ухудшении метеоусловий, переоценка возможности летчиков, находившихся в воздухе, а также общая растерянность Лацкого и Корзинникова, не сумевших принять правильное решение в сложившейся ситуации. Оба были сняты с должностей. Конин отсидел десять суток на гауптвахте в Москве. Осмаков наказания не понес, так как в дивизию прибыл недавно и находился не в Малине, а в Подольске. Корзинников в новой должности не пробыл и месяца и практически все это время находился в своем полку.

За два с лишним года моей службы в полку я ни разу не видел чего-то такого, чему можно было бы поучиться у Корзинникова в организации и проведении полетов. Работа велась так, как и во всех восьми полках, в которых мне довелось служить. Наш полк был одним из сильных, но в этом была заслуга не столько командира, сколько летного состава, действительно умеющего хорошо летать. Таким составом 135-й полк был укомплектован еще летом 1943 года. Тогда его собирались сделать ночным и собрали со всего корпуса летчиков, имевших хорошую технику пилотирования. Ночным он так и не стал, но летный состав в прежние полки возвращать не стали.

Во время войны потери в летном составе в этом полку были наименьшими в корпусе. Когда боевые действия окончились, то для участия в воздушных парадах подбирались лучшие части. Непременной участницей всех послевоенных парадов была 5-я гвардейская шад. Для ее усиления наш 135-й полк вывели из состава нашего корпуса и включили в ее состав. Поскольку полк имел сильный летный состав, то это считалось заслугой его командира. Мнение о нем, как о хорошем командире полка, продолжало удерживаться и у командования 5-й гвардейской дивизии. Таким оно было и у командования ВВС МВО.

Однако далеко не все летчики полка считали Корзинникова способным командиром. Просто до определенного времени ему везло, пока не случилось то, что произошло в Малине. Этот случай явился

печальным примером, как иной раз недостаточно продуманно подходил он к организации и проведению полетов. Это не было случайностью. Что-то подобное рано или поздно должно было произойти.

Не везло в летной подготовке и 95-му гвардейскому полку. За поломку самолета с должности командира эскадрильи был снят Малиновский. За слабое руководство и организацию полетов был понижен в должности и его бывший командир Симонов. Недолго пробыл командиром полка и вновь прибывший И.Ф. Бабарыкин. Во время его командования звено самолетов, обкатывая двигатели, долетало до полной выработки топлива. Самолеты сели с пустыми баками в поле. Снятию его с должности способствовали также ненормально сложившиеся взаимоотношения с заместителем командующего ВВС МВО генералом Редькиным.

Началось это с его первого посещения полка. Когда Редькин прилетел на аэродром Степыгино и покинул кабину Як-11, Бабарыкин, подойдя к нему, протянул первым руку, представившись командиром полка. Редькин отреагировал на это своеобразно. Грубо оборвав комполка, он сказал: «Я замкомандующего Редькин, а вы вместо доклада тянете мне руку». И уже после этого протянул тому руку. Уже давно подмечено, что очень часто впечатление от первой встречи сильно влияет на дальнейшие взаимоотношения в совместной работе. Так, видимо, случилось и у Редькина с Бабарыкиным.

Партийная организация управления штаба совместно с отделом боевой подготовки решила провести партийное собрание по вопросу летных происшествий в ВВС МВО. Помимо Военного совета ВВС округа на нем присутствовали и представители Главного штаба ВВС Советской Армии. За несколько дней до собрания из Главпура Советской Армии поступило указание: проектов решений партийных собраний и активов заранее не готовить. Такие, загодя приготовленные, решения нередко недостаточно полно, а иногда и противоречиво отражали вопросы, поднятые коммунистами в своих выступлениях. Решение рекомендовалось составлять в ходе собрания, актива или другого подобного мероприятия. На партийном собрании присутствовал также старший инспектор по технике пилотирования штурмовой авиации ВВС МВО подполковник Афанасьев. У меня с ним были по-прежнему неплохие отношения, и он рассказал, как прошло это собрание.

Меня интересовало, как на нем вел себя начальник политотдела ВВС округа генерал Асауленко, единственный представитель партийных органов, сидевший за столом президиума. Писать проект решения собрания ни одному из них в голову не пришло, а если и пришло, то заниматься черновой работой такие люди обычно не желают, считая, что для этого есть кто-то рангом пониже. Таким был председатель. Он вел собрание, и ему, естественно, было не под силу выполнять обе обязанности. Когда собрание стало закругляться и осталось принять решение, то Топтыгин, председатель президиума, обратился к Асауленко и спросил, кто будет зачитывать проект решения собрания.

Асауленко бросил вопросительный взгляд на секретаря парторганизации. Тот, подойдя к нему, напомнил, что теперь решение заранее не пишется и его у него нет. После выступления последнего оратора Асауленко вдруг объявляет: «Проект решения партсобрания зачитает коммунист Топтыгин». Яков Иванович, прожженный штабист, исполнявший обязанности начальника боевой подготовки ВВС МВО, был мастером поговорить. О нем говорили, что он за словом в карман не полезет и на все случаи жизни найдет ответ. Так вот, он берет лист «текста» решения собрания и «зачитывает» его без запинки, будто читает действительно текст. На самом деле лист был чистым.

После «зачтения» решения оно было обсуждено, внесены добавления и изменения, и в конце концов решение было принято. Собрание закончилось нормально. Никто не заметил, так Топтыгин вырубил и секретаря партийной организации, и в первую очередь Асауленко. Никто не узнал бы, какой «текст» Топтыгин «зачитывал», если бы об этом в политотделе не рассказал своим работникам сам Асауленко. О том, как тот спас от конфуза президиум и, в частности, его самого. Произошло это благодаря большому

опыту штабной работы, отличной памяти, умению владеть собой, не теряться в сложной обстановке. Когда у Топтыгина спросили, так ли было на самом деле, он сказал: «Все решения партийных собраний трафаретны и однотипны, меняй только факты, фамилии и даты. Главное, не теряться».

Прошел месяц пребывания в дивизии Осмакова. За это время новая метла смела из управления дивизии начальника штаба. Вместо Дударенко прибыл подполковник Рыжков. Вместо Корзинникова – подполковник В.К. Кореняк. Убрали и резко критиковавшего Осмакова замначштаба дивизии подполковника Татаринова. Из всех вновь прибывших наиболее сухо держался со мной начальник штаба. Он, как мне казалось, считал меня неподходящим офицером для работы в штабе. Открыто он мне об этом не говорил, но по его поведению это было видно. Правда, через год он стал относиться ко мне иначе. Почему так произошло, я расскажу ниже.

Во время смены руководства в управлении дивизии вышестоящее начальство практически перестало контролировать ее, не говоря уже об оказании помощи в работе, которая в то время была очень нужна. Работа в штабе округа шла обычным порядком, будто в дивизии ничего не происходило. Командующий же ВВС больше интересовался своими личными делами, нежели служебными. Мы знали, что В. Сталин был ярким поклонником спорта.

Он любил смотреть всевозможные соревнования. По его инициативе было создано спортивное общество ВВС МВО. В него входило множество команд. Часть из них уже получила известность, в частности по футболу, хоккею с шайбой, водному поло, конному спорту. В эти команды на льготных условиях переманили таких известных спортсменов, как Бобров, Крижевский, Зикмунд и других. Создавалось впечатление, что спортсменов он предпочитал летчикам. Не без улыбок мы рассматривали на стенде в фойе штаба ВВС округа портреты лучших воинов-авиаторов, 80 % которых были спортсменами. Василий рьяно болел за свои команды.

Как-то в феврале на утреннем построении полков политотдел дивизии по указанию округа рекомендовал провести митинги протеста с требованием осудить за подсуживание команду «Динамо» в игре по водному поло с командой ЦСКА на первенство Союза. Он присутствовал на ней и остался недоволен арбитром. В своих выступлениях заранее подготовленные ораторы требовали переигровки. Любопытно, что ни один из них на игре не присутствовал. Такие митинги прошли по всем частям ВВС округа. На следующий день после митингов во всех центральных газетах появились заметки, в которых говорилось о неправильном судействе на игре в водное поло между командами ВВС МВО и «Динамо» (Москва) с требованием болельщиков рассмотреть этот вопрос. Федерация учла общественное мнение и постановила игру переиграть. Команда ВВС МВО игру выиграла. На Центральном аэродроме имени Фрунзе, где находился штаб ВВС округа, силами солдат срочной службы он построил целый спортивный комплекс. После смерти отца спорткомплекс отошел к ЦСКА. Общество было распущено, а Василию за свои злоупотребления пришлось держать ответ.

Единственным работником штаба ВВС округа, знавшим о положении дел в дивизии, был Афанасьев. Редкая неделя проходила, чтобы он не побывал в ней. Обычно он прилетал из Москвы на самолете Як-11, который отлично освоил, летал на нем днем и ночью в СМУ. Редкий полет проходил у него без так называемого крючка, то есть выполнения какой-либо фигуры высшего пилотажа. Осуществилась его мечта – научиться красиво летать и уметь выполнять высший пилотаж. Пилотировал он несколько не хуже настоящего летчика-истребителя. Выполнял он пилотаж и ночью. Однажды мы выполнили его с ним ночью при слабой видимости горизонта.

Выполнили его просто так – хотели острых ощущений. Об этом, разумеется, никому не сказали. Один из таких полетов едва не закончился летным происшествием. Летим мы из Малина на Як-11. Я в передней кабине, он в задней. Тут он говорит мне: «Знаешь, мне в Москве обещали выдать вместо унтов новые

бурки. Давай, если хочешь, поменяемся унтами, мои новее твоих. Мне их все равно сдавать на склад». Я согласился. Решили обменяться сразу после посадки, не заруливая на стоянку, чтобы не терять время и сразу вылететь из Дубровиц в Москву.

Как только самолет приземлился, я еще на пробеге стал снимать унты. Для этого мне пришлось нагнуться. Слышу, двигатель стал работать на больших оборотах. Поднимаю голову и вижу, что самолет несется, словно на взлет, в сторону стоянки звена управления дивизии, где находились Ил-10. Я резко убираю газ и начинаю тормозить. В этот момент Вася кричит: «Ты что, взлетать собрался?» – «Да нет, – отвечаю, – думал, что это вы дали газ. Вижу, впереди стоянка, взлететь не успеем, поэтому и убрал обороты». Поворачиваю голову назад и не вижу Васю. Оказывается, он тоже наклонился вниз и делал то же, что и я. Наклоняясь вперед, один из нас зацепил плечом сектор газа и установил его во взлетное положение. Фактически самолет оказался неуправляемым. К счастью, мы это вовремя заметили и успели остановить самолет. Опоздай мы на какие-то секунды, и летного происшествия не избежать. Наши непродуманные действия могли нам дорого обойтись.

В этот день, 13 февраля 1950 года, у нас родилась дочь Ольга. Через несколько дней Вася на своем «козле»-«Москвиче» привез ее из роддома в Дубровицы. Нам с Полиной было интересно, как на ее появление отреагирует старшая дочь Валя, которой еще не было и двух с половиной лет. Она привыкла иметь дело с куклами и подумала, что это тоже кукла, только живая и говорящая. Пользуясь тем, что осталась с ней в квартире наедине, раскрасила ей щеки губной помадой. Когда Полина пришла домой и увидела краску, то подумала, что это кровь, и ужаснулась. Но, подойдя ближе, все поняла и успокоилась. Короче, пока они росли, проделок, как и у всех детей, было множество. Видеть все это порой было забавно.

Подполковника Кореняка, прибывшего вместо Корзинникова, я знал еще на фронте. Он был заместителем командира 154-го гвардейского полка 307-й штурмовой дивизии. К нашему полку он имел самое непосредственное отношение. Познакомившись с нашей мотористкой Леной Мартьяновой, женился на ней. Был в хороших отношениях с Пстыго, но как только Лена ушла из полка, дружба их фактически прекратилась. Лена с Полиной училась в одном ШМАСе в Красноярске. Они были знакомы еще до службы в полку и поддерживали отношения до последних дней ее жизни. Виктор Константинович был на десять лет старше меня, однако эта разница несколько не мешала ни в работе, ни во взаимоотношениях. На фронте он совершил более восьмидесяти боевых вылетов на Ил-2, надеялся на присвоение звания Героя Советского Союза, но, как и многие летчики дивизии, имевшие на это право, не получил его. Единственным исключением был летчик его полка Купцов, которому это звание было присвоено посмертно. Как потом выяснилось, он оказался живым и до конца войны находился в плену.

Из ГДР, где Кореняк проходил службу после войны в составе Группы советских войск, он перевелся по личной просьбе. Им с Леной хотелось побыстрее забыться после трагической гибели шестилетнего сына. Осмакову Виктор Константинович не понравился. Он показался ему недостаточно энергичным и расторопным. Об этом я узнал в середине шестидесятых годов от самого Осмакова, когда встретился с ним на аэродроме Домодедово. В разговоре я упомянул наших общих знакомых, проживающих в Подольске, в том числе и Кореняка. «Кореняк, Кореняк, – переспросил он, – это тот самый, который ни то ни се и летать боялся, и толково ничего делать не мог. Помню, помню такого».

Услышав такой отзыв о человеке, которого я знал с 1943 года, хотел ему возразить, но не стал делать этого, посчитав, что нет смысла. О том, что Кореняк не умел летать, Осмаков, видимо, судил по случаю, когда Виктор Константинович отказался лететь с ним на самолете Як-11. На нем он никогда не летал, а Осмаков, наоборот, летал только на Як-11. Кореняк вообще никогда не летал на истребителях, поэтому и рвения летать на Як-11 не имел.

Вскоре к радости тех, кто не любил этот самолет, а таких в дивизии было большинство, поступило распоряжение свыше передать все Як-11 истребителям. Осмаков любил все распоряжения выполнять быстро, в указанные сроки, но данное распоряжение выполнить не сумел. Наступившая оттепель вывела аэродром из рабочего состояния. Слякоть и лужи не позволяли летать с него, а Москва торопила: быстрее перегоняйте самолеты в Кубинку, машины очень нужны, план летной подготовки застопорился. На осмотр летного поля Осмаков пригласил меня. Было ясно, что с такой полосы работать нельзя, в чем он убедился сам. Пока мы осматривали поле, начался сильный снегопад, и в это время Иван Федорович вдруг задает мне вопрос: «Как ты думаешь, можно сейчас летать или нет?» Не помню, что я ему ответил, и тут же услышал второй вопрос: «Чем занимаются сейчас полки?» – «Наземной подготовкой», – ответил я. «Это не занятие, – сердито проговорил он, – кто сейчас летает?» – «Никто, товарищ командир, аэродромы везде такие». – «Я так и знал, что бездельничают, куда только смотрит начальник штаба? Не укажи я, что надо организовать полеты, ни он, ни командиры полков не додумаются это сделать. А вообще-то правильно, что не стали летать – снегопад вроде того, что был тогда в Малине».

Из разговора я толком не понял – то ли он так подходил к решению серьезных вопросов, то ли просто хотел увидеть, как яотреагирую. Примером тому мог быть случай, происшедший в День Советской Армии. В 18 часов в гарнизонном Доме офицеров началось торжественное собрание, на которое некоторые пришли навеселе. После завершения официальной части и небольшого концерта самодеятельности Осмаков вышел на улицу и, увидев на небе звезды, приказал командирам полков прибыть к нему. «Вы видите, какое небо, а мы не летаем. Давайте немедленно организуем полеты». – «Товарищ командир, сегодня праздник и мы к полетам не готовились, да и заявки на них в округ не давали». – «Ничего, мы организуем полеты кадров, для них особой подготовки не надо. Будем на спарке летать, на Як-11, а заявкой я сам займусь, позвоню командующему – он разрешит!» Командиры полков стали приводить любые доводы, лишь бы не летать: техсостава нет, личный состав не в летной форме. Пока переоденутся, пройдет много времени и т. д. «Весь день бездельничали, слонялись из угла в угол, а сейчас установилась погода с морозцем, только и летать, а вы не хотите – формы у них нет». Увидев меня в летной куртке, спросил: «Лазарев, ты готов сейчас лететь?» – «Так точно, товарищ командир, – на одном дыхании выпалил я, – но раз командиры полков говорят, что не надо, то, видимо, они правы. К полетам не готовились». В это время к нам подошел начальник политотдела полковник Лавренов. Отведя Осмакова в сторонку, он стал просить его не летать в эту ночь. Подойдя к командирам полков, Осмаков сердито сказал: «Раз не хотите сейчас летать, не будем. Действуйте по своим планам».

Затянувшаяся оттепель вела себя не совсем обычно: днем температура была плюсовая, а ночью столбик термометра опускался до десяти градусов мороза. Невыполненное распоряжение о перегонке Як-11 не давало покоя Осмакову, и он решил рискнуть: стал выпускать самолеты с раскисшего аэродрома. Машины на взлете сильно бросало из стороны в сторону, колеса зарывались в рыхлый мокрый снег. В любой момент они могли встать на нос или даже скапотировать. Смотреть со стороны на такой взлет было крайне неприятно. Осмаков находился около посадочного «Т» и каждому взлетавшему руками показывал: взлетайте с полуопущенным хвостом.

Но летчики поднимали хвост нормально, делая вид, что не понимают знаков комдива или нарочно не выполняли его рекомендации, чтобы позлить. В перегонке принимал участие и я. Взлетел с полуопущенным хвостом – машину не так тянуло на нос, как остальных. По возвращении в дивизию в коридоре штаба встретил машинистку, вышедшую из кабинета Осмакова. Она мне сказала: «Вы знаете, сейчас Иван Федорович беседовал со своим новым замом Туровцевым. Они говорили о вчерашних полетах. Осмаков похвалил только вас, сказав: «Я в Лазарева влюблен».

В конце зимнего периода обучения надо было провести дивизионные летно-тактические учения (ЛТУ). В один день надо было поднять в воздух всю дивизию. Но погода не благоприятствовала этому. В

конце марта начал энергично сходить снежный покров. Ночные заморозки прекратились. Стало очевидно, что ЛТУ провести не удастся. Осмаков с этим смириться не мог. На взлетно-посадочную полосу уложили металлическую полосу, оставшуюся со времен войны.

В первых числах апреля установились отличные солнечные дни. Осмаков решил этим воспользоваться и стал проводить летно-тактические учения. Поднял по тревоге всю дивизию. С Подольского аэродрома на полигон Белоомут с полной боевой нагрузкой улетели два полка. Пока они находились в воздухе, солнце нагрело землю под металлической полосой и сильно размягчило непросохший грунт. Первые же севшие самолеты сразу показали, что для одиночных самолетов металлическая полоса еще может быть пригодной, но для использования большой группой она не пригодна.

Через большие отверстия плит вода вместе с грязью при проходе колеса самолета выбрасывалась вверх. На мокрой полосе торможение колес значительно ухудшилось. Машины сползали с полосы на грунт и тут же вязли в грязь по самые ступицы и создавали препятствие для садившихся. Кроме того, на посадке сильно забрызгивало остекление кабин. В середине пробега летчики почти ничего не видели. Как при этом не произошло ни одного столкновения или летного происшествия, можно только удивляться. Застрававшие самолеты могли буксировать только трактора. После посадки двух полков самолеты вытаскивали почти сутки, а потом несколько дней отмывали их от грязи. Грунт так изуродовали, что, когда он стал подсыхать, потребовались специальные работы для приведения его в рабочее состояние.

Летно-тактическое учение закончилось тем, что дивизия более чем на полмесяца потеряла боеспособность. Такое положение вызвало озабоченность командования округа. На разбор учений прибыли начальник боевой подготовки ВВС округа полковник Горбатюк и его заместитель полковник Топтыгин. Разбор проводил в основном Топтыгин. Он похвалил действия летчиков и командиров полков. Но действия Осмакова раскритиковал, припомнив ему жалобы командиров полков, политотдела дивизии, Полякова. После разноса, который он дал Осмакову, стало ясно, что комдивом ему уже не быть. Так оно и произошло. Придя через день после разбора в летную столовую, я увидел в комнатке начальствующего состава уныло сидящего Осмакова. Поздоровавшись со мной, он тихо произнес: «Последний раз здесь сижу. Больше я не комдив. Меня направляют в распоряжение отдела кадров ВВС». Хотел спросить у него, с чем это связано, но вовремя удержался. Немного помолчав, он добавил: «Генерала мне теперь не видать. Знакомый кадровик в округе передал, что Сталин из отдела кадров позвонил главкому ВВС Жигареву и сказал, чтобы мое представление к генеральскому званию он порвал в связи со снятием с должности».

Так закончилась командирская деятельность в штурмовой авиации полковника Осмакова. Рано или поздно это должно было произойти. Это наглядный пример, когда начальник ни с кем не считается, противопоставляет свое «я» коллективу. Он не советовался со своими помощниками, не сработался со штабом и с политорганами. Пожалуй, именно начальник политотдела дивизии Лавренов сыграл решающую роль в судьбе Ивана Федоровича. Его авторитет в дивизии и ВВС округа был очень высок. С его мнением считались в верхах. С Осмаковым он был в неприязненных отношениях.

Тот же, придя в дивизию, чувствовал себя уверенно, рассчитывая на поддержку командующего. Но этого не случилось – слишком много жалоб шло на него по всем линиям. Все они сводились к одному – как командир, руководитель и организатор работы дивизии он слаб. Своих помощников и командиров полков он хорошими летчиками не считал, поскольку все они были им отстранены от полетов за слабое пилотирование Як-11. На нем они летали не как истребители, а как обычные штурмовики, а это ему не нравилось. Их он считал недоучками и называл «говном».

При всех своих недостатках Иван Федорович был отзывчивым душевным человеком. С ним можно было поделиться мыслями, как с близким человеком. Однако на это руководство не обратило внимания.



Более полутора месяцев обязанности комдива исполнял Лавренев, пока не назначили нового. Им стал Герой Советского Союза полковник В. Карякин, который только что окончил Военно-воздушную академию. По стилю работы и манере поведения он был полной противоположностью Осмакова: летал умереннее, на полетах бывал реже. Был более рассудительным. Не было у него той строптивости в принятии решений, которой страдал Осмаков. В работе никому не противопоставлял своего «я». Неторопливость, немногословие, умение сказать главное заметно бросалось в глаза. Вроде и сказал совсем мало, а всем все понятно, как и что надо делать. Лично мне такая манера общения нравилась, и я даже иногда завидовал ему.

Основным в своей работе Карякин, как и Осмаков, считал освоение полетов в сложных метеоусловиях и ночью на Ил-10. Но теперь это делалось в более спокойной обстановке, без дерганья командиров полков. Уровень техники пилотирования у него был ниже, чем у Осмакова. На истребителях он не летал и за время учебы в академии утратил навыки пилотирования, что было обычным явлением. В академии слушатели летали не постоянно, а только в летнее время, и то не более месяца. Однако он быстро наверстал упущенное. При Осмакове к ночным полетам на Ил-10 мы так и не приступили. Прежде чем вывозить дивизию ночью на боевой машине, мы с Афанасьевым с разрешения командующего ВВС округа решили вылететь на Ил-10 сами с обеих кабин, посмотреть, что получится, и выработать рекомендации для летного и инженерно-технического состава. Зная, что полеты на Ил-10 ночью намного сложнее, чем на Як-11, мы решили воспользоваться опытом полетов на самолете Пе-2 в разведывательном полку, базировавшемся на аэродроме Клоково под Тулой.

Этот полк летал ночью всем составом и накопил опыт, которым мог поделиться с нами. Правда, Пе-2 это не Ил-10. Он имел современное по тем временам оборудование для ночных полетов, а главное, моторы не слепили летчика, как на «иле». Отличалось и светотехническое оборудование их аэродрома. На нашем, кроме плашек с мазутом, видимых в хорошую ночь с двух километров, и одного посадочного прожектора, ничего не было.

Аэродром Клоково был оборудован намного лучше. Пока мы с Афанасьевым занимались решением вопроса с полетами на Ил-10, полки дивизии выполняли свои основные задачи по боевой подготовке. Помимо этого, 93-й полк готовился к проведению воздушного парада в Тушине. В день парада, перед тем как подняться в воздух, по заведенному обычаю весь личный состав полка выстраивался на митинг. Вначале все шло нормально, как всегда, выступали ораторы, но к окончанию митинга вдруг началась беготня из строя по неотложной надобности. В конце концов в строю не осталось ни одного летчика. Ушел даже знаменосец, а затем и сам командир полка.

В это время со стартового командного пункта дают зеленые ракеты – сигнал к запуску двигателей. Недружно завращались винты самолетов. Вылет оказался под угрозой срыва. Однако благодаря проявленной воле и настойчивости в стремлении выполнить правительственное задание летчики проявили самообладание и полетели. Задание выполнили отлично. Знали бы те, кто видел эти самолеты в воздухе, что они испытывали перед вылетом, а кое-кто и в полете. Виновниками происшествия стали повара. Утром шеф-повар поинтересовался у летчиков, что им приготовить на обед – говядину или птицу. Все в один голос попросили утку. Непрожаренное мясо и заставило летчиков страдать, а начальство волноваться и переживать. Я как раз прилетел из Малина и сразу обратил внимание на людей, сидящих у хвостов самолетов с оголенными задками. Выглядело это очень комично. Происшедший случай был наглядным примером, как серьезно надо относиться к приему пищи.

В Клокове много хороших советов по организации ночных полетов дал нам командир полка полковник Шадчинев. Этот полк я знал еще со времен войны. Поздней осенью 1943 года мы базировались с ними на одном аэродроме в Колпачках. В Клокове мы с Афанасьевым летали на боевом самолете и на

спарке. Первый полет выполняли вдвоем на спарке. Он в первой кабине, я во второй инструкторской. Выполнив два полета, поменялись местами. После спарки слетали на боевой машине по кругу и в зону. На ней больше внимания уделили пикированию, очень важному элементу, без которого немислимо боевое применение. После Клокова полетали ночью и на аэродроме истребителей в Теплом Стане. Они летали на МиГ-15, но ничего интересного для себя мы у них не почерпнули. О возможности приступить к полетам и о том, что для этого надо сделать на самолете и как оборудовать старт, доложили Карякину. Он с нами согласился.

Прежде чем приступить к полетам, он обратился к командующему за разрешением. Сталин был не против, но официальной задачи не поставил. В Подольске первые полеты на Ил-10 мы начали по одному. Сначала летает он, а я руковожу, потом меняемся местами. На старте за нашими полетами наблюдал весь руководящий состав дивизии, имевший непосредственное отношение к летной работе. Несколько раз слетали на полигон Белоомут. Все бомбометания были удачными с отличным результатом. Попробовали пострелять. Поскольку стрелять приходилось с полого пикирования на малых высотах, летчик при стрельбе слепнул.

Это создавало угрозу столкновения с землей, поэтому со стрельбой решили повременить. Мы надеялись, что для получения второго класса на Ил-10 сверху поступят какие-то изменения, но этого не произошло. Мы с Афанасьевым боевое применение фактически уже выполнили. Поэтому Карякин представил на меня материал на присвоение второго класса. Вскоре из Главного штаба ВВС к нам и на полигон Белоомут прибыла комиссия летчиков-инспекторов. Ее возглавлял полковник Чумаков. Вместе с ним прибыл заместитель классификационной комиссии полковник Выдрач.

Перед проверкой все десять ее членов познакомились со мной, побеседовали с Афанасьевым и просмотрели мою летную книжку. В составе комиссии оказались два знакомых инспектора – полковник Степанов, бывший командир 144-го гвардейского штурмового полка, у которого я некоторое время был командиром эскадрильи в Австрии, и полковник Киселев, бывший штурман 211-го, а впоследствии 154-го гвардейского полка, в группе которого я выполнил свой первый боевой вылет. На полигоне члены комиссии разместились по его периметру для лучшего просмотра результата бомбометания.

Бомбить я полетел один – Вася Афанасьев остался в Малине руководить полетом. В каждом из двух заходов я сбросил с пикирования по одной 100-кг бомбе. Обе попали в центр мишени. Это я наблюдал визуально, выполняя крутой набор высоты после сброса бомб. Во втором заходе взрывом бомбы был погашен огонь в центре мишени. Если бы на самолете имелись еще бомбы, то для их сброса пришлось бы прицеливаться по вспомогательным ориентирам, находящимся вне центра мишени.

После выполнения бомбометания члены комиссии, перебивая друг друга, стали поздравлять меня с удачным полетом и присвоением второго летного класса. Утром комиссия возвратилась с полигона. Они еще раз поздравили меня с успешным вылетом и присвоением класса. Одновременно попросили разработать методику по выполнению бомбометания на Ил-10 ночью, которая стала бы пособием летному составу. Это меня не особенно обрадовало. Во-первых, мне никогда не приходилось заниматься такой работой, а во-вторых, сидеть и заниматься писаниной занятие не столь приятное, требующее затрат большого времени.

Отказаться от просьбы я, понятно, не мог, и долгими вечерами пришлось сидеть и корпеть над непривычной для меня работой. Через полмесяца комдив вручил мне синюю книжечку – удостоверение военного летчика второго класса вместе со знаком, в центре которого на серебряном щите красовалась золотистая цифра «два». Таким образом, в середине августа 1950 года я стал первым летчиком-штурмовиком второго класса во всей штурмовой авиации. Через несколько месяцев Вася Афанасьев получит первый класс, но получил его не без ходатайства начальника боевой подготовки ВВС округа

Горбатука, и не на Ил-10, а на МиГ-15, но это был не штурмовик, а истребитель.

Ухудшившаяся осенняя погода снизила темп ночных полетов. В эти дни кроме меня летали всего трое – комдив, Туровцев и замкомандира полка Кабишев. Когда об этом узнал командующий, он поинтересовался у Карякина, почему дивизия так мало летает ночью. Тот ответил, что на этот счет нет конкретно поставленной задачи. Если поступит команда, то дивизия приступит к ночным полетам немедленно. В конце октября 1950 года Сталин дал такое указание. Недели через две дожди прекратились, и дивизия всем составом начала летать ночью. Для скорейшего решения задачи надо было подготовить инструкторский состав.

С этого мы и начали. В течение двух месяцев я безвыездно находился в Малине, выполняя инструкторскую работу. Ночь делилась на две смены. В первую с 18.00 до 24.00 летал один полк, а часов с семи утра – второй. Полки менялись, а инструктор оставался один. На спарке я выполнил до полусотни полетов. Уставал до изнеможения. Летать приходилось с открытой форточкой фонаря. Через нее в кабину попадали выхлопные газы двигателя. К концу полетов лицо становилось чумазым, как у кочегара паровоза. Во рту постоянно чувствовался металлический привкус. Вначале мне казалось, что это не связано с полетами в задней кабине, но, плюнув на ладонь и растерев слюну, я увидел блеск свинца, явно показывавшего его присутствие во рту. Сколько же я его я наглотался, и как это может отразиться на состоянии организма?

У меня пропал аппетит, стал болеть желудок. Болезнь желудка стала хронической, не прошла она и до сего времени. От постоянного гула мотора в ушах стоял шум. После такой нагрузки весь день спал как убитый. Наступала ночь, и все повторялось снова. В то время медицинского предполетного осмотра не проводилось. К врачам за помощью я не обращался, а они ни разу не поинтересовались моим самочувствием. Только молодость и хорошая физическая подготовка позволили выдержать такую нагрузку. Когда подготовили достаточное количество инструкторов, обстановка несколько разрядилась. Большое количество полетов привело к тому, что стало казаться, будто ты являешься неотъемлемой частью самолета, как бы слился с ним в одно целое. Во время полета стало притупляться чувство осторожности. Вместе с тем я стал отлично разбираться в способностях того или иного летчика, мог определить, насколько быстро он вылетит самостоятельно и что он собой представляет как пилот.

Через два месяца практически все летчики дивизии летали ночью на Ил-10, а еще через месяц все они летали на боевое применение в составе эскадрильи, выполняя взлеты и посадки звеном. За весь зимний период у нас не было ни одного летного происшествия и даже предпосылки к нему. Более 80 % летчиков в конце марта – начале апреля получили второй класс или были представлены к нему. Не менее 60 % из них прошли вывозную программу ночью со мной. От проделанной работы я испытывал приятное чувство удовлетворенности.

Немало летчиков вывез ночью и Афанасьев, но вскоре заболел, а после выздоровления стал заниматься своими служебными делами и в дивизию навещался редко. Главным успехом в решении задачи, поставленной командующим ВВС округа по овладению ночными полетами, явилось дивизионное летно-тактическое учение. Все полки дивизии произвели ночные вылеты для решения учебно-боевых задач с ударами по целям, расположенным на полигоне Белоомут с посадкой на других аэродромах.

Бомбометание производилось звеньями. Затем производился второй вылет с посадкой уже на своем аэродроме. Учение прошло без летных происшествий, без единой помарки. После окончания учений о нашей дивизии заговорили. Подобных полетов в ночное время в штурмовой авиации не выполнял никто. Произошло то, о чем год назад мечтал Осмаков, но счастье улыбнулось не ему, а тому, кто подошел к решению этой задачи более грамотно и более рассудительно решал вопросы летной подготовки. После проведенной работы мнение начальника штаба дивизии Рыжкова обо мне изменилось. Он стал держаться

со мной приветливее.

В то время, когда я буквально изнемогал от усталости, со мной произошел случай, о котором я почти никому не говорил, а в дивизии о нем вообще никто не знал. Полетел я как-то проверяющим с командиром звена 94-го гвардейского полка Иваном Топоровым на полигон. На обратном пути от усталости меня стал одолевать сон. О том, что под утро он бывает особенно сладок, знает каждый. Каждый летчик, прилетающий с маршрута или с полигона, перед посадкой в Малине должен был выполнить два захода на пикирование по огням для тренировки в прицеливании при бомбометании.

В момент ввода в пикирование чувствую, что глаза вот-вот закроются. Ладно, думаю, раз так хочется спать, дай хоть один глаз на секунду закрою. Топоров летчик сильный, справится. Вижу, как он с креном отдает ручку на пикирование, и закрываю левый глаз. Когда один закрывал, еще помню, а вот как закрылся второй, уже нет. Проснулся я уже на земле от вопроса Топорова: «Товарищ майор, разрешите получить замечания?» Вот это да! Оказывается, мы уже сели.

Не подавая вида, что спал и не все видел в полете, сказал: «Все нормально, только немного резковато выводил из пикирования». Это действительно было у него на полигоне, а вот как он выводил над аэродромом, я, конечно, не видел. «Да, – ответил он, – особенно во втором заходе. Я сам заметил это». Никогда не думал, что можно так крепко заснуть во время полета. Я не почувствовал ни перегрузки при выводе из пикирования, ни посадки, ни выключения двигателя. О том, что со мной произошел такой конфуз, я в то время не мог никому сказать. Стыдно было, что так расслабился и не смог продержаться до конца полета. Хорошо, что в самолете нас было двое. Впрочем, подобный случай произошел со мной еще раз, примерно через год, и летел я тогда один. Об этом я расскажу ниже.

Помимо ночных полетов, дивизия стала больше летать в СМУ и особенно в облаках. Этому способствовала замена радиополукомпасов полными компасами и установкой приводных радиостанций в районе аэродромов. С наступлением весенней распутицы полеты на некоторое время прекратились, но не для всех. Из Москвы пришел приказ – срочно перегнать 30 самолетов в Одессу, откуда позднее их перегонят в Румынию. Задачу поставили 95-му полку.

Быстрый выход аэродрома из рабочего состояния в связи с бурным таянием снега требовал немедленного выполнения приказа. Взлет 29 самолетов проходил в сложных метеоусловиях. Один самолет оказался неисправным. Когда об этом стало известно Москве, она потребовала, чтобы немедленно отправили любую. Приказ надо выполнить точно. Время подошло к вечеру. Летчика, запланированного на перегон, комдив в СМУ в вечернее время выпустить не решился. Москва поинтересовалась, кто полетит и справится ли он. Карякин ответил: «Полетит Лазарев, он справится».

В срочном порядке комдив лично поставил мне задачу и приказал через сорок минут быть в готовности к перегону. За это время я должен был съездить домой, переодеться, взять необходимые дорожные пожитки, подготовить полетную карту, изучить маршрут полета. В указанный срок я вылетел и в сумерках сел в Курске. Группы там уже не было. Она сделала очередной бросок и села в Запорожье – городе, название которого носила дивизия. Нагнал я ее на следующий день.

Одесса была закрыта туманом. В Запорожье мы просидели почти неделю. Наконец наступила благоприятная погода, и через два с небольшим часа мы приземлились в Одессе. Механик самолета, принявший мою машину, с удивлением сказал: «Как вы сумели благополучно долететь на таком самолете: вода течет, масло течет, бензин из отстойника капает. Как только она не загорелась». «Что поделаешь, – ответил я ему, – самолет готовился к полету в спешке, оказывается, и на таком можно лететь».

В это время ко мне подошел Корзинников. Оказывается, он командовал тем полком, куда мы гнали машины. Стояла теплая солнечная погода. На мне был офицерский мундир, на груди – знак летчика

второго класса. Увидев его, Корзинников сказал: «Слышал, как вы работаете». Потом, немного помявшись, продолжил: «А мы на «илах» к ночным полетам пока не приступали». Мое отношение к нему не изменилось, и дальнейшего разговора не получилось. После этой встречи я с ним не виделся более двадцати лет. На мой летный знак обращали внимание и в Запорожье, и в Одессе, настолько редким он был тогда. В Одессу мы прилетели 1 апреля. Командир эскадрильи Чипков по собственной инициативе послал телеграмму командиру полка Говорухину, в которой шулки ради сообщил, что во время перелета произошла катастрофа. Погиб один летчик.

С этой телеграммой Говорухин пошел к комдиву, выяснить причину катастрофы и узнать, кто погиб. Карякин никаких сообщений не получал, но на всякий случай запросил Москву. Там тоже ничего не знали. После нашего возвращения Говорухин вполне серьезно спросил у Чипкова, почему он дал такую телеграмму, после которой он всю ночь не спал. Чипков сказал, что это просто первоапрельская шутка. За это Говорухин объявил ему взыскание.

Если я всю зиму 1950/51 года с полной отдачей сил вывозил летчиков на Ил-10, то Поляков работал в обычном ритме без всякого напряжения. В конце концов он вылетел на нем ночью, но второго летного класса так и не получил. Понимая, что он теряет летный авторитет, подал рапорт о переводе в другой округ. Находясь в дружеских отношениях с бывшим командиром 93-го гвардейского полка, переведенным комдивом в Эстонию, он был взят им своим помощником по летной подготовке. Так, благодаря Косникову Поляков, не будучи командиром АЭ, заместителем командира и командиром полка, перескочил через три служебные ступеньки. Новая должность давала ему возможность получить очередное воинское звание «полковник», что вскоре и произошло. Фортуна улыбнулась ему. Бывает в жизни такое. Не протяни Косников своевременно руку помощи, вряд ли он сумел бы дожидаться повышения в должности, в которой пробыл девять лет.

Место Полякова занял прибывший после учебы в академии дважды Герой Советского Союза Василий Ильич Мыхлик. За время учебы он сильно отстал в летной подготовке. Если бы у него был больший налет, то отставание было бы не так заметно. Но фактически у него был только фронтовой налет, насчитывавший всего несколько сот часов. Однако он имел большое желание быстрее войти в строй и усиленно наверстывал упущенное. Помогал ему в этом и я.

Почти каждый день мы с ним летали и на спарке, и в паре на боевых машинах по маршруту, и на полигон. Будучи с ним одного возраста, подружались. От хороших взаимоотношений работа только выигрывала. Натаскав его в полетах под колпаком и днем в облаках, вывез его ночью. Через два месяца усиленной летной тренировки он стал нормально летать днем в облаках и ночью в простых метеоусловиях. Подготовил его также в качестве инструктора с задней кабины днем в простых метеоусловиях. Это давало ему возможность полнее выполнять свои непосредственные должностные обязанности и не быть просто числящимся старшим инспектором, как это было с Поляковым.

Занимаясь основной работой и пользуясь независимостью в свободе действий, я не упускал возможности при случае наведываться в родную Каширу. Там в отцовском доме жила мачеха. От Малинского аэродрома до Каширы всего пять-шесть минут лета, а из южной пилотажной зоны и того меньше. Обычно я снижался до бреющего, проходил над Окой и домом не менее двух раз, а потом покачивал крылом и крутой горкой с бочками уходил на один из аэродромов. Иной раз виражил вокруг Введенской церкви, после чего со снижением до крыш домов выскакивал чуть не до уреза воды. Слетаешь туда, и вроде как побывал дома, дал о себе знать. Бывало, после таких полетов и взгрустнется, что нет уже отца. Как бы ему было приятно видеть меня в воздухе! С тех пор прошло более сорока лет. Каширские старожилы до сего времени помнят о моих прилетах в Каширу. Как часто бывает в подобных случаях, что-нибудь да придумают, чего не было.

Одна из моих однокашниц, жившая недалеко от нашего дома, увидев однажды мою супругу, спросила у нее: «А правда, говорят, когда Олег в конце сороковых и начале пятидесятых годов прилетал в Каширу, то он мачехе, тете Лизе, сбрасывал в сад мешок с продуктами?» На что Полина ответила: «Вера, ты не разбираешься в авиации, иначе не говорила бы это. Ведь самолет не вертолет, который может зависнуть на одном месте и точно в заданное место доставить груз. На скорости около четырехсот километров на малой высоте не очень-то попадешь в такой небольшой садик, как наш, да и нужды тогда в продуктах не было. Ты же помнишь, в магазинах и на рынке все можно было купить». Над Каширой я бывал во все времена года. Особенно приятно было летать весной, когда Ока вскрывалась ото льда и начиналось половодье. Разливу реки, как известно, предшествует ледоход. Но иногда, когда лед толстый, а река извилистая, случаются заторы, которые угрожают населенным пунктам затоплением.

Особую неприятность разливы доставляли Коломне. В целях недопущения заторов их крошили взрывчаткой, что являлось небезопасным делом. Однажды решили воспользоваться авиацией. Местные власти обратились к военным с просьбой – нельзя ли разбомбить лед? Командование ВВС просьбу удовлетворило, поручив выполнение задания разведполку, летавшему на Пе-2. С заданием они не справились. Разведчиками они, возможно, были и неплохими, а вот бомбардировщиками неважными. Бомбы, сброшенные с горизонтального полета, в заданную цель не попали, а бомбить с пикирования они не умели. Ни одна из них в цель не попала, отбомбились не столько по льду, сколько по берегам реки. Когда об этом узнал командующий, то задачу с разведчиков снял и поручил ее нам, штурмовикам, поскольку для нас это более близкое дело и мы наверняка разобьем лед.

Задание Карякин ставил мне лично, как «знатоку» района Оки в той местности, что привело меня в восторг. Наконец-то можно выполнить настоящую работу, по которой давно уже соскучился. Сказалась фронтовая привычка: раз летишь с боекомплексом, значит, надо его употребить по прямому назначению, а не просто чтобы потренироваться. В район Оки на участке Дягелево – Ловцы я вылетел с двумя бомбами ФАБ-250. В начале Ловецкой луки обнаружил пробку льда. Здесь явно просматривался затор, который я и должен был разбить. С пикирования бросаю первую бомбу. Взрыв произошел точно в центре пробки. Высота поднявшегося столба воды вместе со льдом была порядка 100–150 метров. Прохожу на бреющем около берега, всматриваюсь, тронулся лед или нет. По отдельным вылезавшим на берега льдинам вижу, что пошел. И тут неожиданно замечаю, как от прибрежных кустов к образовавшейся полынье плывет плоскодонка с двумя мужиками. Откуда они здесь взялись? Местное население предупреждено о бомбардировке, и ему в категорической форме запрещено находиться в районе затора.

Делаю еще один заход. Вижу, что они собирают глушеную рыбу. На запрет властей им, видимо, наплевать. Желание поживиться рыбой заставило пойти на риск. Мне надо было сбросить еще одну бомбу. Я хотел отработать по льдине, находившейся не так уж далеко от них. Покачиваю крылом, дескать, убирайтесь прочь. А они мне руками машут. Скорее всего, мой сигнал они поняли по-своему: видим, что ты нас видишь, как и мы тебя, поэтому и машем. Пришлось отойти подальше от намеченной льдины и сбросить вторую бомбу по другой. О выполнении задания доложил комдиву. Не забыл рассказать и о прохиндях рыбаках, решивших поживиться бесплатной рыбкой. Именно так окрестил их Карякин. Повторных вылетов не потребовалось. Мне было приятно, что сделал доброе дело для земляков.

Сколько раз мы летали на полигон Белоомут, столько раз убеждались, что как он ни хорош, а находится далековато. Будь он поближе к аэродромам дивизии, может, и не случилось бы несчастья с группой Конины. Мы знали, что километрах в пятидесяти от Подольска есть небольшой полигон Буриново, которым пользуются истребители для наземных стрельб. Однако те не хотели, чтобы на нем работали еще и штурмовики. После неоднократных обращений к командованию нам все же разрешили пользоваться этим полигоном, и он стал интенсивно использоваться всеми полками дивизии.

Для руководства работой и контролем результатов бомбометаний и стрельб требовался подготовленный представитель. При одновременной работе нескольких полков назначался кто-либо из управления штаба дивизии. Нередко этим делом приходилось заниматься и мне. Добирались мы туда на По-2 или Як-12. Там имелась небольшая площадка, на которую не каждый мог благополучно сесть. Из-за допущенных ошибок при заходе на посадку бывали случаи поломки машин. По этой причине посылать туда можно было не каждого.

В один из таких полетов я по какой-то причине задержался там до темноты и возвращаться в Подольск пришлось ночью. О том, что самолет По-2 не был подготовлен для ночных полетов, было для меня неожиданностью. Дело в том, что на нем не было источников питания. Ветровой генератор не работал, а аккумулятора на самолете вообще не было. Лететь ночью без включенных бортовых аэронавигационных огней в непосредственной близости от Москвы, вокруг которой большое количество гражданских и военных аэродромов и интенсивное воздушное движение, было грубейшим нарушением правил полетов. Я бы и не полетел, но лететь было надо. Дело в том, что на следующий день с утра я по служебным вопросам должен был прибыть в штаб ВВС округа, поскольку стал исполнять обязанности ушедшего на учебу в академию Афанасьева. Не быть там в назначенное время я не мог, поэтому пришлось идти на риск. Буриновский полигон постоянной радиосвязи с Подольском не имел, и сообщить диспетчерам в дивизию о своем вылете я не мог.

Взлетая с крохотной площадки полигона, я был уверен, что в Подольске аэродром будет подготовлен к ночным полетам, так как летали там почти каждую ночь. Но, подойдя к нему, старта не увидел. Вероятнее всего, полки летали днем, а сейчас отдыхают. В сплошной темноте делаю над аэродромом круг. Присматриваюсь к шоссейной дороге, проходившей в полутора сотнях метров от летного поля, для прикидки высоты пролета над полем. На нем ни единой машины – такая же темень, как и на поле. Хочешь не хочешь, а садиться придется. Не до утра же летать. В том, что сяду, я был уверен. Беспокоило меня другое: свободно ли летное поле, нет ли на нем каких-нибудь препятствий, в частности лошадей, которых конюхи близлежащих деревень частенько пасли в ночное время на летном поле. Чтобы показать им, что буду здесь садиться, и дать понять аэродромным диспетчерам о своих намерениях, делаю несколько проходов на малой высоте над аэродромом. Пока я делал круги, они вполне могли подготовить ракетницы, а конюхи отогнать лошадей. Ракет я так и не дождался и принял решение садиться без них.

Иной раз ночи бывают светлые, и, присмотревшись, можно что-то различить на земле. На этот раз темнота была такой, что уцепиться глазом не за что. Лошади не выходили у меня из головы после случая, происшедшего в полку на аэродроме Липицы, о котором мне рассказал Леша Савичев, бывший однополчанин-истребитель. На взлете во время разбега «спитфайр» столкнулся с небольшим табуном колхозных лошадей, оказавшихся на взлетной полосе по вине заснувшего конюха. Самолет при этом перевернулся на спину (скапотировал). Несколько лошадей погибли. Летчик отделался ушибами. Поэтому я больше всего опасался именно их. Самолет сажал на ощупь.

На всякий случай перед приземлением выключил двигатель. Сожалел, что не было своей ракетницы. Повинуясь какому-то чутью, привожу самолет в посадочное положение и жду касания колес. Кажется, что время замедлилось, хотя прошли какие-то секунды. Не столько почувствовал, сколько услышал шуршание травы под колесами. Ну вот, слава богу, я на земле, и все в порядке. Машина останавливается, вылезая из кабины и пешком направляюсь к диспетчерам по перелетам. Здесь меня не ждали. Все спали. Вот так счастливо закончился для меня этот перелет.

Осень – пора ненастья. Самое время для полетов в облаках днем и ночью. Вся дивизия научилась летать на Ил-10 днем в облаках. Такие полеты стали у нас обычным явлением, а вот летать в них ночью предстояло научиться. Известно, аппетит приходит во время еды. Так случилось и у нас. Летчики, получив

второй класс, стали поговаривать о первом, но для этого надо уметь летать ночью в облаках и в СМУ с боевым применением при ограниченной по минимуму для данного типа самолета погоде. Для всей дивизии это была очень сложная задача. И быстро, как это было с полетами ночью и простых метеоусловиях, ее не решишь. Для таких полетов был оборудован только Малинский аэродром, да и тот имел самый минимальный набор средств обеспечения посадки в сложных метеоусловиях. Не было и инструкторов, подготовленных для работы в таких условиях. После ухода Афанасьева эту задачу предстояло выполнять мне.

Для ее решения была создана группа, которая на специальных сборах должна была проходить обучение в СМУ. Руководить сборами должен был я. Еще до начала сборов мною была составлена программа подготовки летного состава к полетам ночью в СМУ на Ил-10. Она была представлена в управление боевой подготовки штурмовой авиации. Там ее изучили и утвердили. Перед началом полетов я провел теоретические занятия по выполнению полетов в СМУ с использованием различных методов захода на посадку. На сборы были выделены лучшие самолеты, обслуживаемые наиболее старательными техниками, в числе которых были Симоненко, Кириченко, Антонов, Усольцев, Сидоренко, Сироткин. Вся система подготовки и проведения полетов в СМУ сохранилась такой, как и при обычных ночных полетах. Более тщательно анализировалась метеообстановка: высота нижней кромки облаков, возможность обледенения в них, появление тумана, сильного снегопада.

Сложность полетов заключалась в слабом техническом оборудовании аэродрома. По современным понятиям, оно было очень примитивным. Единственное, что помимо дальней приводной радиостанции установили вторую – ближнюю и красного цвета светомаяк. Остальное оборудование оставалось прежним: те же жаровни с мазутом по обеим сторонам посадочной полосы, три прожектора, один из которых, зенитный, устанавливался перед началом посадочной полосы для лучшего обозначения и подсветки ее оси.

Не было тогда и разделения полетов по минимуму погоды. Существовало только понятие «сложные метеоусловия днем и ночью». В целом система подготовки и проведения полетов сохранилась такой же, как и при обычных ночных полетах, но с более тщательной отработкой всех вопросов, особенно с анализом метеообстановки. В первую очередь обращалось внимание на характер облаков, высоту нижней кромки, возможность обледенения, грозы, появления тумана, сильного снегопада. Не появилось нового оборудования и на самолетах.

Сборы, длившиеся более трех недель, прошли успешно, без летных происшествий. Фактически летчики были подготовлены по первому классу. Однако получить его не смогли, как и я сам. По существовавшему тогда положению летчика, представляемого на первый класс, должен был проверять представитель классификационной комиссии при министре обороны, возглавляемой полковником Таряником. Но в ней не оказалось летчика, летающего на Ил-10, тем более в сложных метеоусловиях ночью. Наши же летали ночью в облаках при высоте нижней кромки до 150 метров и горизонтальной видимости один-полтора километра, что соответствовало первому, самому сложному, классу.

Тем, кто создавал эту комиссию, не пришло в голову включить в ее состав такого летчика, считая, что самолет-штурмовик явно непригоден для полетов в СМУ ночью. Когда мы попросили прислать нам своего представителя для проверки на первый класс, то для них это явилось неожиданностью. Возник вопрос: как выйти из создавшегося положения? Они не придумали ничего лучшего, чем тянуть время. От проверки не отказывались, но проверять не ехали. Таряник пообещал прибыть в Малино лично и посмотреть, действительно ли мы летаем в таких условиях. Но к окончанию сборов он так и не приехал. Не было его и позже, хотя я через отдел боевой подготовки штаба ВВС МВО продолжал обращаться к нему с просьбой по возможности побывать у нас в дивизии и при наличии подходящих метеоусловий проверить



подготовленных летчиков или хотя бы меня. После соответствующего разрешения можно было бы проверить и остальных летчиков дивизии.

Командование дивизии и ВВС МВО отметило меня за проделанную работу, присвоив досрочно звание подполковника. В предыдущем я проходил два года. Не думал я, что так быстро получу его. «Майора» я ждал четыре с половиной года. Когда пришел домой с двумя большими звездами на погонах, Полина поинтересовалась, не чужую ли я куртку надел. «Да нет, – говорю, – не перепутал. За них много ночей пришлось не поспать. Знаешь, как вкалывал! Летал от зари до зари, а под утро еле ноги волочил от усталости». Летать всем полкам дивизии с использованием приводных радиостанций в СМУ ночью с одного аэродрома на практике оказалось сложно.

На такие полеты полкам, базировавшимся в Подольске, приходилось перелетать в Малино, а это одна морока. Поэтому мы тут же поставили вопрос об установке приводных радиостанций в Подольске. Сделано это было через полтора месяца. Установка станций требовала корректировки с воздуха. Работу эту выполнил я. Теперь на Подольском аэродроме имелась возможность летать днем и ночью в СМУ по системе ОСП-48. Мне это дало некоторое облегчение – отпала необходимость часто бывать в Малине, откуда я не вылезал неделями.

Овладев полетами ночью, полки почти перестали летать днем. Днем работали штабные работники, батальоны авиационно-технического обслуживания, ремонтные мастерские – все те, кто не принимал участия в ночных полетах. После снятия с должности Осмакова прошло полтора года. За это время никто из руководящего состава округа, кроме заместителя командующего по общим вопросам генерала Василькевича, к нам не навещался.

Летные дела этого засидевшегося полупехотного служак абсолютно не интересовали. В основном он занимался проверкой боеготовности пожарных команд. Объявит им тревогу, посмотрит, как они действуют, и на этом его визит заканчивался. Контроль за состоянием летной подготовки в дивизии осуществлялся Афанасьевым, а после его ухода из округа – мною. В отделе боевой полготовки меня знали все. У них я пользовался полным доверием. Командующий за время своей службы в авиации округа у нас ни разу не побывал. Любимым видом авиации для него по-прежнему являлись истребители. У них в Кубинке он бывал почти каждую неделю.

Штурмовиков Василий не жаловал, поэтому я был удивлен, когда узнал, что он случайно побывал у нас в дивизии. При этом он устроил разнос начальнику штаба дивизии Рыжкову. Разозлился он оттого, что его, как командующего, никто не встретил. Дело было на рассвете, и, естественно, его никто не ждал. В гарнизоне он появился внезапно и так же внезапно покинул его, чем немало озадачил командование дивизии. Впрочем, вскоре загадка разрешилась. О том, как он оказался у нас и что потом произошло, нам стало известно от дежурного по управлению дивизии и рассказа заместителя командира 95-го полка майора Трихлеба. Но прежде несколько слов о том, как узнал об этом я.

В этот день я должен был заниматься бумажными делами. Летать не собирался, поэтому на службу прибыл в повседневной одежде. Пришел и не могу понять, что произошло. Весь штаб на ногах. Смотрю на часы – не подвели ли они меня. Зашел в кабинет заместителя комдива В.И. Туровцева. Ни Василия Ивановича, ни Мыхлика пока нет. Оба жили в Москве и нередко приходили на работу с опозданием, связанным с длинной дорогой. Встретил майора Онищенко, прозванного сослуживцами Кумом. Сюда он заглянул просто так. «Ты чего по тревоге пришел в шинели, а не в летном костюме?» – спросил он. «Я о ней ничего не слышал». – «Она была объявлена не совсем обычно, командующим, который на рассвете случайно оказался у нас, поэтому тебе, наверное, и не сообщили».

На рассвете В. Сталин поехал на аэродром Остафьево проводить одного из друзей. Шофер дороги на аэродром не знал и никогда там не был. Поворота в сторону аэродрома не заметил и проскочил его.

Увидев через некоторое время указатель с надписью «Подольск», командующий приказал водителю назад не возвращаться, а проехать до дивизии, чтобы взять проводника и с ним искать Остафьевский аэродром. Дежуривший у въезда в городок солдат о приезде генерала никому не доложил. Не поинтересовался он и тем, кто этот генерал, чем вызвал возмущение командующего. В столь раннее время в штабе дивизии никого из начальников не было. У входа в помещение стоял часовой с автоматом.

Подъехав к штабу, командующий приказал своему адъютанту майору Прохорову, одетому в кожаный реглан без погон, пройти внутрь и взять какого-нибудь офицера, знающего дорогу на Остафьевский аэродром. Адъютант этот числился в штате одного из полков дивизии помощником штурмана эскадрильи. Такой должности в штурмовой авиации фактически не существовало. Она была специально введена в 5-й гвардейской дивизии, чтобы кормить таких нахлебников, как Прохоров. Они получали летные нормы снабжения, а фактически находились в штабе ВВС МВО, выполняя работы, не связанные с полетами. В частности, Прохоров, помимо адъютантских обязанностей, являлся футболистом команды ВВС МВО.

Только он хотел пройти в помещение, как низкорослый часовой азиатской внешности, держа на груди автомат, преградил ему путь, сказав, что в штабе никого нет и посторонним сейчас без разрешения входить нельзя. Прохоров заявил, что он адъютант командующего и ему надо срочно пройти в помещение для решения одного вопроса. Часовой, недостаточно чисто говоривший по-русски, ответил: «Я никакой командующий не знаю, в штабе никого нет, вас не пущу».

Невзирая на запрещение, он решил, отталкивая часового в сторону, пройти самовольно. Тот взял автомат в руки, угрожая открыть огонь по адъютанту. На поднятый шум из помещения штаба вышел дежурный офицер-связист, младший лейтенант, очень исполнительный парень. Командующий, зорко наблюдавший из машины за происходящим, при появлении офицера с красной повязкой на рукаве не вытерпел, вышел из машины и, матерясь отборными словами, с гневом набросился на тихого, робкого, исполнительного офицера: «Это так вы командующего встречаете!» И тут же наотмашь ладонью ударил дежурного по щеке.

Громко крича, спросил у оробевшего офицера: «Где командир дивизии, где начальник штаба?» Дежурный ответил: «Командир дивизии за полчаса до вашего прибытия уехал отдыхать домой после ночных полетов в одном из полков, а начальник штаба еще не прибыл. По распорядку дня он должен быть к восьми часам утра». Не дослушав офицера, командующий не придумал ничего другого, как объявить тревогу всей дивизии. Тут командующий увидел начальника штаба дивизии Рыжкова. Подойдя к нему, Рыжков начал что-то докладывать и свой доклад закончил стандартной фразой: «...начальник штаба полковник Рыжков». Зло посмотрев на него, Сталин резко произнес: «Ты больше не начальник штаба». От этих слов Рыжков мгновенно побледнел, не зная, что дальше делать. Он отошел в сторонку в полной растерянности, не понимая, чем вызван гнев командующего.

Как только дежурный побежал исполнять команду, командующий сел в машину и поехал на аэродром. Очевидно, он хотел посмотреть, как будут действовать по тревоге полки и штаб дивизии. По дороге ему встретилась машина, в которой ехал Трихлеб, исполнявший обязанности командира полка. Командующий знал его. Он остановил свою машину, дав сигнал остановиться Трихлебу. «Знаешь дорогу на аэродром Остафьево?» – спросил он. Тот ответил утвердительно. «Садись ко мне в машину и показывай, а твоя тарабарка пусть идет за нами, вернешься на ней назад». Лимузин командующего шел со скоростью не менее ста километров в час. Трихлебовский же потрепанный «газик» больше шестидесяти давать не мог, поэтому сразу же отстал, а вскоре и вовсе его потеряли.

Между тем сигнал тревоги сработал. Она была объявлена в Подольске и Малине. По тревоге на свой КП, находившийся на аэродроме, прибыл комдив Карякин. Появился и еще не пришедший в себя Рыжков. По тревоге собрался личный состав дивизии и батальонов авиационно-технического обслуживания.

Командиры и начальники штабов полков стали запрашивать у Карякина указания о варианте бомбовой загрузки, маршруте полета и обо всем остальном, что связано с выполнением предстоящей задачи. Карякин находился в полном неведении. Ему доложили, что видели командующего вместе с Трихлебом, что они выехали на машине за пределы гарнизона, но куда – неизвестно. В связи с неясностью обстановки Карякин дал распоряжение ждать дальнейших указаний и всем быть в готовности.

Время идет. Ни командующего, ни распоряжений от него. Минут через сорок в диспетчерской по перелетам раздался телефонный звонок. Звонил Трихлеб. Карякин спросил у него: «Где командующий и к чему надо готовиться? Мы ждем распоряжений, дивизия поднята по тревоге». – «Да какая там тревога, – смеясь, произнес Трихлеб, – я ее отменяю». «Как отменяете?» – последовал недоуменный вопрос Карякина. «Вполне серьезно говорю, тревогу можно отменить. Мне надо как-то выбраться отсюда. Машины моей нет, может, самолет за мной пришлете? Как прибуду, расскажу, что произошло». Вскоре Трихлеб прилетел на спарке и объяснил Карякину, почему он набрался смелости дать отбой боевой тревоге, а заодно рассказал, как ехал с командующим. Сталин после выезда из гарнизона был спокоен, вроде бы ничего и не произошло. По радиотелефону переговорил с женой, попросил ее минут через сорок приготовить кофейку.

«Когда подъехали к въездным воротам на аэродром Остафьево, спросил у меня: «Тебе есть на чем вернуться назад?» Я ответил, что есть, рассчитывая на свой «газик». Поблагодарив меня, сказал, что дальше его сопровождать не надо, и высадил из машины. «Газика» моего все не было. Простояв минут 20–25, вижу, как снова появилась машина командующего. Проводив друга, он возвращался домой. Он явно видел меня, но проскочил мимо, не остановившись.

О том, что он объявил тревогу в дивизии, наверняка уже забыл. Поняв, что машины я не дождусь, пошел в диспетчерскую и позвонил вам. Когда вы спросили, как быть с тревогой, мне стало ясно, что ее можно отменить». Прежде чем принять такое решение, Карякин на всякий случай сделал запрос в штаб ВВС МВО. Там об этом, разумеется, ничего не знали и через некоторое время дали отбой. Начштаба всю первую половину дня находился в угнетенном состоянии, хотя и понимал, что командующий сказал это, будучи во взвинченном состоянии. Чтобы успокоить себя, позвонил на всякий случай начальнику штаба ВВС МВО генералу Простосердову и рассказал ему о визите Сталина в Подольск и под конец разговора спросил, что ему теперь делать. Простосердов проконсультировался с командующим и потом сам позвонил Рыжкову. Он сказал, чтобы тот не волновался, оставался работать, но в то же время предупредил, чтобы впредь к прибывавшим начальникам относились более внимательно. Вот так закончился этот инцидент. Он навсегда остался в нашей памяти, особенно для младшего лейтенанта-связиста, удостоенного чести получить пощечину от сына самого Иосифа Виссарионовича Сталина.

Месяца за три до этого уже был подобный случай. Конфликт произошел между Василием и командиром штурмовой дивизии, базировавшейся в Закавказье. О нем нам рассказал сам комдив полковник Малицкий, вызванный командующим в Москву по поводу длительной задержки с вылетом транспортного самолета Ли-2. Малицкий не являлся подчиненным Сталина, так как служил в другом военном округе. Но законы для Василия были не писаны. Он делал, что хотел, уверенный в своей безнаказанности. По его распоряжению для очередного кутежа с Кавказа на Ли-2 должны были привезти вино, фрукты, виноград и другие деликатесы кавказского происхождения. На следующий день самолет должен был вернуться в Москву, но тут резко ухудшилась погода, началась сильная гроза с ливневым дождем. Из-за этого самолет вылететь в тот день не смог, а ночью по причине отсутствия стартового оборудования для ночных полетов комдив его не выпустил. По той же причине не сделал он этого на второй и третий день.

В Москве этот самолет ждали с большим нетерпением – срывалось намеченное мероприятие.

Командующий потребовал к телефону командира корабля и спросил, в чем причина задержки с вылетом. Тот сослался на запрещение командира дивизии. Сталин назвал комдива трусом и приказал, отлично понимая, что делать этого не имеет права, поскольку тот не являлся его подчиненным, самолет немедленно выпустить, а самому прибыть в Москву для объяснения. Прибыв в Москву, Малицкий вполне убедительно доказал Сталину правомерность своего решения, подтвердив довод метеосводками. Выслушав его, командующий смягчился. Пользуясь случаем, Малицкий попросил помочь ему в поступлении на учебу в Академию Генштаба.

Сталин согласился, а пока будет решаться вопрос, поинтересовался, летает ли его дивизия ночью на Ил-10. Услышав, что еще не приступали, посоветовал съездить в 5-ю гвардейскую штурмовую дивизию и посмотреть, как там летают ночью на штурмовиках. Карякин познакомил меня с Малицким и дал задание полетать с ним ночью. Я слетал с полковником по кругу, в зону и на полигон. Провез его с обеих кабин. Всю историю с самолетом Ли-2 он рассказал мне сам. Закончилась она учебой в академии. Потом он продолжил службу на Сахалине и там, по слухам, после романа с какой-то женщиной застрелился.

После малинских сборов, пользуясь подходящими метеоусловиями, мы стали летать в облаках с такой же интенсивностью, как и днем. Больше стал летать на боевой машине и я. Во время одного из таких полетов по маршруту в облаках мой самолет сильно обледенел. Лобовое стекло фонаря вместе с боковыми отводами покрылось коркой непрозрачного льда и не давало возможности просматривать переднюю полусферу. Определить начало обледенения самолета ночью трудно. К сожалению, заметил я это поздно, поэтому пришлось изрядно попотеть, особенно на посадке. К тому же у меня отказала радиостанция.

Летчики знают, насколько осложняется полет ночью в СМУ, если нет радиосвязи, особенно если в районе аэродрома идут интенсивные полеты. Отказу радио предшествовал не очень сильный удар непонятого предмета по фюзеляжу, на который я вначале не обратил внимания. Я не сразу понял, что отказ радиации связан с ним. Возможность отказа радио в полете в СМУ заранее не оговаривалась, действия летчика и руководителя полетов этом в случае также не отрабатывались. Недостаточный опыт полетов в СМУ не подсказал нам, что радиостанция может отказаться и на другом самолете. По этой причине вполне возможно столкновение самолетов. Дальняя приводная радиостанция – наиболее уязвимое место. В районе ее расположения на подходе к аэродрому самолеты сближаются. Здесь они начинают строить маневр для захода на посадку. И вот тут-то начинается нервотрепка для летчика и руководителя полетов.

На посадочный курс я зашел нормально, но, как только прошел дальний привод, понял, что садить самолет придется почти вслепую. Через стекла фонаря посадочная полоса совсем не просматривалась. Единственное, что я видел перед собой, – это белое остекление фонаря. Попытался воспользоваться открытой боковой форточкой, но обзор через нее был слишком мал. Я опасался врезаться в землю, так как было невозможно определить точку начала выравнивания самолета из угла планирования. Ночью она не просматривается, а прожекторов, за которые обычно цепляется летчик, из-за обледенения не было видно. Посадочная фара тоже не могла помочь – ее свет рассеивался по всему стеклу. Начать выравнивание повыше опасно, можно разбить самолет, как это было в свое время с Шутенко или Пстыго в старом фронтовом полку.

По какому-то непонятному чутью посадку я произвел отлично. Вылезаю из кабины, смотрю на фонарь. Он покрыт слоем льда толщиной не менее пяти сантиметров. Такой же слой на передних кромках крыльев и пушках. Хотел посмотреть антенну, но ее на месте не оказалось. Стала понятна причина отказа радиации. Она, как бывало и в дневных полетах в облаках, обледенела в месте крепления к фонарю. От вибрации она обломилась и оборвала вывод антенны. После этого случая крепление антенны усилили. Это собирались сделать раньше, но по каким-то причинам доработку своевременно не сделали.

Был у меня еще один неприятный случай. Произошел он ночью в облаках в районе аэродрома Малино. Выйдя в наборе высоты из облаков, я увидел в каких-то десятках метров перед собой на пересекающемся курсе двухмоторный транспортный самолет. Тут же инстинктивно отдал ручку управления от себя и нырнул обратно в облака. Не успей я этого сделать – столкновение было бы неизбежно. Передал о случившемся на землю и опять пошел вверх. Наверняка транспортник шел от входного коридора, куда вышел от приводной радиостанции Туменское в северо-западном направлении, в сторону аэродрома Остафьево.

Летел он с явным нарушением режима высоты полетов в районе московской зоны, где все давно расписано, как летать и на каких высотах. Выскочив из облаков, решил посмотреть номер борта. Но летчик, смекнув, что может попасть в неприятную историю, решил уйти неопознанным и пошел на другое нарушение – выключил бортовые аэронавигационные огни. Вычислив вероятное направление его полета, я, увеличив скорость, погнался за ним. Через некоторое время на темном фоне облаков показались продолговатые синие огоньки, характерные для выхлопных газов транспортных самолетов типа Ли-2 или Си-47.

Подойдя на безопасное расстояние, я осветил борт светом фары, прочитал номер машины и сообщил на свой СКП руководителю полетов. Позже выяснилось – самолет летел из Куйбышева на аэродром Остафьево. Летчик не знал, что на нашем аэродроме идут полеты. Это, как мне казалось, было просто оправданием. Иначе он не выключил бы АНО и не стал бы скрытно уходить из района, где мы чуть было не столкнулись. Будь в то время хорошее радиолокационное обеспечение полетов, такого бы не произошло. Но в то время радиолокаторов было еще мало. На аэродроме Малино вообще не было. Гарантии от возможности столкновения самолетов не было никакой. Летали с риском. Об инциденте с транспортным самолетом я доложил своим командирам. Решили для большей безопасности полетов в СМУ на предполетной подготовке взаимно информировать летчиков о полетах на соседних аэродромах с указанием высот и маршрутов. Особое внимание обращалось на строгое соблюдение дисциплины и выдерживания режима полетов.

Перед началом нового учебного года по боевой и политической подготовке в дивизию поступили «Организационно-методические указания по боевой подготовке штурмовой авиации на 1952 год». Это был основной документ для планирования и руководства в работе на год для всех частей и соединений штурмовой авиации. По истечении срока необходимо было отчитываться о проделанной работе с подведением итогов. В этом документе говорилось, что основной задачей штурмовой авиации на год является овладение полетами днем в СМУ и переход к полетам ночью в простых условиях. Нашей же, 5-й гвардейской Запорожской штурмовой дивизии предписывалось продолжить полеты ночью в простых и сложных метеоусловиях с отработкой боевого применения с посадками на других аэродромах. Таким образом, по выполнению основной задачи наша дивизия на два года опережала другие части и соединения штурмовой авиации. Немалая заслуга в этом принадлежала ее командиру Карякину, командирам полков Говорухину, Смирнову, Пьянкову, заместителям командиров полков – Трихлебу, Кабишеву, Рыжкову и, конечно же, Афанасьеву, с которым мы вместе начали осваивать ночные полеты на Ил-10.

Приятно было чувствовать, что наш труд не пропал даром. Вся дивизия летала ночью и была способна выполнять боевые задачи круглосуточно. Из всех штурмовых дивизий она была наиболее подготовленной, способной решать боевые задачи в более сложных метеоусловиях, а главное – ночью. Дивизия стала эталоном в выполнении поставленных задач. Наши летчики могли отлично летать не только на парадах, но и с не меньшим успехом выполнять учебно-боевые задачи в различных метеоусловиях днем и ночью – быть гвардейцами в полном смысле этого почетного для армии слова. Перед вышеупомянутым документом в дивизию пришли методические указания по выполнению полетов ночью на самолете Ил-10.

Они были отпечатаны типографским способом и оформлены соответствующими грифами, подписями и утверждены главкомом ВВС. Когда я их стал просматривать, то сразу узнал свою работу, ту, что писал почти год назад по просьбе начальника инспекторской группы управления боевой подготовки штурмовой авиации полковника Чумакова и отосланную к ним в управление. В тексте даже не были изменены обороты речи, однако я не встретил там ни своей фамилии, ни Афанасьева. Там давались ссылки на опыт полетов самих инспекторов и их рекомендации, хотя от них же самих мне было известно, что летать они начали намного позже нас.

Любопытно, что тот материал был мной отправлен без оформления и неперменного грифа «Секретно», в то время как этот поступил под ним. Позже мне стало известно, что многие положения, связанные с организацией, руководством и проведением полетов, были заимствованы у нас другими видами авиации, начавшими летать ночью гораздо раньше нас. К ним, в частности, относились такие элементы, как общая схема предварительной подготовки к полетам, предполетная подготовка, разбивка старта, обязательный облет каждого самолета, запланированного на ночь. Облет производился в светлое время. Это делалось для того, чтобы перед ночью быть в полной уверенности в исправности машины. При разбивке старта помощник дежурного по полетам с радиостанцией направлялся на противоположный конец взлетно-посадочной полосы помогать руководителю полетов ориентироваться в обстановке на земле. Установка зенитного или посадочного прожектора в створе оси посадочной полосы, насколько было мне известно, делалась почти во всех частях. Были также рекомендованы и другие советы, которые помогли нам качественнее выполнять полетные задания без летных происшествий. Во время моего пребывания в дивизии таких случаев не было.

В декабре после окончания академии Генерального штаба к нам заглянул бывший начдив Филиппов. Он слышал о нашей работе после своего ухода. Ему хотелось посмотреть, как мы летаем на Ил-10 днем и ночью. Летная практика в академии не проводилась, и за время учебы он ни разу не держал в руках ручки управления. Перерыв в летной работе всегда плохо сказывается на состоянии летчика. Было видно, что Виктор Павлович имеет большое желание полетать, восстановить утраченные навыки. Отказать в возможности немного отвести душу, слетав со мной на спарке, Карякин своему предшественнику не мог. Погода для полетов в тот день соответствовала минимуму. Был самый настоящий «сложняк», при котором в былое время мы ползали над самой землей, цепляясь для захода на посадку за всевозможные вспомогательные ориентиры. Правда, в такую погоду летали в основном опытные летчики и то в военное время. В мирные же дни такая погода считалась нелетной. Время для восстановления после перерыва в полетах было не совсем удачное, но он не мог ждать, так как предстоял отъезд к новому месту службы на Дальний Восток.

К новому месту службы он хотел прибыть в форме и сразу же приступить к полетам, тем более что представился случай полетать в облаках с использованием для захода на посадку системы ОСП-48. После взлета на высоте 75 метров мы вошли в облака и, совершив несколько маневров, вышли на приводную радиостанцию. От нее пошли по ломаному маршруту небольшой продолжительности с выходом на эту же ПРС, от которой с разворотом на 180 градусов зашли на посадочный курс и с ходу сели у посадочного «Т». Весь полет фактически выполнил я. После полета Батя, как мы его звали, пожал мне руку и сказал: «Ну вот, теперь я лично убедился, что и на штурмовике можно в облаках заходить на посадку, как делают это транспортники или бомбардировщики». Не помню дословно своих слов, но, кажется, я с гордостью заметил: «Так умеют летать сейчас многие летчики дивизии, а в скором времени будут все».

Перед тем как попрощаться, он дал мне свою летную книжку, попросив записать на всякий случай проверку техники пилотирования. Мог ли я думать, что когда-нибудь буду ставить оценки своему строгому командиру?! Один провозной полет после двухлетнего перерыва в облаках с заходом на посадку по системе ОСП, конечно же, мало, но я не мог его не уважить и поставил оценку «отлично». На всякий случай

в конце записи сделал приписку: «выполнил ознакомительный полет с обычным в подобных случаях указанием метеоусловий». Больше с Виктором Павловичем мне встретиться не довелось.

От тех, кто его знал, я слышал, что службу он закончил в должности заместителя командующего воздушной армией в Забайкалье в звании генерал-майора. Доживал он свой век в Подольске, где в 1986 году скоропостижно скончался от сердечного приступа, направляясь на садовый участок. После первых сборов по подготовке летчиков к полетам ночью в СМУ мы собирались провести повторные, но по разным причинам откладывали их. Дело кончилось тем, что пока с этим тянули, меня совсем неожиданно привлекли на другие сборы, проводимые управлением боевой подготовки ВВС под руководством начальника отдела штурмовой авиации генерала Л. Рейно. В начале февраля 1952 года я должен был отправиться в Вильнюс.

В это время мне удалось улучшить жилищные условия. Мы переехали в более-менее сносную комнату в квартире, где проживали три семьи в количестве десяти человек.

В конце января я опять был представителем дивизии на ночных полетах. С полигона я летел один на Як-12. Изрядно намерзшись на морозном воздухе, я включил обогрев кабины. По мере прогревания стал ощущать желание вздремнуть. Понимая, чем это может кончиться, стал стыдиться себя и пытался бороться со сном и все же незаметно, как ни старался удержаться, задремал, а вернее, уснул. Проснулся внезапно, словно от удара по голове. Как будто кто-то сердито сказал мне: «Что ты делаешь, проснись, разве можно сейчас спать?» Мгновенно бросаю взгляд на землю. Вроде бы все нормально, высота полета вроде бы та же. А вот курс ушел на несколько градусов вправо, да стрелка часов передвинулась вперед минут на пятнадцать, ровно на столько, сколько проспал. «Да, – подумалось мне, – повезло, а могло бы...» Счастье, что неуправляемый самолет шел устойчиво, благо я его отлично отрегулировал триммерами и летел, как на автопилоте. Вот так и бьются, а другие потом гадают, почему он разбился.

Со мной такое уже было, но в тот раз я летел не один. К счастью, подобных случаев больше не было. Лет через десять Главком ВВС издал приказ, в котором говорилось о летчике, заснувшем в Ил-28. Он летел по маршруту с включенным автопилотом и заснул крепким сном. Штурман, видя, что летчик не реагирует на его вызовы, предположил, что с ним что-то произошло. Топливо на самолете подходило к концу, и ему ничего не оставалось, как дать команду стрелку прыгать. Затем он катапультировался сам. После выработки топлива самолет с остановившимися двигателями пошел на снижение и благополучно сел на болото. Только тут летчик проснулся. На разборе летного происшествия он, не утаивая, откровенно сознался, что уснул, так как перед ночными полетами не отдышал. Кажется, его даже не наказали.

В этом приказе врачам предписывалось усилить контроль за здоровьем летного состава с непременно опросом тех, кто будет летать, как они отдохнули перед ночными полетами. Когда мне стало известно об этом приказе, я сразу вспомнил о своем сне на Як-12. Хотя это и легкий самолет, но я вполне мог бы «сыграть в ящик», ведь впереди была Москва. Истинная высота полета у меня была гораздо ниже 200 метров, которые соответствовали полигону Буриново. Небольшая скорость полета и простота управления Як-12 привели к тому, что вскоре я стал относиться к нему, как мотоциклист относится к велосипеду – даже перед полетом не стал осматривать его в нарушение инструкции по эксплуатации. И однажды за это чуть не поплатился.

После выполнения работы на Малинском аэродроме мне надо было срочно вылететь в Подольск. Узнав, что я лечу один, старший инженер дивизии Дремов напросился в попутчики, причем прихватил с собой еще двух инженеров. Самолет Як-12 находился в конце стартовой стоянки, и к моему приходу Дремов и инженеры уже сидели в кабине. Раз они уже здесь, то наверняка самолет готов к полету, посчитал я и тут же, не осматривая машины, занял пилотское кресло. Запустил двигатель, вырулил на старт и без промедления пошел на взлет. После отрыва машины сильный порыв ветра резко накренил ее.

Я тут же хотел убрать крен, чтобы удерживать ее в нормальном состоянии. Но ручка управления практически не сдвинулась с места. Бросаю взгляд на элероны и на одном из них вижу струбцинку с флажком. Все ясно! Ни Дремову, ни мне не пришло в голову осмотреть рули. Что теперь делать? Не прекращать же полет из-за этого. Наверняка пойдут разговоры: вот, мол, от нас требуют порядка, а сами летают с нарушениями – даже струбцины с рулей не сняли.

О том, что она болтается на элероне, никому из пассажиров не сказал. Долечу и так. Буду парировать кренящий момент рулем поворота, как приходилось иной раз делать на фронте на штурмовике. Чтобы увереннее себя чувствовать, набрал высоту больше той, на которой обычно летал. Тут инженер по вооружению Артемьев увидел внизу несколько лосей. Толкнув меня легонько по плечу, он, показывая на них, говорит: «Давай спустимся пониже и поугаем их». Я покачал головой.

Остальные, видя, что Артемьев не унимается, тоже стали просить меня. Тут я указал им на флажок струбцины. Увидев ее, все трое мгновенно изменились в лице. Стало ясно, что теперь им не до лосей. В оставшееся время они периодически посматривали на струбцину, особенно когда сильные порывы ветра встряхивали самолет. Можно было догадаться, о чем они думали в это время. Приземлились мы благополучно.

Как только сел, тут же услышал команду с СКП: «На якорную не заруливайте, подрулите к стартовому командному пункту». Все ясно, решил я, то, чего мы не заметили перед вылетом, увидели с СКП. Поэтому, быстро смекнув, решил немного схитрить. На пробеге я не стал резко тормозить: пусть самолет удалится от СКП как можно дальше, а после сруливания с полосы разверну машину боком к старту и прикрою фюзеляжем правую сторону.

Инженеры в это время быстро снимут струбцину. Если спросят, чего я там стал, придумать отговорку: мол, высаживал пассажиров по их просьбе – им оттуда ближе идти в штаб. Так все и сделали. Только задержаться пришлось несколько дольше, чем рассчитывали. Артемьев не смог достать рукой до струбцины – ведь Як-12 высокоплан. Пришлось сделать небольшую пирамидку. К нему на плечи забрался Дремов и сумел дотянуться до злополучной струбцины.

На СКП у стоянки самолетов меня ждал Карякин. «Как машина?» – спросил он, нисколько не интересуясь моей задержкой. Ему надо было срочно вылететь на Центральный аэродром в штаб ВВС МВО. Какое-то чувство вовремя подсказало мне, что струбцину эту надо было снять во что бы то ни стало. Ибо, как только я вылез из самолета, комдив тут же сел за штурвал и, как обычно говорили, дал по газам. Можно было представить себе, как бы я тогда выглядел перед ним. Этот случай послужил мне уроком: никогда не расслабляться и всегда быть внимательным независимо от того, на какой машине летишь. Никогда не следует пренебрегать элементарным осмотром самолета перед полетом. Помимо этого, уже в кабине надо обязательно поработать рулями.

На сборы, о которых уже упоминалось, я попал по рекомендации Филиппова, поделившегося своими впечатлениями о полете со мной на спарке с генералом Рейно. Основной темой на них было освоение полетов в СМУ днем и в простых ночью. На сборах присутствовали командиры дивизий и их заместители, старшие инспекторы – летчики дивизий и воздушных армий. В Управлении боевой подготовки и до Филиппова знали о моих полетах на Ил-10 в СМУ днем и ночью и собирались привлечь меня к инструкторской работе на этих сборах.

Но рекомендация Виктора Павловича послужила как бы дополнительным толчком к этому. Весь инструкторский состав, за исключением меня, состоял из старших инспекторов – летчиков Управления боевой подготовки, которые почти все были на полигоне Белоомут, когда я выполнял ночное бомбометание с пикирования на Ил-10, и знали меня. Ранее я никогда не видел генерала Рейно, но много слышал о нем и знал, что это один из энтузиастов штурмовой авиации. В годы войны он командовал



штурмовым корпусом и был одним из самых способных и толковых генералов нашей авиации.

Перед тем как приступить к основной работе, Рейно провел тренировочные полеты для инструкторского состава, чтобы встряхнуться, присмотреться к аэродрому и прилегающей к нему местности. Под колпаком меня проверял сам Рейно. Замечаний по полету не было, и в летной книжке он поставил оценку «отлично». На сборах я встретил двух старых знакомых по службе в Австрии – командиров 144-го и 141-го гвардейских штурмовых полков. Это были Герои Советского Союза полковник Степанов, входивший в состав нашей инспекторской группы, и подполковник Компаниец, инспектор одной из штурмовых дивизий. Оба отлично помнили меня. В мою группу входило семь человек. В числе обучаемых был и полковник Васильев, командир дивизии, на аэродроме которой проводились сборы. Погода благоприятствовала их проведению. Прибалтийское небо нередко закрывалось плотными облаками, что нам и требовалось. По окончании сборов на всех обучаемых были посланы представления на присвоение второго летного класса, а на нас, инструкторов, – на первый.

Для окончательного решения вопроса о присвоении класса по просьбе Рейно к нам был приглашен председатель классификационной комиссии МО полковник Таряник. Он, как я уже упоминал, на Ил-10 не летал, и было видно, что летать на нем не собирался. Я подумал, что не будет он проверять и на этот раз ни меня, ни остальных инспекторов группы. Так и получилось. Пробыв в Вильнюсе несколько суток, Таряник не выполнил ни одного полета. Ему все время что-то не нравилось: то безветрие он принял за попутный ветер, неблагоприятный для взлета и посадки самолета, то на ВПП увидел где-то заледеневшую лужу, дескать, если в нее попадут колеса, то нельзя будет затормозить.

В последнюю летную ночь он вообще не пришел на полеты, сославшись на срочность отбытия в Москву, пообещав Рейно, как только представится случай и будет подходящая погода, слетать с нами под Москвой. Как только я услышал это от Чумакова, то сказал ему: «Говорят, обещанного три года ждут. Так и нам, наверное, придется».

Вильнюсские сборы ничего нового для меня в полетах по приборам не дали, кроме одного полета, который заставил изрядно попотеть. В один из летных дней стояла низкая облачность с высотой нижней кромки облаков 100–120 метров. Этот день Рейно решил использовать для тренировки своих инструкторов. До начала общих полетов он выпустил меня на разведку погоды, посмотреть, что за облака, какая видимость под нижней кромкой облачности, нет ли в них обледенения. Садясь в кабину, я невольно глянул на низко ползущую над землей облачность.

Она не понравилась мне своим необычным видом, не свойственным для этого времени года. Я понял, что полет не будет таким простым, как казалось при получении задания. Еще при вырубивании на старт я обратил внимание на появление отдельных мелких капелек мороси, расплывавшихся по остеклению фонаря кабины, но не придавал этому значения. Как только я вошел в облака, по фонарю потекли потоки воды, мгновенно превратившись в корку льда. «Вот это да!» – подумал я и тут же невольно бросил взгляд на передние кромки крыльев и концы стволов пушек, которые хорошо показывали наличие льда на самолете, а главное, по ним хорошо просматривалась толщина льда.

Да, машина действительно обледеневаает, но как быстро это происходит! С таким я еще не встречался. Возник вопрос: как быстрее от него избавиться? Кроме обогрева ПВД, на самолете нет никакого противообледенительного устройства. Пробивать облака вверх нельзя – слишком мала скороподъемность, да и потолок у «ила» был небольшой. По этой причине метеорологи обычно не давали нам высоты верхней кромки облачности, зная, что мы все равно выше трех-четырёх тысяч метров не летаем. Лететь над Вильнюсом под облаками на малой высоте при практически нулевой видимости по горизонту крайне опасно (возможность столкновения с любым препятствием не менее 80–90 %). Оставался единственный выход: продолжать полет по кругу с набором высоты, пока мотор в состоянии тянуть ее вверх. От быстро

нараставшего льда заметно потяжелело управление.

Корка льда росла буквально на глазах. Она увеличивалась не только на передней кромке крыла, но и на всей плоскости, да так быстро, будто на нее лили воду. В голове билась мысль: дотяну ли до аэродрома? Скороподъемность настолько упала, что при подходе к траверзу дальней приводной радиостанции смог наскрести только 160 метров высоты. К третьему развороту под тяжестью льда она начала падать и снизилась до 150 метров. Не впадая в панику, продолжаю полет, надеясь, что все обойдется и я нормально дотяну до аэродрома. С нетерпением жду начала четвертого разворота, шасси не выпускаю, опасаясь, что после его выпуска я не смогу ее удержать. Наконец выполняю последний разворот, но до кранов шасси и посадочных щитков не дотрагиваюсь.

Очень низко проскакиваю над дальним приводом. Над ближним (едва не зацепив его антенны) быстро ставлю кран шасси на выпуск. Они быстро выходят и встают на замки. До торца ВПП остаются считанные метры. Выбирать машину из угла планирования необходимости нет – она и так находится в горизонте. Мотор продолжает работать на полных оборотах, но под тяжестью льда «ил» неудержимо приближается к земле. Чувствуя, что колеса вот-вот коснутся земли, убираю газ. И в этот же миг сразу проваливаюсь вниз и приземляюсь у самого торца ВПП. Ну, вот и все, с облегчением подумал я.

Заруливаю на стартовую стоянку, выключаю двигатель, вылезая из кабины. Не успев хорошенько схватиться за бортовую ручку на фюзеляже, поскользнулся и, не удержавшись на крыле, съехал, словно с ледяной горки, на землю. К самолету подошел Рейно с группой инспекторов. «Ты что там сел, рассчитывать, что ли, разучился?» – недовольно спросил он у меня. «У мотора не хватило сил дотянуть нормально до полосы. Весь полет выполнял с полным газом, с ним и плюхнулся на землю», – доложил я. Пока докладывал и объяснялся с начальником, инспекторы подошли к самолету и стали осматривать его со всех сторон.

Володя Вавилов, ударяя кулаком по кромке льда, облепившего стабилизатор, проговорил: «Хорошо, что не ушел далеко, а то пришлось бы садиться в поле, и сейчас бы куковал там». Рейно сам попробовал сбить лед на стабилизаторе. Как и у Вавилова, лед не сразу поддался удару. «Да, – произнес он, – при таком обледенении летать, конечно, нельзя». И тут же дал своему заму по сборам Чумакову команду отменить полеты. Получив от генерала замечание, я подумал: а что, если бы он сам оказался в моем положении? Наверное, не стал бы задавать такого вопроса. И без него было ясно, что произошло. Но, видимо, у некоторых начальников есть такая особенность: вследствие своего более высокого служебного положения или звания они любят поругать, снять стружку, отчитать, а то и наказать младшего, если видят, что тот допустил какую-то ошибку. А разобравшись и понимая, что погорячились, редко кто из них извиняется. Самолюбие у них всегда возобладает над порядочностью.

Не думал, что уважаемый мною генерал не сочтет нужным извиниться передо мной. На разборе полетов об интенсивном обледенении он всего лишь обронил: «Слышал о таком, но сам не сталкивался, но теперь вижу, как может обледенеть самолет во время полета по кругу. Наше счастье, что он выполнялся днем, а не ночью».

В тот день летал еще один самолет. Г.Д. Денисов, вылетевший раньше меня с таким же заданием, тоже сел с недолетом, правда несколько меньшим, но посадил он его правее укатанной полосы в глубокий снег. Его самолет обледенел меньше. Он летел под облаками, изредка ныряя в них, и машина его не так отяжелела от льда. Но, несмотря на это, он тоже сажился с полным газом. За недолет и посадку на нерабочую полосу никаких замечаний он не получил. Видимо, он посчитал неуместным отчитывать работника своего управления в звании полковника в присутствии меня.

Я тоже мог лететь под облаками и формально выполнить задание на разведку погоды, но в моем полетном листе было указано: лететь по кругу на высоте 400 метров в облаках. Какое задание было у

Денисова, я не знал и был удивлен, когда после посадки увидел застрявший в снегу Ил-10, севший немного раньше меня. Видимо, генерал дал задание Денисову до меня, поэтому я не знал, что такой же полет выполняется другим летчиком.

Был у нас на сборах еще один день, предназначенный для личной летной тренировки. Полеты проводились в простых метеоусловиях при отличной солнечной погоде. Летали мы на полигон. На полетах я обратил внимание, что ко мне внимательно присматриваются инспекторы. Их, видимо, интересовало мое умение использовать самолет по его прямому назначению, то есть штурмовика. Понимая это, я соответственно старался показать себя таким, каким был, чтобы не опозориться и не ударить лицом в грязь. На полигоне я на первом же заходе с пикирования положил обе «сотки» в крест мишени и лихо отстрелялся из пушек, положив все снаряды в цель.

Набор высоты после пикирования выполнял по-истребительному – крутой косой петлей. После этого многие захотели посмотреть высший пилотажа на Ил-10. Для выполнения пилотажа надо было спросить разрешение у Рейно. Генерала на месте не оказалось, поэтому я не стал это делать. До конца сборов подходящей погоды больше не было, и показать свое умение мне не удалось. Через несколько месяцев в Малине по просьбе находившегося там Вавилова я показал ему, как он выразился, свою «образованность» в летном деле.

Не думал я, что буду возвращаться со сборов в удрученном состоянии. И все из-за того, что Тарянный срочно возвратился в Москву, не проверив нас на первый класс. Домой я, к своему удовольствию, летел на Ил-10, закрепленном за полковником Чумаковым. Посадку произвел на аэродроме Монино, где базировались самолеты инспекторов управления боевой подготовки ВВС. В монинском городке встретил несколько слушателей академии, бывших сослуживцев и однокашников по авиашколе. Встреча с ними подсказала, что мне тоже надо поучиться в ней, хотя такое желание возникало у меня и раньше. В мае 1952 года наша дивизия летала в основном в СМУ, особенно в первой половине месяца. Погода нас не баловала: солнце частенько пряталось за облаками, временами шел дождь, а то и снег. В одну из таких ночей я попросил прибыть в Малино Тарянного – выполнить полет, который он давно мне обещал. По прибытии у нас с ним состоялась беседа. В разговоре чувствовалось, что он что-то недоговаривает. В конце он откровенно признался, что на этом самолете никогда не летал, не полетит и сегодня, а проверку проведет с земли.

Я должен был выполнить два полета – один по кругу в облаках, второй – с заходом на посадку с разворотом на 180 градусов. Оба полета должны были выполняться вне видимости земли с использованием дальней и ближней радиостанций. Решив все вопросы, связанные с полетами, он пошел на СКП, а я – к самолету, готовиться к полетам. Запрашиваю по рации у руководителя полетами Рыжкова разрешение на запуск двигателя. «Подожди немного, твой проверяющий куда-то ушел», – услышал я. Спустя несколько минут я запрашиваю повторно. Рыжков передает: «Проверяющего пока нет, жди».

После нескольких повторных запросов Рыжков передает: «Твой проверяющий уехал. Сказал, что ему надо срочно в Москву. Если хочешь, полетай сам». После этого мне стало не до полетов. Настроение сразу упало. Я понял, что Тарянный просто водил меня за нос. На самом деле он думал, как бы поделкатнее от меня отделаться и отказаться от проверки. Проверять меня с земли не решился и решил смотаться.

До начала августа подходящих метеоусловий для проверки на первый класс не было. В августе я пошел в отпуск, а в сентябре стал слушателем подготовительного курса Краснознаменной Военно-воздушной академии. Подготовив большое количество летчиков до уровня первого класса и имея налет в СМУ днем и ночью около 400 часов, по существовавшим тогда положениям я мог быть представлен к орденам Ленина, Красного Знамени или Красной Звезды.

Однако из-за трусости Тарянного первый класс я так и не получил, в то время как летчики-

истребители, поступившие на учебу из Кубинки, имели налет куда меньше моего в СМУ, но уже с гордостью носили на груди такой знак. Заминка с присвоением мне первого класса была следствием того, что классификационная комиссия МО предпочтению в оценке летного мастерства отдавала летчикам других видов авиации, поскольку за нас и постоять-то было некому.

Как я уже отмечал, в комиссии не было ни одного штурмовика. Видимо, высшее руководство, занимавшееся вопросом разработки и определения классификации летного состава, считало самолет Ил-10 не приспособленным для полетов ночью и в СМУ. Следовательно, нет необходимости иметь в ее составе летчиков первого класса. От такой непродуманности и недоработки страдали в первую очередь инициаторы и зачинатели полетов в СМУ, в числе которых оказался и я.

По-иному сложились дела с присвоением первого класса у Афанасьева. Занимая должность выше моей, он получил его без всяких проверок по ходатайству начальника отдела боевой подготовки ВВС МВО Горбатьюка, которого хорошо знали Таряник и его заместитель полковник Выдрач. Оставшись со вторым классом, я никому не жаловался и не предъявлял претензий – понимал, что это будет простой тратой времени. Никаких ходатаев в свою поддержку у меня не было. Я плюнул на все это и всецело отдался учебе в академии. Значок второго класса я проносил почти до конца 1959 года. Снял его уже после овладения полетами на реактивном бомбардировщике Ил-28, на котором мне пришлось осваивать всю программу полетов в СМУ заново. Но на нем стояло уже современное по тому времени оборудование для захода на посадку, да и сами аэродромы были оснащены специальным радиолокационным оборудованием и отличным светотехническим освещением.

О каких-то площадках с горящим мазутом, которыми пользовались мы, более молодой летный состав даже понятия не имел. Иной раз, бывало, рассказываешь об этом и видишь на их лицах улыбки. Нам же в то время было не до улыбок: потели, мучались, осваивая действительно сложные полеты. На современных самолетах выполнять полеты в СМУ было гораздо проще, чем на Ил-10. Впоследствии многие льготы за полеты в СМУ были отменены, в том числе награждение правительственными наградами.

Как ни рискованно было летать в пятидесятых годах на старых типах самолетов в СМУ и ночью, но награждать за это такими высокими орденами, как Ленина, Красного Знамени, было, по моему мнению, чрезмерным. Каким бы ни был по сложности полет в мирное время, сравнивать его с боевым все равно нельзя, хотя бы потому, что, идя на задание, летчик находится в сильном психологическом возбуждении, так как подвергается воздействию огневых средств противника, от которых может погибнуть.

В годы войны я на Ил-2 выполнил более 100 боевых вылетов, бывал частенько бит, но и сам нередко наносил чувствительные удары противнику, однако до ордена Ленина не дотянул. По крайней мере, начальство не представило меня к награждению им, тогда как в мирное время в спокойной обстановке многие летчики за полеты в СМУ получили его.

Не собираюсь осуждать существовавшую несурязицу в этом, но замечу: она была и продолжается до сего времени не только у военных, но и гражданских. В частности, орден Ленина может получить военнослужащий за боевую работу, связанную с риском для жизни, спортсмен, прыгающий через палочку или стоящий в воротах, или, допустим, чиновник, продавец, артист, чабан и т. п. Отмечать особые заслуги людей, конечно, надо, но при этом необходимо учитывать степень опасности жизни человека.

По возвращении в Подольск после несостоявшейся проверки на класс я подал рапорт на имя начальника Краснознаменной Военно-воздушной академии с просьбой зачислить меня слушателем на подготовительный курс. Мне хотелось повысить уровень своего военного и специального образования, чтобы оно соответствовало воинскому званию. Я не хотел выглядеть пентюхом-недоучкой в офицерской среде. В ожидании вызова или ответа на свой рапорт продолжал заниматься своими непосредственными обязанностями, проверяя технику пилотирования у летчиков, представленных на присвоение второго

класса.

В эти летние месяцы мы услышали сообщение Сталина об испытаниях у нас атомной бомбы. Отвечая на вопросы корреспондента газеты «Правда», он сказал, что у нас есть и атомная бомба, и кое-что другое. Тогда мы еще не знали, что он имел в виду водородную бомбу, о которой услышали через несколько лет. В то время об атомном оружии мы фактически ничего не знали. Слышали только, что две такие бомбы, сброшенные на японские города, произвели большие разрушения с гибелью сотен тысяч людей.

О воздействии радиации и последствиях облучения вообще ничего не знали. Силу взрыва атомной бомбы сравнивали с обычными средствами поражения и только. Поэтому, когда стало известно, что и у нас есть такое оружие, были весьма рады, и на душе стало спокойнее, зная, что теперь американцы будут не так страшны. В случае войны мы сможем ответить им тем же. Немало разговоров велось и вокруг войны в Корею. Мы знали, что наши летчики принимают в ней непосредственное участие, и переживали за них.

После возвращения из быстро пролетевшего отпуска начальник отделения кадров Кучин сообщил мне, чтобы я собирался на учебу в Монино. Наконец-то, с облегчением подумал я, дождался. При снятии с довольствия в ОБАТО у меня произошел неприятный инцидент с начфином майором Беляевым. С начала года я в силу разных причин, не зависящих от меня, не смог получить деньги, причитающиеся за полеты в СМУ и ночью в сумме около шести тысяч рублей. Когда я пришел в финчасть, чтобы получить их, то получил отказ. Кассир сослался на то, что меня нет в раздаточной ведомости, и предложил обратиться по этому вопросу к начфину.

Когда я пришел к нему, он с кислой гримасой пробурчал: «Сейчас нет времени, занят срочной работой, разберусь, как только освобожусь». Проходит еще около месяца. Денег нет по-прежнему. Не получил я их и при уходе в отпуск. Когда вернулся и стал сниматься с финансового довольствия, Беляев, зная, что я ухожу из дивизии, вообще обнаглел. Такое его поведение объяснялась еще и тем, что он также переводился по замене в другую часть.

Зная, что мы больше вряд ли когда встретимся, он стал вести себя нагло и вызывающе. Когда я попросил Беляева показать мне раздаточные ведомости и приказы по управлению дивизии о выплате летчикам за полеты денег в СМУ и ночью, он ответил отказом. Сказал с недовольным видом, что не знает, где они находятся, да и вряд ли сможет быстро найти их, так как занят подготовкой к передаче дел новому начальнику.

Увидев большую стопку папок, лежавших на полу, я с разрешения хозяина кабинета взял верхнюю. В ней были документы за последний месяц текущего года. Полистав ее, нашел то, что искал, – приказ и раздаточную ведомость за полеты в «сложняке». Напротив моей фамилии стояла пометка красным карандашом, похожая на короткую неразборчивую роспись. «Вот и нашел, что искал», – обрадованно произнес я. «Да это она, – краснея и не глядя на меня, произнес он, – ну, тогда расписывайся. Деньги я тебе выдам сейчас».

Получив деньги, мне хотелось его как следует отругать, но я не стал этого делать. На прощание все же выпалил: «Теперь понятно, почему вы столько времени морочили мне голову. Вам не стыдно, товарищ майор? Думали, я уйду, и все забудется? Если нам когда-нибудь снова доведется встретиться, буду знать, что вы за человек». Было ясно, с какой целью он мариновал меня с этими, как некоторые тогда говорили, двойными деньгами.

Через несколько дней в приподнятом настроении я отбыл в академию. Вместе с тем я испытывал и чувство сожаления в связи с уходом из дивизии. Она мне полюбилась, стала близкой, родной. За время службы в ней я видел плоды своей работы, и покидать ее навсегда не хотелось. В то же время мне хотелось учиться, чтобы повысить уровень знаний.

## Учеба в Мониине

Садиться на учебную скамью в тридцать лет еще не поздно, но поначалу было тяжело. Я это прочувствовал сразу. Самым трудным оказалось втянуться в распорядок дня. С непривычки было трудно высидеть учебные часы в аудитории. Вентиляция помещений была неважной, и к концу занятий голова, казалось, совсем тупела. Поэтому у меня, как, впрочем, и у большинства из нас, было единственное желание – скорее выйти на свежий воздух. После занятий я не менее часа гулял, готовясь к предстоящей вечерней самоподготовке. Почти все однокурсники были участниками войны. В отделении истребительной авиации имелось немало летчиков, воевавших в Корее. Многие из них были Героями Советского Союза. Награждались они там щедро, а не так, как в отдельных частях и соединениях нашей армии во время войны. На их груди красовались только ордена Ленина и Красного Знамени. Более низких наград я ни у кого не видел.

Не обижены были они и присвоением досрочных воинских званий. Капитаны, только что получившие майора, по прибытии в Корею становились подполковниками, лейтенанты – майорами. В нашей группе я был самым старшим по званию, поэтому начальник курса подполковник Горнов назначил меня его командиром. У нас было двадцать слушателей. 80 % из них были Героями Советского Союза. До академии они занимали должности от командира полка до командира звена. Когда я познакомился со всеми, то увидел, что по летной подготовке они значительно уступали мне.

Ночью, например, на Ил-10 летали единицы, да и налет в часах по сравнению с моим был мизерным. Ночью в облаках летали только майоры В. Рыжков, А. Жуков, М. Конин и Н. Потапов из нашей 5-й гвардейской шад. Все они имели второй летный класс. У остальных летчиков отделения был третий. Это говорило о том, что по летной подготовке наша дивизия намного опередила остальные штурмовые части и соединения ВВС.

Мой двенадцатилетний перерыв в учебе заметно сказался на усидчивости. Откровенно говоря, иногда хотелось улизнуть с занятий. После столь длительного перерыва было утомительно сидеть за учебниками и вдалбливать в голову изучаемый материал, решать задачи по математике, физике, изучать английский, о котором ранее я и понятия не имел. До Мониина изучал немецкий и даже немного говорил на нем.

Вначале он мне давался с трудом, но это отчасти зависело от нашего преподавателя Ценкер, которая относилась ко мне, как к мальчишке, передразнивала за неправильное произношение, часто откровенно грубила. В конце концов я не вытерпел и во время занятий в присутствии всей группы здорово одернул ее и сказал о намерении пойти к зам. начальника академии по учебной части, пожаловаться и просить о переводе к другому преподавателю.

Конечно, я никуда не ходил, да и жаловаться не собирался.

А сделал это, чтобы дать ей понять, с кем имеет дело, и вела бы себя более корректно. На следующее занятие вместо нее прибыла Алексеева. Она была спокойной и выдержанной. С ее приходом дела у меня пошли на лад. К сожалению, через несколько месяцев она серьезно заболела, и до конца учебы мы ее не видели. С третьей преподавательницей взаимоотношения наши находились на уровне предшественницы. Она, пожалуй, в еще большей степени привила у меня интерес к знанию языка, хотя давала самую большую нагрузку по запоминанию новых слов. Программу я одолел неплохо и сдал экзамен с хорошей оценкой. После двух месяцев учебы я понял, почему Вася Афанасьев сбежал из академии. После той свободы, которой он пользовался на службе, занятия в академии показались ему тяжелой обузой. Каждый день надо сидеть за учебниками и в течение нескольких лет одолевать учебную программу.

На курсе было несколько слушателей из других соединений нашего округа. Со временем я хорошо со всеми познакомился. Мы часто беседовали на разные темы, в том числе и связанные со службой. Интересную историю, связанную с именем Василия Сталина, поведал нам Байгузин, летчик первого класса, в прошлом отличный пилотажник, летавший ведомым в девятке мастера группового пилотажа А. Бабаева. Произошло это в 1949 году. Как-то в начале года И. Сталин спросил у сына, командующего ВВС МВО: «Можно ли успеть подготовить дивизию из Кубинки к первомайскому параду на МиГ-15?»

К тому времени они еще не летали на этом самолете. Василий, не задумываясь над возможными трудностями, связанными с переучиванием летного состава, легкомысленно ответил, что вполне успеет. Сказал он так, зная, что до парада еще почти четыре месяца. Однако погода во второй половине зимы оказалась крайне неблагоприятной для переучивания. Хватало всего: снегопады, метели, туманы, оттепели были частым явлением. Прошел январь, за ним проскочил и снежный февраль. Подошел март, на который очень надеялся командующий, но и он оказался неблагоприятным для полетов в простых метеоусловиях, необходимых для переучивания.

Во второй половине марта вождь вновь поинтересовался, как идут дела с подготовкой к параду и переучиванием. Василий стал оправдываться, что из-за плохой погоды дела идут пока неважно, но заверил отца, что дивизию к параду подготовит и москвичи увидят новые реактивные истребители. Наступил апрель. Ненастье продолжалось, а в дивизии на новом самолете летало в общей сложности не более эскадрильи летчиков, и то в основном руководящий состав. Василий занервничал.

Почти все время он находился в Кубинке и лично присутствовал на полетах. Вместе с ним были его заместитель генерал Редькин и комдив Луцких. Василий задергал метеослужбу вопросом – когда установится хорошая летная погода. Он радовался каждому летчику, вылетевшему на новой машине, и непременно жал ему руку. Летчиков, вылетевших самостоятельно, небольшими группами отправляли на завод за получением самолетов.

К 20 апреля они перегнали уже достаточное количество «мигов» для парада, но основная масса летчиков все еще не освоила новый самолет. Можно представить состояние командующего. До парада осталось менее десяти дней, а ни один из полков дивизии в полном составе еще не переучился. Те, кто уже вылетел, в подвернувшиеся летные дни усиленно тренировались на групповую слетанность. Поговаривали, что Сталин стал подумывать о том, что если не удастся подготовить всю дивизию, то выпустить на парад столько, сколько сумеют подготовить, по крайней мере не менее полка.

Тогда ему уже не придется краснеть перед отцом. Тот поймет, что подготовиться всей дивизии помешала погода. Наконец к 25 апреля установилась самая настоящая весенняя погода: ярко светит солнце, на небе ни облачка. Василий заметно повеселел. Он неотлучно находился на старте и наблюдал, как проводятся полеты. Оставшиеся до парада дни он использовал сполна. Полки летали от зари до зари, что сразу же сказалось на результатах.

Через несколько дней дивизия вылетела на МиГ-15 в полном составе. Летчики неплохо слетались в составе парадных колонн и отлично прошли на генеральной репетиции. Командующий воспрял духом. За день до парада он приказал комдиву собрать в гарнизонном Доме офицеров летный состав. В установленное время все собрались в указанном месте. После нескольких минут ожидания по залу прокатилось: «Товарищи офицеры!» Из-за кулис в генеральском мундире показался командующий. Приняв рапорт, он, улыбаясь, посмотрел на присутствующих, хотел что-то сказать, но не смог сдержать слез и быстро ушел за кулисы. Через некоторое время он появился и снова пытался говорить, но выступившие слезы опередили слова. Не сумев перебороть своих эмоций, командующий ушел и больше уже не появился.

Редькин, поняв, что с ним происходит, поднялся со стула и обратился ко всем: «Товарищи летчики и

инженерно-технический состав, вы должны понять состояние командующего. Ему тяжело передать свою благодарность за отличное, исключительно быстрое безаварийное переучивание и отличную подготовку к воздушному параду. Он выражает надежду, что вы отлично выполните правительственное задание и справитесь с ним не менее успешно. Я думаю, вы оправдаете его надежду». Затем выступил комдив, который заверил командующего, что дивизия оправдает его надежды.

Дивизия пролетела над Красной площадью отлично. За успешное выполнение правительственного задания все летчики, принимавшие в нем участие, были награждены орденами. «До 1951 года летчики дивизии, – отметил Баргузин, – за воздушные парады награждались орденами. Отдельные летчики получили их больше, чем те, кто воевал. Только весной 1952 года за Первомайский парад был награжден всего один летчик. Им был сын Анастаса Ивановича Микояна. Он летел правым ведомым в замыкающем звене и был одним из молодых летчиков, впервые участвовавших в воздушном параде».

Позже летчики, шутя, говорили примерно так: «Кого теперь награждают орденами за парады?» И тут же отвечали: «Как кого? Того, кто летает правым ведомым в последнем звене дивизии». Много лет спустя я слышал, что этот летчик стал генералом. К концу первого семестра я полностью вошел в ритм учебы, хотя было тяжело. При этом у меня не проходило желание полетать, протрястись немного в воздухе.

5 марта 1953 года умер Сталин. Его кончину мы восприняли, как и большинство нашего народа. По этому случаю состоялся общеакадемический митинг, на котором слушатель 3-го курса подполковник Кравцов, прибывший на учебу из нашей дивизии, где был командиром 95-го гвардейского полка, выступил особенно красочно в виде клятвы.

Сын Сталина Василий с осени 1952 года находился на учебе в Академии Генерального штаба. На его место назначили генерал-полковника Рубанова, который после Горлаченко командовал нашим 3-м шак, когда мы находились в Чехословакии в 1945 году. Запомнился он мне тем, что при посещении нашего полка приказал Пстыго подготовить на Васильева и меня материал на представление к званию Героя Советского Союза. Говорили, что после смерти отца Василий перестал ходить на занятия и стал крепко выпивать. Новый министр обороны маршал Булганин вызвал его к себе для соответствующего внушения. Василий повел себя с министром дерзко, постоянно грубил, ударил кулаком по столу и с обидой сказал Булганину: «Когда отец был жив, вы со мной не так разговаривали, а теперь...» Тот доложил обо всем Маленкову. Решение по хамскому поведению Василия было принято незамедлительно: из академии отчислить. За разные грехи и злоупотребление служебным положением, а именно незаконное расходование государственных средств в период командования ВВС округа, Василий попал под трибунал и был осужден на семь лет. Дальнейшая его судьба известна по публикациям в печати.

После смерти И. Сталина проводилась амнистия. Из мест заключения возвратились многие репрессированные, среди которых было немало бывших военных. Одним из них был наш известный высший военачальник. Как-то, придя в академическую столовую, где обычно питался преподавательский состав, на общей вешалке в раздевалке я увидел шинель с маршальскими погонами. Подумал: видимо, приехал проверять академию. Удивило, что он не воспользовался вешалкой, где раздевался наш генерал-лейтенант Пестов. Поинтересовался у одного слушателя, только что вышедшего из зала: «Кто это приехал?» – «Маршал Ворожейкин, слышал о таком?» – с усмешкой ответил он. Как же! – подумал я. В годы войны он был очень известен, но потом вдруг пропал. На маршальскую шинель тогда, как и я, многие обратили внимание, и, естественно, всех интересовало, кто это.

Вскоре вся академия знала, что он по амнистии прибыл из мест заключения, но где и за что сидел, никто не знал. Однако вскоре это стало известно. Неподалеку от большого учебного корпуса мы увидели одного из новых слушателей, который, встретившись с Ворожейкиным, стал с ним обниматься. Когда майор остался один, поинтересовались у него: «Он что, родственник тебе?» – «Нет, просто мы с ним



хорошо знакомы, сидели в одном лагере на Севере. Он был заведующим бани, а я у него истопником», – грустно ответил он. Прошло совсем немного времени со времени кончины вождя, а его уже начали поругивать, причем шло это сверху.

Возвращаясь к учебе в академии, я всегда вспоминаю тех, кто нас учил. В первую очередь это зав. кафедрой навигационной и бомбардировочной подготовки полковник Горин. Он был высокого роста со своеобразной внешностью. Говорил громким зычным голосом, был строгим, требовательным и в то же время мог пошутить. Среди коллег Горин выделялся особым умением донести слушателям изучаемый материал. На лекциях он умело пользовался красочно оформленными схемами и таблицами. На классной доске он рукой описывал настолько правильные круги, словно чертил их циркулем. Однажды мы даже проверили их с помощью циркуля, и обе линии совпали.

Интересным человеком был и преподаватель аэродинамики полковник Кузьменко. В свое время он летал на многих типах самолетов. Доводилось ему летать и на бомбардировщике «Илья Муромец». С интересом слушали мы его рассказы об этом самолете. Как-то он поставил майору Жукову двойку. После экзамена Кузьменко спросил у меня: «Майор Жуков летчик или штурман?» Я ответил, что он был помощником командира полка по летной подготовке. «Летчик! Срочно позовите его ко мне». Позже Жуков рассказал: «Сначала он извинился за неудовлетворительную оценку, сказав, что принял меня за штурмана. Потом переправил оценку на тройку, говоря при этом, что летчик не может не знать аэродинамики».

Перед большими праздниками много времени у нас отнимала тренировка перед парадом на Красной площади. Начиналась она месяца за два. Ежедневно мы тратили на нее по два часа. В последний месяц раз в неделю тренировки проводились на центральном аэродроме. Руководил ими лично министр обороны. На всех парадах я был командиром второй шеренги второго батальона и одновременно ее инструктором.

В учебную программу академии полеты как предмет не входили, но летная практика проводилась. Делалось это, чтобы за время учебы летчики не потеряли профессиональных навыков в управлении самолетом. Полеты проводились в летнее время после сдачи зачетов и экзаменов. Осенние месяцы обычно не использовались из-за редких летных дней, пригодных для полетов в простых метеоусловиях. За время учебы в Мониине мне довелось полетать на трех типах самолетов: Ил-10, МиГ-15 и Ил-28. После более чем двухлетнего перерыва в полетах я был очень доволен, когда сел в кабину и взялся за ручку управления Ил-10. Длительный перерыв на мне почти не отразился. Инструктор выпустил меня самостоятельно после одного контрольного полета. Для некоторых же и десятка провозных было мало. Летная тренировка закончилась зачетным упражнением. Оно напоминало ЛТУ в миниатюре: после полета по маршруту эскадрилья, которую я вел, отбомбилась и отстрелялась из пушек и пулеметов по наземным целям.

Эскадрилью я не водил с мая 1949 года, но за пятилетний перерыв водить не разучился. Командир учебно-тренировочного полка Чернов, где мы проходили летную тренировку, на разборе полетов похвалил нас и сказал, что полет был показательным во всех отношениях. Такую оценку было приятно слышать. Не думал я тогда, что тот полет стал для меня последним на самолете Ил-10 и вообще в штурмовой авиации. На следующий год нам сообщили о снятии его с вооружения и что теперь вместо него будет использоваться истребитель МиГ-15.

Следующую летную тренировку мы проходили в Донбассе на аэродроме Погорелово около города Каменска-Шахтинского. На этом аэродроме я первые вылетел на реактивном МиГ-15. Правда, сделать на нем удалось всего несколько самостоятельных полетов. Может быть, полетал бы и больше, но много времени, отведенного на полеты, ушло на изучение конструкции самолета и инструкции по его эксплуатации. К сожалению, на МиГ-15 я больше не летал. На следующий год наше отделение пожелало летать на бомбардировщиках, и начальник курса посоветовал мне, учитывая возраст, не переходить на

истребительное отделение, а оставаться в своем до конца учебы.

Подумав, я решил воспользоваться его советом. Таким образом, мне пришлось стать бомбардировщиком и на очередной летной тренировке летать на реактивном бомбардировщике Ил-28. К этому времени в связи с сокращением армии дивизия, закрепленная за нами для тренировки, была расформирована, и нас отправили летать в Воронеж. Назначенный нам полк в это время находился в лагерях на полевом аэродроме Усмань. Прежде всего нам предстояло изучить самолет Ил-28, инструкцию по эксплуатации летчику и сдать по ним зачеты, плюс всю необходимую документацию, связанную с полетами: наставление по производству полетов (НПП), наставление по штурманской службе (НШС), наставление по инженерно-авиационной службе (НИАС), район полетов в радиусе 50 и 300 километров. На все это у нас ушло более двух недель. После сдачи зачетов мы приступили к полетам.

Для меня и майора Бусыгина переход на новый тип не был сложным, остальным ребятам было труднее. После нескольких провозных полетов мы вылетели самостоятельно и быстро выполнили программу одиночных полетов.

Самолет Ил-28 сравнивать с МиГ-15 было нельзя – бомбер он и есть бомбер. Поначалу он мне совсем не понравился: тяжел, инертен. Одним словом – не истребитель. Необычным было и присутствие штурмана на борту. На прежних машинах я привык вести ориентировку сам, а на «иле» в первом же самостоятельном полете при подходе к третьему развороту вдруг слышу голос: «Доверните на полтора градуса вправо». «Это еще что? – невольно спросил себя и сразу вспомнил: – Да это же штурман». Пришлось сделать микроскопический доворот.

Переучивание я закончил с оценкой «отлично» и теперь стал бомбардировщиком. В летние месяцы мы не только летали, но и проходили стажировку в строевых частях. Свозили нас и на море. Большой интерес у меня вызвала поездка в Кронштадт и в форт Красная Горка. Я с детства мечтал побывать на боевых кораблях, поэтому эту поездку воспринял с удовлетворением, хотя море и корабли меня уже не так привлекали. В Кронштадте нас разместили в казарме военно-морского училища. Мы побывали на всех классах кораблей – от линкора до торпедных катеров. Как ни мощны эти громадины, подумал я, а авиации боятся.

Осенью 1956 года в академии сменился начальник. Им стал маршал авиации С.А. Красовский, бывший командующий 2-й воздушной армией. Начал он, как водится, с наведения порядка. В это время у нас произошел неприятный случай с двумя выпускниками, офицерами-поляками. Обмывая новую автомашину, они возвращались из Москвы под хмельком. Около южных ворот гарнизона, объезжая рейсовый автобус на стоянке, сбили двух девушек, которые погибли. Разбирая это ЧП со слушателями, среди которых были и офицеры из соцстран, Степан Акимович, разойдясь в красноречии, стал хвастать, что слушатели академии в свое время били и немцев, и румын, и чехов, и поляков. Когда он стал перечислять всех бывших врагов нашей страны, то офицеры-иностранцы стали переглядываться, выражая свое неудовольствие.

Присутствовавший на разборе начальник политотдела академии полковник Точилев обратил внимание на оживившихся при этих словах слушателей спецфака и довольно громко подметил Красовскому: «Били белополяков и белочехов». Степан Акимович поправился: «Да, правильно, я это и имел в виду – всех гадов, которые воевали против нашей страны. Били и будем бить».

Наступил октябрь 1956 года – время сдачи госэкзаменов. Этот месяц для меня стал одним из самых напряженных за весь учебный период. Он не был бы таким, если бы я начал учиться на несколько лет раньше. Возраст дал о себе знать. К госэкзаменам я подготовился неплохо и сдал их на «хорошо» и «отлично». Перед ноябрьскими праздниками Красовский вручил нам дипломы об окончании академии и нагрудные знаки. Годы, проведенные в стенах академии, были не самыми лучшими за время моей

службы. Я сильно устал и с нетерпением ждал конца учебы. И в то же время понимал, что академия значительно расширила мои военные и специальные знания. О многом я узнал впервые, научился мыслить военными категориями, правильно оценивать обстановку и принимать решения. В дальнейшем без этого мне было бы намного труднее выполнять свои должностные обязанности. Поэтому учебу в академии я не считал пустой тратой времени.

## На бомбардировщиках

Перед тем как разъехаться по частям, академическое начальство по согласованию с управлением кадров ВВС решило снова направить нас в Центр боевого применения в Воронеж для повышения уровня летного мастерства. Делалось это для того, чтобы по прибытии в полки мы смогли бы летать наравне с летчиками второго класса. В зимние месяцы погода в Воронеже была неустойчивой и неблагоприятной для полетов. Частые оттепели чередовались с кратковременными морозами, превращавшими большие лужи на летном поле в лед, работать с которого командир полка Чернышев не решался, – боялся поломки машин. Более чем двухмесячное безделье в ожидании нормальных летных дней порядком надоело. Меня, как старшего группы, ребята совсем задержали и просили что-нибудь предпринять. Предлагали обратиться в Управление кадров ВВС, чтобы нас отправили по своим частям.

В это время я заболел, и меня положили в госпиталь. Потом перевели в Подольский госпиталь МВО, где я пролежал около месяца. При выписке я был признан годным к летной работе без ограничений. Как только выписался, сразу направился к месту службы в 1107-й бомбардировочный полк 183-й бомбардировочной дивизии, базировавшейся в городе Бжег (бывший немецкий Бриг). С этого аэродрома в апреле 1945 года мы всем полком отправились на Ли-2 за получением новых самолетов на аэродром Дядьково. В полку меня давно ждали. Назначили заместителем командира полка.

Начальник штаба подполковник В.И. Лукашин, знавший меня по 5-й гвардейской шад, дал обо мне, как о летчике, хороший отзыв, поэтому приняли меня хорошо. Я быстро настроился на работу и вошел в курс своих должностных обязанностей.

Через несколько дней я уже выполнял тренировочные полеты на Ил-28. После Ил-10 он показался мне уютным, хотя по оборудованию не шел с ним ни в какое сравнение. Вероятно, сказывалась привычка к старой полюбившейся мне машине, от которой не мог отвыкнуть даже после того, как перестал на ней летать. Новым из оборудования кабины, с чем я впервые столкнулся на этой машине, была система «Плот».

Особой сложности в ее освоении не было, но требовался определенный навык в умении удерживать самолет на курсе и глиссаде. Не так-то просто было удерживать стрелки прибора против нормальных положений курса посадки и глиссады. Я быстро восстановил уровень второго класса и приступил к полетам ночью при первом минимуме погоды, дающем право на получение первого. В конце 1957 года Княжева с большим повышением перевели на Дальний Восток, где он вскоре стал генералом. Вместо него прибыл мой бывший однокашник по академии Николай Васильевич Потапов. Мы вместе служили в 5-й гвардейской шад.

Там он был командиром эскадрильи в 93-м гвардейском полку. К нам пришел из соседнего полка нашей дивизии, где был таким же заместителем, как и я. Потапова я хорошо знал и по академии. В Подольске мы жили в одном доме, и наши жены отлично знали друг друга. По натуре он был неразговорчив, но от компаний не отказывался, был самолюбив, обидчив, в беседах на любую тему стремился показать свое превосходство, не терпел критики.

Во время войны он летал на штурмовике, выполнил более полутора сотен боевых вылетов, но Героя так и не получил. Те, с кем он воевал, рассказывали, что за это время он разбил по своей вине шесть боевых самолетов. При переучивании на Ил-28 в Воронежском центре он вылетел самостоятельно одним из последних, как, впрочем, и его друг Рыжков. Подробную характеристику Потапову я дал для того, чтобы показать, с каким командиром мне пришлось работать почти полтора года. Не думал я, что буду находиться в подчинении у своего товарища по академии, напарника по рыбалке и слабака пилотяги.

Когда в воздушной армии решался вопрос о моем назначении командиром соседнего полка, он дал мне совершенно необъективную характеристику. Видимо, ему этого очень не хотелось. В том полку у командира произошла неприятность. Во время перегонки из Союза своей машины он насмерть сбил польского мальчика, за что был снят с должности и уволен из армии. Вместо него командование ВА решило поставить меня. Для решения этого вопроса командующий затребовал на меня служебную характеристику, и Коля написал.

На Военном совете командующий ВА Давидков зачитал ее. Во время чтения я подумал: сколько же надо иметь злобы, чтобы написать такую отвратительную характеристику? Затем командующий, обращаясь к членам Военного совета, сказал: «Характеристика дана необъективно и предвзято. Мы видели в работе Лазарева и знаем, как он командовал полком, когда в течение длительного времени оставался за Потапова. Он излишне подробно останавливается на каждой мелочи – упоминает даже о жесткой диете, которая может отрицательно сказаться на здоровье Лазарева при интенсивной летной нагрузке, вплоть до потери нормальной работоспособности».

Он специально так написал, чтобы меня не утвердили в этой должности. Члены Военного совета были возмущены. До моего прихода в 37-ю ВА из членов ВС меня знал только начальник отдела боевой подготовки Васильев. На Вильнюсских сборах он был в моей группе обучаемым. Потом мы часто встречались в Монино, где он в течение десяти месяцев находился на курсах усовершенствования командного состава при академии. Свое мнение обо мне он, как мне позже сообщили, высказал еще до заседания ВС. Подержав в руках характеристику, Давидков с улыбкой положил ее на стол и произнес: «Вот видите, Лазарев, какую характеристику написал на вас Потапов. Не будем на нее обращать внимание. Мы хорошо вас знаем, однако поймите, что работать вам придется вне дивизии. Вы будете подчиняться только штабу ВА, проще говоря, будете отдельным армейским полком, и он должен быть показательным во всех отношениях. Вы справитесь с обязанностями командира?» Я ответил, что оказанное мне доверие оправдаю и приложу все силы, чтобы этот полк стал лучшим в нашей воздушной армии. Вернувшись в Бжег, я зашел к Потапову в кабинет и сказал, что ухожу в другой полк, а заодно намекнул ему о «хорошей» характеристике, которую он состряпал на меня. Не обращая внимания на подковырку, он поздравил меня с назначением, затем молча сел за рабочий стол и стал заниматься своими делами. Не прощаясь, я вышел из кабинета.

На этом закончилась моя служба в бомбардировочном полку, а вместе с ней и в бомбардировочной авиации. За полтора года я хорошо освоил самолет Ил-28, стал летать на уровне летчика первого класса, но не получил его – требовалась проверка в реальных метеоусловиях. Сделать это было непросто – требовалась нужная погода и наличие на полетах проверяющего. С 1951 года, когда Таряник собирался проверить меня на первый класс, прошло много времени. За это время требования к проверке усложнились: на высший класс мог проверить только инспектор воздушной армии, обязанности которого в течение десяти месяцев исполнял я, но сам его так и не получил. У Потапова тоже не было первого класса.

Во время его отсутствия я провел сложные по организации летно-тактические учения с неоднократным перебазированием на другие аэродромы. ЛТУ прошли без летных происшествий и предпосылок к ним. Полеты выполнялись всем составом полка на потолке самолета с бомбометанием на незнакомых полигонах. Командир бомбардировочной дивизии полковник Мелак хорошо знал меня еще по Московскому военному округу. Там он был заместителем командира разведывательного полка, в котором мы с Афанасьевым выполняли ночные полеты на Ил-10. В дивизии он помогал мне освоить полеты по системе «Плот». И конечно, именно он дал мне более объективную характеристику по сравнению с той, которую состряпал Коля Потапов. Об этом мне стало известно от зама по боевой подготовке полковника Васильева.

Направляясь в полк, я тщательно, до мелочей, продумал все свои действия. Для этой должности я был несколько староват. Во время войны в моем возрасте некоторые уже командовали фронтами. Морально к вступлению в эту должность я был готов и не испытывал никакого волнения. Из руководства нового полка я был знаком только с замполитом Павлом Гарасимовичем Горыниным. Познакомила меня с ним его супруга Валентина Ивановна. Она с Полиной училась в Красноярской школе младших авиаспециалистов. После войны они случайно встретились в Москве. Позже сибирячки стали дружить, познакомились друг с другом и мы, мужья. За месяц до моего назначения в полк он перебазировался на новое место дислокации – аэродром Кшиве.

На железнодорожный полустанок, находившийся в полутора десятках километров от аэродрома, я приехал ночью. Встретил меня дежурный по полку командир звена старший лейтенант Никифоров – подтянутый, выдержанный офицер. Утром сразу пошел на построение. Оно проводилось на аэродроме перед казармами младших авиаспециалистов. К моему приходу полк уже был построен.

Еще на подходе я заметил, что начальник штаба дает личному составу какие-то указания. При моем подходе он дал команду «смирно» и доложил, чем занимается полк, не представив меня личному составу, как это принято делать. Поэтому я представился сам, вкратце рассказал о своей службе и призвал всех успешно работать по выполнению поставленных задач. Я пообещал не ломать сложившиеся в полку традиции. Заканчивая выступление, спросил: «Если у кого будут ко мне какие-либо вопросы или жалобы, прошу обращаться ко мне во внеслужебное время».

Жалоб оказалось больше, чем я ожидал. Особенно много их было от инженерно-технического состава. В основном они касались жилья, продвижения по службе и присвоения очередных воинских званий. Я заметил, что отдельные офицеры вели себя нескромно и даже нахально, прося удовлетворить их требования в кратчайшие сроки. Были в их числе и подхалимы. К последним я всегда испытывал чувство отвращения. Вначале мне хотелось изучить как можно быстрее личный состав. В этом мне большую помощь оказал Горынин.

Знакомясь с полком, я понял, что по уровню летной подготовки он стоял выше любого полка бомбардировочной дивизии, из которой я пришел. Да и дисциплина была не столь плохой, как мне показалось вначале. Но, к сожалению, тех хороших сложившихся традиций, о которых мне говорили до прихода в полк, я так и не увидел. Вся жизнь и работа в нем проходили так, как и везде, где мне приходилось служить и бывать раньше. У этого полка была своя специфика – он был разведывательным, поэтому не было мороки, связанной с бомбометанием. По крайней мере, можно было не опасаться, что кто-то отбомбится вне полигона или, не дай бог, случайно сбросит бомбу на населенный пункт.

Приступив к работе, я стал прикидывать, что мне надо сделать, чтобы оправдать обещания, данные ВС ВА и лично командующему, чтобы сделать полк лучшим в воздушной армии. До нашего перебазирования из Бжега в Кшиве там стоял полк подполковника Талызина на МиГ-15. Он же являлся начальником гарнизона. Теперь согласно Уставу гарнизонной службы им должен был стать я, как командир отдельного полка, имевшего больше прав, чем соседи. Но назначить себя сам я не мог. Это сделал своим приказом командующий Северной группой войск генерал-полковник Хетагуров.

Месяца через три я более-менее освоился и стал понимать, кто что собой представляет в деловом отношении. Особенно тщательно присматривался к своим заместителям, помощникам и летному составу. Те, кому мои порядки не понравились, под разными предлогами покинули полк. С уходом их из полка его работа несколько не пострадала. Ушедших заменили людьми, переведенными по моей просьбе из бомбардировочной дивизии, которая после перебазирования в Союз должна была быть расформирована.

После утряски всех организационных вопросов работа с личным составом вошла в спокойное русло. Летная подготовка и спецзадания выполнялись в полном объеме согласно плану. От проверяющих,

которые часто наведывались в полк, особых упреков не получал. Однако частое сование носа с их стороны во все, вплоть до мельчайших деталей, в нашу жизнь и работу и особенно вынюхивание где чем пахнет, мне, да и всему личному составу было не очень приятно. Особенно усердствовали инспектор армии подполковник Диденко и начальник строевой и физической подготовки подполковник Селютин. Вынюхав что-то, они незамедлительно докладывали в штаб армии.

Бывало, что я еще ни о чем не ведал, а в армии уже знали и с укором мне выговаривали: «Что же вы не докладываете – у вас произошло то-то и то-то; мы уже знаем, а вы молчите – скрыть, что ли, хотели?» Эти «помощники» доходили до того, что чуть ли не соревновались между собой – кто чего больше «нароет» и раньше другого успеет сообщить в армию.

Порой так и хотелось сказать им что-нибудь по-русски и послать куда подальше, но сдерживался – знал, что проекты приказов по армии составляют они, а командующий просматривает их и подписывает, а написать-то они могли все, что угодно. Селютин вникал в строевую подготовку, гарнизонную службу и, конечно, в физподготовку личного состава. Ему очень нравилось, когда я сопровождал его при осмотре гарнизона, и при этом обязательно делал пометки в записной книжке. При этом он отлично понимал, что ему следовало бы ходить не со мной, а с начальником строевой и физической подготовки полка.

Второй «надзиратель», Диденко, находился в полку чуть ли не ежедневно. Редкий летный день или ночь проходили в полку без его присутствия. Он был в курсе всего, что у нас происходило, и тут же давал информацию «наверх». Диденко попал в нашу ВА раньше меня, боевого опыта не имел, пришел на инспекторскую работу с курсов. Где он был до этого, мне не известно. Когда у меня были погоны подполковника, он еще носил лейтенантские. Ему очень хотелось доказать, что будь командиром полка он, то дела в нем шли бы гораздо лучше, чем у меня. И ради этого он устраивал всякие пакости.

Как-то на Военном совете я доложил, что они не столько помогают в работе, сколько мешают, нервнируют, отвлекают от основных дел. Меня поняли и дали соответствующие указания начальникам служб и отделов, чтобы те не слишком отвлекали нас от работы и больше бы помогали действительно делами, а не доносами.

Помимо учебно-боевой подготовки полк выполнял и другую работу – полеты по спецзаданиям, получаемым из вышестоящего штаба. Такие полеты не являлись учебными. Они выполнялись и до моего прихода в полк. Хотя они проводились и давно, но всегда выполнялись по одной схеме. У меня появилась мысль их как-то разнообразить, отойти от шаблона.

После получения одного из спецзаданий я решил выполнить его по схеме, никем ранее не применявшейся в полку. Разработал тактический план полета, никому не раскрыв его замысла; не поделился с ним ни с начальником штаба, ни со своими летными заместителями, ни со штурманом полка. Задание предполагало полеты трех самолетов. Мы же эту задачу выполняли всем полком под видом полковых учебных полетов. Кроме того, для обеспечения успешного выполнения спецзадания было привлечено около десяти самолетов из бомбардировочной дивизии.

Полеты начались не в обычное время, как делалось ранее, а ночью. Полк был поднят по тревоге, о которой я не предупредил даже начальника штаба полка, чем вызвал с его стороны недовольство. Он изрядно переволновался, думая, что тревога объявлена кем-то свыше, и сильно переживал за действия работников штаба, допустивших мелкие недоработки. Ему казалось, что на это могли обратить внимание контролирующие органы. Но когда я сказал, что тревогу объявил сам, он повеселел. Для большей скрытности полета и сокрытия его замысла маршруты полетов доводились не в присутствии всего летного состава полка, а каждому летчику в отдельности.

Полет на спецзадание удался полностью. Результаты были выше ожидаемых. Об этом потом не раз

говорил сам командующий. При подведении итогов работы армии он часто вспоминал об этом полете. С тех пор прошло много времени, но описывать, как выполнялся тот полет, не считаю своевременным, поскольку тактические приемы при его выполнении не потеряли актуальности и сейчас. Не собираюсь я раскрывать и характера тех спецзаданий и той работы, которую реально выполнял в то время полк.

Применение новых тактических приемов при выполнении спецзаданий оживило интерес летного состава к их выполнению. Летный состав стал летать с большей увлеченностью. Такие полеты были максимально приближены к реальной боевой работе. Новый прием хорош тогда, когда он применяется впервые и неожиданно. Повторение такого результата уже не даст. Так произошло при выполнении очередного спецзадания и у нас, когда им руководил мой заместитель, а я был в отпуске. И конечно, той результативности у них не получилось.

К концу года полк пришел с неплохими результатами. План летной подготовки был выполнен в полном объеме без летных происшествий и предпосылок к ним. При подведении итогов работы армии за год мы заняли призовое место. Я наконец-то получил первый летный класс, и на моей груди появился знак, который у меня мог быть еще в 1951 году. К Ноябрьским праздникам я получил очередное воинское звание полковник.

На втором году моего пребывания в Кшиве произошло ЧП, которое заставило поволноваться не только меня, но и весь гарнизон. На топливном складе соседнего полка произошел пожар. В этот день я проводил совещание с директором школы и руководящим составом частей по вопросам, связанным с организацией учебы и отдыха детей. Увидев мощные клубы черного дыма в районе топливного склада полка Талызина, я сразу понял, что горит склад. Поймав первую встречную машину, приказал шоферу ехать туда как можно быстрее. Выйдя из машины, увидел, что горят четыре двадцатитонные емкости с бензином Б-70. Вокруг бегают пожарные и солдаты. Все участвуют в тушении огня. На пути встретил командира ОБАТО, в чьем ведении находился склад. В возбужденном состоянии он отдавал какие-то распоряжения. Немного в стороне от него увидел командира дивизии дважды Героя Советского Союза генерала Беду. Подхожу к нему и спрашиваю, доложил ли он о пожаре в штаб ВА. На что он тут же нервно ответил: «Начальник гарнизона здесь ты, тебе и докладывать». «Но склад-то ваш», – напоминаю ему.

Прежде чем позвонить в штаб армии, решил спросить у часового склада, рядом с которым загорелись цистерны, о причине пожара и выяснить у начальника пожарной охраны, сумеет ли он если не погасить, то хотя бы локализовать его. Дело в том, что в нескольких десятках метров находились и другие емкости. Бледный от испуга часовой не мог произнести и слова, не то что ответить на вопрос. Одному из батальонных офицеров я приказал вызвать ко мне начальника топливного склада. Там находилось 2,5 тысячи тонн авиационного топлива. Рядом со складом за ограждением из колючей проволоки находились еще десять различных емкостей, напоминавших по форме железнодорожные цистерны с авиационным керосином.

Подбегает ко мне начальник топливного склада – лейтенант в форме танкиста. Даю команду проверить и перекрыть краны, чтобы избежать возгорания тех десяти емкостей, и откатить их на руках метров на сто в сторону. Более полусотни солдат, навалившись, начали откатывать их в указанное место. Отдав распоряжения прибывшему начальнику штаба Кузьмину, побежал в штаб звонить командующему армией. На вызов командующего телефонистка ответила: «Командующий и все члены ВС находятся на совещании». Вызвать их не может, так как они предупредили, чтобы их не беспокоили и не мешали работать. Тогда я попросил ее все же каким-то путем передать командующему, что у меня в гарнизоне горит топливный склад и для гашения пожара своих средств не хватает, требуется помощь.

Не успел я дойти до двери, как услышал топот. Меня нагнал дежурный и говорит, что звонят из армии. У телефона начальник тыла армии полковник Крылов. Он спросил, что горит и какая нужна помощь.



Понимая, что из штаба армии за сорок километров помощь придет не скоро, решил обратиться к соседям по гарнизону – танкистам. Вернувшись к месту пожара, вижу, как под руководством командира батальона Батанина большие емкости быстро перекачивают на безопасное расстояние. От одной угрозы вроде избавились.

Однако существовала еще большая опасность: совсем рядом находился склад практических авиабомб. Они остались еще со времен войны. Пришлось дать команду на их срочную эвакуацию, а заодно и очистить ангар от автомашин различного назначения, находившихся в нем на консервации. А было их там более трехсот. Выкатывали их на руках. Спросил у старшего сержанта, почему пожаротушением руководит он, а не начальник, и где тот находится. Он не знал, а руководил тушением как старший из присутствовавших.

Было видно, насколько слаба пожаробезопасность склада, техническая оснащенность пожарных и их малочисленность для гарнизона, состоявшего из двух авиаполков, двух авиационно-технических батальонов, дивизиона радиосветотехнического оборудования и двух топливных складов по 2,5 тысячи тонн горючего в каждом. Помимо сотни самолетов и нескольких сот автомашин здесь имелся большой ангар, склад боепитания, а также продовольственные и вещевые склады. Трудно было понять, сумели бы наши пожарные удержать огонь и не дать ему распространиться на всю территорию склада, не приди к нам на помощь поляки.

Прибыло около двух десятков пожарных машин, оснащенных гораздо более современным оборудованием, чем наши. В специальных костюмах с водяным обливом для охлаждения они без колебаний поднимались на раскаленные емкости, пробирались к заливным горловинам, вставляли в них стволы рукавов с пеной и углекислотой. От пены и углекислоты, попавшей внутрь, цвет металла емкостей сразу стал тускнеть, заметно уменьшилось и пламя, выбрасываемое из горловины. Огня уже не было. В отдельных местах продолжала гореть трава и догорал вытекший бензин.

В это время раздался мощный сигнал сирены. Это подъехал командующий ВА генерал Концевой вместе с четырьмя пожарными машинами, прибывшими к нам на помощь. Вместе с ним прибыл весь Военный совет ВА и часть генералов и офицеров Группы войск, среди которых я узнал работников политотдела и особых отделов ВА и ГВ. Командующий, выскочив из машины, подбежал к одному из пожарных, выхватил у него пожарный ствол и стал поливать одну из емкостей, которая уже не горела.

Подхожу к нему и, стараясь быть поделкатнее, говорю: «Товарищ командующий, народу много, не пачкайтесь, пожар мы уже почти погасили, остались большие очаги, но скоро потушим и их». Услышав мои слова, Концевой зло посмотрел на меня, сказал что-то матом, но потом, понимая, что работа практически закончена, успокоился. В это время перед ним появился солдат с перевязанными руками и головой. Подойдя к Концевому строевым шагом, солдат доложил: «Товарищ командующий, это я виноват в пожаре». Тот в горячке схватил его за плечи, но, спохватившись, отпустил и приказал идти в штаб полка. Пожар уже погасили.

Всех интересовала причина возгорания. Солдат, который пришел с повинной к командующему, рассказал, как все произошло. Он работал на спецмашине по перекачке топлива из емкостей в ТЗ, заправлявшие самолеты. После окончания полетов водитель топливперекачивающей машины пошел в курилку, оставив ключи зажигания в машине. Оставшись в машине один, солдат запустил двигатель и начал кататься по дорожкам склада, хотя не имел ни водительских прав, ни опыта езды. С управлением машины он, конечно, не справился и на повороте ударил крюком для буксировки емкость с бензином Б-70.

Хлынувший через пробоину бензин попал на выхлопной патрубок и сразу вспыхнул. Солдат выскочил из кабины и пытался руками сбить пламя. Получив ожоги, он, не оповестив никого о пожаре, побежал в санчасть. Не видел его начала и стоявший недалеко от места столкновения часовой. Пламя увидели люди,

находившиеся в курилке. Они-то и подняли тревогу.

Виновник пожара после окончания следствия и месячного пребывания на гауптвахте был досрочно демобилизован из армии. Приказом по армии были наказаны командир ОБАТО майор Батанин, его замполит и начальник склада. Начальнику тыла ВА было дано указание провести ряд мероприятий по обеспечению надлежащей пожарной безопасности на армейских топливных складах. Командование ВА и Северной группы войск решило это дело не раздувать, поскольку виновными были и многие лица начальствующего состава, которые не выполнили указаний вышестоящих органов по оборудованию и хранению топлива на складах. В первую очередь это сам начальник тыла ВА полковник Крылов.

В 1961 году полку были поставлены новые задачи. Главная из них – приступить к освоению нового самолета Як-27Р. При этом мы продолжали летать на Ил-28Р, поскольку с нас никто не снимал задачу по выполнению полетов на спецзадания. Вследствие этого мы были вынуждены поддерживать свою боеготовность на прежнем типе самолета. В течение трех месяцев я вместе с десятью летчиками и примерно таким же количеством техников находился в Воронежском центре боевого применения, осваивая фактически два типа самолетов – Як-27Р и Як-25.

Последний был для нас переходным. Мы использовали его вместо спарки, поскольку Як-27Р не имел двойного управления. И хотя на Як-25 были установлены другие двигатели, а также по-иному оборудованы кабины, по технике пилотирования он незначительно отличался от Як-27Р. Новый самолет был истребительного типа. По сравнению с Ил-28 он был намного легче в управлении и за свою «вертлявость» не всем бомберам нравился. В Воронеже они открыто об этом не говорили, но когда началось переучивание в полку, часть летчиков стала открыто выражать свое недовольство. Пришлось проводить соответствующую работу. После этого ворчунов стало поменьше, но кое-кто продолжал протестовать.

Один из них, летчик Кузнецов, написал рапорт и попросил моего содействия в переводе в другую часть, летающую на Ил-28. Любопытно, что своими мыслями он поделился с отцом, который прислал мне письмо с просьбой посрамить сына, испугавшегося летать на новом, более современном сверхзвуковом самолете, и сделать это перед летчиками полка. Посоветовавшись со своими заместителями, я не стал этого делать. Кузнецова перевели в другой полк, где летали на Ил-28.

В этом же году полк пополнился еще одной эскадрильей – третьей. Она прибыла к нам из расформированного истребительного полка морской авиации. Весь летно-технический состав был одет в форму морских летчиков. Вскоре ее сменили на обычную. В полк эскадрилья прилетела на своих МиГ-15. Первое время они продолжали летать на них и у нас, но постепенно, по мере поступления Як-27Р, переучились на этот тип. Поскольку они были истребителями, то дела с переучиванием у них шли лучше. Личный состав эскадрильи быстро влился в наш коллектив. Летчики быстро подружились с нами. Не совсем гладкие отношения сложились у меня с командиром этой эскадрильи майором Костылевым.

Вначале он произвел на меня неплохое впечатление. Но по прошествии определенного времени я стал замечать его недовольство мною. Он считал себя обиженным в продвижении по службе. Ему хотелось стать моим помощником по летной подготовке и получить, таким образом, очередное воинское звание подполковник. И когда я выдвинул на эту должность командира 1-й эскадрильи майора А. Сакова, скромного способного летчика с академическим образованием, Костылев стал открыто возмущаться: «Почему назначили Сакова, а не меня, чем я хуже»? Пришлось не раз беседовать с ним на эту тему и объяснять, что Саков является более опытным разведчиком, лучше подготовлен в теоретическом отношении, поскольку имеет высшее военное образование, и у него подошел срок для получения очередного звания.

Чтобы как-то успокоить Костылева, обещал ему при первой возможности представить его кандидатуру если не в полку, то по моему ходатайству в армии на повышение, поскольку в ней

истребителей больше, нежели бомбардировщиков. Через полгода он был переведен инспектором ВА по технике пилотирования и получил долгожданного «подполковника». Но, получив и должность, и звание, он при встрече со мной продолжал выражать недовольство с прежней мотивировкой. Ему хотелось оставаться в полку, а не в армии. Не были им довольны и в ВА, так как там он не сумел себя показать и долго не продержался – был комиссован с летной работы и уволен из армии на «гражданку».

Рассказал я о нем подробно для того, чтобы показать, что в армии, как и на «гражданке», имеются корыстные и нескромные люди, думающие только о достижении своей цели. Мало мне было Диденко с Селютиним, от которых я давно хотел избавиться, так появился в полку постоянно ноющий Костылев.

Возвращаясь к переучиванию на новый тип самолета, отмечу, что к середине лета 1961 года полностью переучились 2-я и 3-я эскадрильи. Вывозные полеты на Як-25 с летчиками 3-й уже проводились. Вскоре с вывозкой летчиков пришлось повременить. Из армии пришло указание: одну эскадрилью с переучиванием придержать в связи с необходимостью выполнять спецзадания на самолете Ил-28Р. На нем имелось специальное оборудование, которого не было на Як-27Р, однако, несмотря на указание, я все же продолжал выполнять обе задачи. При этом я не упускал и такого важного вида подготовки, как полеты в сложных метеоусловиях.

Мы выполняли их параллельно с основными задачами, используя для полетов любую погоду. В то время у нас не было нелетной погоды ни днем ни ночью. Переучившиеся на Як-27 летчики после контрольных полетов на Як-25 без промедления приступали на нем к полетам в СМУ. Получилось так, что они одновременно летали на двух типах самолетов. Такая система позволила намного быстрее провести переучивание и в то же время летать днем и ночью в СМУ.

За переучиванием полка внимательно следили наши соседи, базировавшиеся на нашем аэродроме. Они значительно отставали от нас в полетах в СМУ и не верили, что мы, только начав летать на «ячке», уже приступили на нем к полетам в СМУ. У них только некоторые летчики научились уверенно летать днем в СМУ, а ночью вообще летали только в простых условиях. Объяснялось это тем, что ранее они летали на Ил-10 и в свое время не научились хорошо летать ни днем в СМУ, ни ночью в простых условиях, а перейдя на МиГ-15, не смогли освоить полеты в СМУ из-за недостаточной подготовки руководящего состава.

Поэтому учить рядовых летчиков там было некому. Желая ликвидировать отставание, руководящий состав стал форсировать подготовку, нарушать последовательность обучения и даже допускать очковтирательство. Выражалось это в том, что, летая фактически в простых метеоусловиях, оформляли их как сложные, свидетелем чего мне приходилось быть не раз. В одном из ночных полетов при ясном небе и горизонтальной видимости 15–20 километров я вдруг услышал по радиации голос командира дивизии генерала Беда, взлетевшего перед началом полетов полка Талызина на разведку погоды: «Облачность 9–10 баллов, видимость 4–6 километров».

Услышав это, я невольно засмеялся и хотел сказать ему, что надо бы научиться правильно определять метеоусловия, но делать этого не стал, чтобы не подрывать его авторитета, поскольку радио слышали многие из наших летчиков и могли пойти разговоры по этому поводу. Мне было понятно, зачем Беду понадобилось сообщать такую погоду. Им надо было, чтобы дежурный метеоролог записал в сводку погоды реальные условия, которые могли бы служить подтверждением, что полеты производилась в СМУ. Фактически же они летали в простых условиях.

Получилось, что в одно и то же время в районе аэродрома сводка погоды у синоптиков фиксировалась с противоречивыми данными, полученными с борта самолетов. После посадки летчики нашего полка стали посмеиваться над ним. Они обманывали не столько синоптиков, сколько самих себя. Не получив достаточной тренировки в реальных СМУ, попадая в них в полете, они терялись и гибли. Их дивизия по аварийности при полетах в СМУ среди истребителей-бомбардировщиков ВВС стояла на первом

месте. В 1961 году у них было шесть катастроф.

Особенно они «отличилась» во время летно-тактических учений, когда в один день разбились сразу четыре самолета. Попав в СМУ, звено самолетов заблудилось. Два самолета, летя на малой высоте, врезались в гору в районе города Цербст, а два других, резко перейдя в набор высоты, не справились с пилотированием в облаках и разбились. За низкие показатели в летной подготовке дивизия была расформирована. Несколько летчиков из соседнего полка попало к нам. Мы их переучили на Як-27Р, и с наступлением осеннего ненастья они догнали наших по уровню полетов в СМУ днем и ночью. Погода в тот период стояла как по заказу.

Особенно внимательно мы следили за длительными полетами по маршруту и хорошо знали, кому что можно доверить и кто на что способен. Нередко из-за закрытия своего аэродрома приходилось сажать самолеты на запасных аэродромах. В одну из ночей при сплошной десятибалльной облачности с высотой нижней кромки 100–120 метров я решил выполнить несколько тренировочных полетов. В кабину штурмана посадил не своего штатного Владимира Жуковского, а майора Русинова, начальника связи полка. Ему надо было выполнить несколько полетов при ночном минимуме погоды для получения повышенной классификации.

Шел небольшой морозящий дождь, типичный для этого времени года. Во время разбега я обратил внимание, что стрелка указателя скорости стоит на месте, в то время как она должна была перевалить за сотню километров, а может быть, и больше. Вначале я подумал, что ее заело и через какое-то время она заработает, но стрелка продолжала стоять на месте. Самолет уже оторвался от земли и перешел в набор высоты, а стрелка ни с места. Я хотел было прекратить взлет, но пока прикидывал – раздумывал, упустил время – самолет после прекращения взлета мог выкатиться за пределы ВПП.

Спросил у Русинова, все ли тумблеры АЗС он включил. Их щиток находился в его кабине. Он заверил меня, что все включено. У себя в кабине я включил обогрев ПВД, может, после этого заработают оба прибора (вторым бездействующим стал прибор высоты). Оба они работали от одного ПВД, но и после этого стрелки не шевельнулись. Что такое полет в СМУ при столь низкой облачности с неработающими приборами ночью, объяснять не надо. Правда, особо страшного в этом ничего нет – при определенной тренировке можно воспользоваться и другими, что я и сделал, но уж если и те откажут, то тогда будет совсем плохо. Этого я и опасался, поскольку неизвестна причина отказа основных приборов.

На высоте 4,5 тысячи метров по радиовысотомеру выскочил за облака. Там, очухавшись, попросил Русинова еще раз проверить включение тумблеров АЗС. Ответ прежний – все включено. На всякий случай сообщил об отказе на землю, чтобы держали меня на контроле. Построил маневр для захода на посадку и пошел на снижение без использования системы «Плот». Так необходимо в создавшемся положении, поскольку аэродром не имел необходимого оборудования. Включение обогрева ПВД результата не дало, пришлось пользоваться прежними способами определения высоты и скорости полета.

После полета над облаками при лунном свете я снова нырнул в темь облачности. Состояние мое было не из лучших. Дело в том, что, в отличие от набора высоты в облаках, снижение в них с неработающими приборами представляло большую опасность. Однако накопленный опыт и психологический настрой «все обойдется» сказались на нормальном исходе полета. После посадки я потребовал от специалистов доложить мне причину отказа приборов. Вскоре ее установили. Оказалось, что самолет длительное время стоял с незачехленной трубкой ПВД. Дождевая вода проникла внутрь, залила соединительный трубопровод с приборами скорости и высоты, из-за чего последние и не работали.

После устранения неисправности приборов я, стремясь не упустить погодные условия, дающие право подтвердить первый летный класс, решил выполнить еще несколько полетов. Русинову для получения второго класса их необходимо было выполнить обязательно. Однако он наотрез отказался лететь, сказав

откровенно, что боится и не может опомниться от предыдущего. Из-за этого он даже не пошел на ужин. Как только я выполнил полеты со своим штурманом Жуковским, он подошел ко мне и говорит: «Я, товарищ командир, никак не могу прийти в себя. Когда вы сказали, что опять полетите на этом самолете, подумал, что, наверное, разыгрываете меня».

Я его вполне понимал. Русинов в сложных метеоусловиях летал мало. Подобный случай у него произошел впервые, и он не представлял, как в таких случаях поступает летчик, как осуществляет пилотирование. Далеко не каждый штурман знает, с чем сталкивается в полете летчик и как он поступает при каких-либо отказах материальной части.

У меня же подобных отказов было столько, что всех и не упомяну. Во всяком случае, сейчас я так не переживал, как на Як-25, проверяя перед самостоятельным полетом на Як-27Р летчика Никифорова (не того, который встречал меня, когда я прибыл в полк). По заданию мне надо было дать ему несколько вводных и проверить, как он будет реагировать на отказ в полете одного из двигателей. На высоте, если мне память не изменяет, 2000 метров я выключил один из двигателей. Никифоров должен был отреагировать соответствующим образом и запустить остановленный двигатель. Будучи по натуре человеком вспыльчивым и суетливым, он стал действовать нервозно, горячиться, перепутал порядок действий при запуске двигателя в воздухе и вместо того, чтобы запустить остановленный, выключил работающий.

Самолет резко пошел на снижение. Почувствовав тяжесть в управлении, растерявшийся Никифоров, вероятно, подумал, что я взял управление на себя, и выпустил ручку из рук. Поскольку с остановкой двигателей перестали работать гидроусилители, нагрузка на ручку управления возросла до 50–70 килограммов. Можно себе представить, как мне пришлось попотеть, чтобы удержать самолет в режиме крутого планирования. Высота катастрофически падала. Пытаюсь успокоить летчика и как можно спокойнее объясняю ему, что и как надо сделать, чтобы запустить один из двигателей.

Растерявшийся Никифоров повернулся ко мне своим красным от пота и нервного напряжения лицом, поднял руки вверх, показывая, что ничего ими теперь не делает. Пока я переговаривался с ним, высота уменьшилась до 1000 метров и в том же быстром темпе продолжала падать. На все мои попытки вразумить его, с чего и как надо начинать запуск двигателя, он, чуть не плача от досады, что-то говорил. Из его лепета я смог понять, что у него ничего не получается и он не знает, как запустить двигатель. Бросаю взгляд на землю – до нее менее 500 метров.

Под нами строевой лес, садиться некуда. В мозгу пронеслось: «Неужели придется катапультироваться? Какой будет срам. Сам командир полка из-за такого пустяка катапультировался!» Нет уж, буду тянуть до конца. Может, до Никифорова дойдет то, о чем твержу ему уже почти полторы тысячи метров, которые мы за это время успели потерять. Чертыхаюсь, что конструкторы не предусмотрели запуск двигателей из второй кабины. Наконец чувствую и вижу, что Никифоров начал вести себя спокойнее и начал выполнять мои команды, хотя продолжает это делать все так же суетливо – очень быстро. Убедительно прошу его не торопиться в действиях, а то снова, не приведи господи, что-нибудь перепутает, и тогда уже конец.

По характерному гулу одного из двигателей чувствую, что он начал подавать признаки жизни. Плохо и то, что в моей кабине нет ни одного прибора, контролирующего работу двигателей. Из приборного оборудования в этой кабине размещалось только пилотажно-навигационное и еще кое-какое, не имеющее отношения к работе двигателей. Лихорадочно прислушиваюсь, затем поворачиваюсь назад – посмотреть, есть ли пламя в сопле. Оно есть, но довольно длинное, кончается в 3–4 метрах за стабилизатором. Это не совсем хорошо, но все же лучше, чем ничего.

Даю команду Никифорову не трогать больше ни одного крана или рычага, связанного с работой

двигателя. По мере выхода двигателя на обороты сразу почувствовал облегчение в управлении самолетом. Самым неприятным в это время было то, что до земли осталось всего лишь 180 метров. Замешкайся Никифоров с включением двигателя еще несколько секунд и не вмешайся я своевременно с помощью, быть бы нам обоим в строевом лесу. Понятно, что мне тогда пришлось пережить в воздухе и на земле, после того как стал приходить в себя и стала восстанавливаться память. После посадки Никифоров, подойдя ко мне, заявил, что больше на этом самолете летать не будет.

Понимая, в каком состоянии он находится, я не подал вида, что крайне недоволен его действиями, и спокойно сказал: «Никифоров, по технике пилотирования у меня замечаний нет – летаете нормально. Необходимо только на земле до автоматизма отработать порядок действий при запуске двигателей в воздухе. Зачет по знанию приму лично сам после вашей готовности к нему». Через несколько дней он прошел проверку готовности к полету и вылетел на самолете Як-27Р. Прошел примерно месяц. За это время Никифоров закончил программу переучивания на Як-27, привык к новому самолету, и, кажется, он стал ему больше нравиться, чем Ил-28Р.

Теперь Никифоров стал посматривать свысока на тех летчиков, которые еще не приступили к полетам на нем. Как-то в столовой я стал невольным свидетелем его разговора с летчиком Топоровым. Никифоров сидел за соседним столом спиной ко мне и меня не видел. Топоров еще не приступил к вывозным полетам на Як-25. О чем они говорили до моего прихода, я не знаю, но спустя какое-то время громко говоривший Никифоров, улыбаясь, сказал: «Ну ты, молоковоз, что рыпаешься на своем тихоходе, сидел бы уж и помалкивал». Видя, что Топоров смотрит куда-то в сторону, он обернулся и, заметив меня, нисколько не смутившись, выпалил: «Это, товарищ командир, я говорю Топорову, что Як-27 – это самолет, не то что Ил-28. Бревно по сравнению с «яком».

По мере освоения Як-27Р летчики предпочитали летать на новом типе, особенно молодые. Во второй половине 1961 года полк полностью переучился на Як-27Р. В тот период переход на новые типы самолетов осуществлялся во многих частях ВВС. В ходе переучивания я обратил внимание, что большинство летчиков выполняли посадки грубо, с «плюхом». При этом были возможны поломки шасси. Приходилось удивляться, что они не ломались. Смотреть на это было неприятно. Однако многие летные командиры не видели в этом ничего странного и считали, что для скоростных самолетов это вполне нормальное явление.

Начальник боевой подготовки армии генерал Ивлев утверждал, что именно такой профиль посадки является наиболее правильным. Когда я обратил на это его внимание, он сослался на истребителей: они все так сажают, и нам надо так сажать. Я же доказывал, что мы сажаем самолеты правильно. При этом нагрузка на шасси будет меньше, и самолеты прослужат больший срок. Он настойчиво предлагал изменить профиль посадки, но я отмалчивался и ничего менять не стал. То же самое предлагал и инспектор ВА по технике пилотирования Диденко. О наших разногласиях стало известно командующему ВА генералу Концевому. Он видел посадки наших летчиков на Як-27Р и не видел в этом ничего опасного. «Летайте, как летаете», – заявил он.

Неизвестно, сколько бы мне еще морочили голову, если бы в полк не прибыл полковник Кабрелев – летчик, испытывавший Як-27Р. В полк он прибыл неожиданно и сразу на полеты. Представившись, сказал, что приехал по запросу Управления боевой подготовки ВВС, посмотреть, как мы летаем, и заодно показать заход на Як-27Р на посадку на одном двигателе. После недельного пребывания в полку, уже перед отъездом, он разоткровенничался и сообщил мне о настоящей цели своего приезда. Направили его к нам по просьбе наших армейских летных руководителей, сомневавшихся в правильности посадочного профиля нового самолета.

Он должен был посмотреть, как мы летаем, и, если посчитает нужным, обучить правильной посадке. От полетов он отказался, заявив, что учить нас нечему. Мы все делаем правильно. Профиль посадки

должен быть именно таким. Об этом он доложит нашему командующему. Мне было приятно слышать такой отзыв. Об этом я сообщил своим заместителям и всем комэскам, чтобы развеять у них сомнения. После отъезда Кабрелева командующий, встретив меня в штабе, сказал: «Полковник, который был у вас из Москвы, хвалил ваших летчиков. Ему понравилось, как они летают на «двадцать седьмых». Сказал, что доложит об этом в Москве». Впоследствии ни Ивлев, ни Диденко больше не донимали меня. А позже и сам Диденко стал садить этот самолет с плавным подводом и мягкой бархатной посадкой. Переучивание прошло у нас без летных происшествий и предпосылок к ним.

Через год был единственный случай самопроизвольной остановки двигателя в воздухе. Произошел он у командира звена Минеева во время облета самолета после регламентных работ на высоте 4500 метров. Полетами в этот день руководил я. По радиации услышал его доклад об остановке двигателей и о том, что запустить его не удастся. Я предположил, что он держит слишком большую скорость в режиме планирования, при которой в двигателях происходит срыв пламени. Понимая, что летчик находится в состоянии стресса, я предложил ему успокоиться и снизить скорость до рекомендуемой для запуска на данной высоте. Через несколько секунд он передал: один двигатель вышел на обороты. Через некоторое время он сумел запустить и второй.

Причины остановки двигателей я уже не помню, но, кажется, это произошло вследствие срыва пламени, вызванного неблагоприятным для двигателей режимом пилотирования. Такие случаи на реактивных самолетах наблюдались неоднократно. Минеев был хорошим летчиком и скромным человеком. За успехи в боевой подготовке звена и личные высокие показатели в работе был представлен мною к ордену Красной Звезды, которым вскоре и был награжден.

Примерно в это же время мы получили распоряжение переучить на «яки» польских летчиков, примерно эскадрилью. Группу возглавлял инспектор-летчик по технике пилотирования подполковник Островский. Он привык летать на тяжелых машинах и вывозные полеты на Як-25 переносил тяжеловато, а в первом его вообще стошнило. Поэтому особого рвения к этому делу он не проявлял. С наступлением рождественских праздников он попросил меня отпустить всю группу на неделю домой для празднования Рождества Христова. Об их просьбе я доложил командующему ВА. Концевой сказал так: «Если летать не хотят, пусть празднуют». Вместо недели поляки отсутствовали две. Среди вернувшихся не было Островского. Видимо, не пожелал летать на новом самолете. Остальные летчики переучились нормально. Только у поручика Михта случилась неприятность: после отрыва тормозного парашюта его самолет выкатился за ВПП, где на мягком грунте увяз колесами по ступицы. Самолет не пострадал. Его трактором вытащили на полосу, но Михта переживал, ибо произошло это только с ним. Мы успокоили парня, и вскоре все забылось. Во время переучивания погода стояла неустойчивая: часто проходили холодные фронты с обычными снежными зарядами. Полеты с поляками в этот момент приходилось прекращать и заниматься своими по варианту сложных метеоусловий.

Самолет Як-27Р оборудования для посадки в СМУ, подобного системе «Плот», стоявшей на Ил-28, не имел. Летчики пользовались более упрощенной, но менее надежной РСП-4, применявшейся истребителями. Я отлично знал уровень подготовки наших летчиков в СМУ и их умение летать в них. Именно поэтому смело и уверенно принимал решение на выпуск в полет тех, в ком был уверен. В ВА наш полк был самым подготовленным для полетов в СМУ, и ее руководство нисколько не сомневалось в благополучном исходе таких полетов.

Не раз случалось так, что, прежде чем разрешить полеты в СМУ какому-нибудь из полков истребителей в случае каких-то сомнений в погоде, предпочтение в точности информации отдавалось нам. Там знали – наши разведчики доложат истинные данные без искажений. Как-то в конце лета 1961 года замкомандующего генерал Ивлев приказал мне лично подняться ночью в воздух и определить

возможность полетов в районе аэродромов Жагань и Шпротава. Сам он в это время находился на КП ВА в Легнице. Информацию, которую я давал, слышали одновременно оба командира истребительных дивизий, базировавшихся на этих аэродромах. Погода в ту ночь была неустойчивой. Истребителям необходимо было подтвердить летный класс, и они очень хотели использовать подходящие метеоусловия. Однако Ивлев был больше обеспокоен безопасностью полетов и сомневался в возможности нормального выполнения полетов в таких условиях.

Я доложил истинное состояние погоды в том районе, а также в районе нашего аэродрома, являвшегося запасным для обеих дивизий. Тогда Ивлев спросил, как быть с полетами. Я рекомендовал их отменить. Командующий, зная мой уровень подготовки в СМУ и опыт полетов в них, нисколько не стеснял моих действий в определении характера полетов и все принятые мной решения на них утверждал. И когда при переучивании поляков из-за ухудшения метеоусловий полеты с ними приходилось прекращать, то «сверху» меня не тормозили. Иной раз при полетах на «двадцать седьмых» прихватывала такая погода, что и на Ил-28 не каждый из подготовленных в СМУ мог бы легко летать.

Поляки, наблюдая за нами, не переставали удивляться, что летаем в условиях, о которые иногда говорят: «Хороший хозяин в такую погоду и собаку на улицу не пустит». Не всегда гладко проходили полеты на разведку погоды и у нас. Однажды в одном из таких полетов мне пришлось здорово попотеть. Было это в конце августа 1962 года. В тот день наш начальник метеослужбы капитан Калашников не предсказывал резкого изменения погоды. По заведенному порядку я до начала полетов решил лично слетать на Як-25 на разведку погоды. В переднюю кабину посадил командира эскадрильи майора Атапина, чтобы заодно проверить его и записать в его летную книжку допуск к инструкторским полетам в СМУ.

Сразу же после взлета я обратил внимание, что со стороны Судетских гор в район северных низин быстро распространяется мощная облачность грозового типа. Пока мы с Атапиным на высоте 4000 метров делали большой круг над аэродромом, облака полностью закрыли аэродром. Началась сильная гроза. Чтобы лучше разобраться в обстановке, я решил набрать побольше высоты. Мы поднялись на 10 000 метров. Кучевка развивалась настолько быстро, что, как мы ни старались выбраться из нее вверх, она все время настигала нас, и мы практически не могли выбраться из облаков.

Не желая в грозу садиться на своем аэродроме, я решил пойти на запасные в район Шпротава и Жагань, но, пройдя половину пути, увидел, что и там погода не лучше. Тогда я связался с командным пунктом ВА, чтобы узнать, на каком аэродроме из условия малого времени полета до него смог бы сесть. Ответ был неутешительный: погода во всем районе такая же. Мне рекомендовали садиться по возможности у себя. Только было начали разворот на свою приводную радиостанцию, как раздался сильный грозовой разряд с одновременным ослеплением глаз. Радио замолчало, перестал работать и радиокompас. Мы оказались в сложном положении. А тут еще топливо стало таять буквально на глазах. Идем по обычному компасу на свой аэродром в сопровождении непрекращающейся грозы. По расчету времени он уже должен быть под нами. Даю команду Атапину на снижение. Он ее выполняет и тут же нервно передает: «Загорелась красная лампочка остатка топлива». Через несколько минут оно кончится, и тогда, если не успеем попасть на аэродром и сесть, придется катапультироваться. Атапин спрашивает: «Что будем делать?» Даю команду: «Снижайся до земли, посмотрим, может, выскочим из облаков и там примем решение, что делать дальше».

Когда отказало радио, перестало работать и СПУ. Поэтому для того, чтобы слышать друг друга, приходилось убирать обороты двигателей. Чтобы не уйти далеко от аэродрома, снижались спиралью. До земли осталось менее двухсот метров, но ее все не видно. Не зная нашего точного местонахождения, передаю Атапину: «Ниже 100 метров не снижаться». В этот момент под нами потемнело и в небольших окнах показалась земля.



Вижу, как Атапин нервно подает мне знаки, что надо набрать высоту для катапультирования – кончается топливо и двигатели скоро остановятся. Об этом сигнализировали красные лампочки. Выводим машину из спирали. Под нами промелькнула автострада. Этого мгновения было достаточно, чтобы опознать местность. беру управление в свои руки, разворачиваюсь на север. Выскакиваем на характерный изгиб Одера. От него доворачиваю на посадочный курс ВПП.

Вскоре под небольшим углом показывается начало посадочной полосы. Справа, на одной высоте, промелькнула труба кирпичного завода. Он находится на окраине Бжега. Выскочи мы немного правее – и на этой трубе закончился бы наш полет. Небольшой доворот, и мы на полосе. В конце пробега двигатели встали, высосав до последней капли топливо. Подъехала машина. Из нее выходят мой штурман Жуковский и заместитель Тупицкий. Оба взволнованы, особенно мой зам. «Почему молчали? Мы думали, что не сядете».

Наиболее сильно переживал Тупицкий. Он руководил полетами и отлично понимал, что, если бы с нами что-то случилось, у него были бы неприятности. На земле причина отказа радиооборудования стала ясна. По тому, как была повреждена обшивка фюзеляжа, мы поняли, что это могла сделать только молния. От ее удара она оплавилась, как от электросварки. Погорели не только предохранители радиоаппаратуры, но и всевозможные обмотки, контура, радиолампы и т. д. Жуковский потом сказал мне, что некоторое облегчение они почувствовали, когда услышали над головой шум двигателей, поняв, что мы заходим на посадку с отказавшей связью. Сильная гроза повредила аппаратуру не только на самолете. На земле отказала РЛС, из-за чего они не могли контролировать наш полет.

Калашников тоже не ожидал такой погоды и винил себя, что не смог предупредить нас о возможности появления грозы и образования такого мощного развития облачности. После столь сильных переживаний Тупицкий решил расстаться с авиацией, о чем откровенно заявил мне. Сначала я думал, что он погорячился, но потом стало ясно – это серьезно. Уже через месяц он стал гражданским человеком, а менее чем через год за ним последовал и Атапин. Мне же до конца летной службы в подобное положение попадать не доводилось. Меня с летной работы списали из-за болезни.

В начале осени 1962 года заместитель командующего предложил мне в порядке обмена опытом полетов на Як-27Р слетать в другой разведполк. Он хотел, чтобы я показал им нашу методику посадки. Этот полк я знал еще с 1943 года. Во время войны мы базировались с ними на аэродроме Колпачки под Старой Торопой. В этом полку во время его базирования на Клоковском аэродроме под Тулой мы с Васей Афанасьевым начали летать ночью на Ил-10.

Этот полк начал летать на Як-27Р на два года раньше нас, однако его освоение шло очень медленно. На аэродром Шаталово, где он базировался, мы с Жуковским прилетели одни, без промежуточной посадки для дозаправки, поскольку запаса топлива вполне хватало. Командир полка полковник Кравцов принял нас неприветливо, был хмур и неразговорчив. Единственное, чем он поинтересовался, так это старшим инженером полка Фещенко, который прибыл к ним от нас по замене.

Кравцову он чем-то не понравился и поинтересовался, как тот работал у нас. Кравцова я не знал и, когда мы остались с Фещенко наедине, спросил у него, чем вызвано такое сухое отношение к нам. «Вообще-то он раньше таким не был, а изменился, когда стало известно, что его снимают с должности за неудовлетворительную учебно-боевую подготовку и значительное отставание в освоении самолета Як-27Р», – пояснил мне Фещенко.

Сказал он это каким-то грустным голосом. «Наверное, меня не просто так прислали сюда, – подумалось мне. – Мы уже год летаем ночью в СМУ, а кравцовский, осваивая дневные в СМУ, только приступил к ночным». Посмотрев, как они летают днем на «двадцать седьмых», оборудование учебной базы и, в частности, классов, я понял, что учиться у них нечему. В тот же день мы вернулись назад. Обрато

мы летели на высоте 13 000 метров. На всем маршруте стояла ясная солнечная погода, было «бабье лето». Шли со скоростью 1150 км/час.

Часть маршрута пролегла над Белоруссией, там, где мне когда-то пришлось летать на боевые задания. С большой высоты просматривалась огромная территория, надоевшая мне тогда своей плохой погодой и тем, как били нас «фоккеры» и зенитки. Как тогда хотелось, чтобы скорее закончились бои. В то время к красотам местности мы не присматривались, было не до этого, а сейчас – другое дело. И подумалось мне: какими долгими казались те полеты и как быстро проскакивает эта земля под нами сейчас.

Как быстро летит время – скоро двадцать лет, как закончилась война, а кажется, что все это было вчера. Не думал я тогда, что буду здесь летать на прекрасном скоростном самолете. Подо мной буквально мелькали города и населенные пункты. Быстро проскакиваем Минск, Брест, Варшаву, и через некоторое время в предвечерней дымке показался наш Бжег. Этот полет показался мне одним из самых приятных. Я ощутил, что такое скорость, высота, как они скрадывают расстояния, на преодоление которых в стародавние времена уходили недели, а то и месяцы. Одновременно с этим появилось какое-то неприятное предчувствие.

Подумалось вдруг: а не последний ли это полет? Уж очень он мне понравился. Пытаюсь отделаться от нахлынувшей тоски, но все же какое-то нехорошее предчувствие осталось, как будто что-то должно произойти. Отбрасываю навязчивую тоску и связываюсь с контрольным пунктом, следящим за моим полетом: запрашиваю Бжег, условия подхода к нему и саму посадку. Сел нормально. Нехорошие мысли стали проходить, но в памяти остались.

С началом осени интенсивность полетов в полку не убавилась. Рабочая нагрузка у меня продолжала оставаться высокой. Чувствовалась усталость в работе, но я на это не обращал внимания, выкладывался полностью. Кроме основной работы, я занимался делами гарнизона, а также общественными и партийными – был членом парткомиссии сначала воздушной армии, а последние несколько месяцев Северной группы войск. Вместо нормального отдыха спал урывками не более 3–4 часов. Редкая ночь проходила без телефонного звонка.

Я продолжал интенсивно работать. В это время пришло указание: летчикам-истребителям ночью в пилотажную зону выполнять не более двух полетов. Это указание я не особенно соблюдал, поскольку проверял летчиков на спарке, другое дело – полет на боевом самолете. В этом случае я строго следовал указаниям. В одну из ночей я выполнил несколько полетов в зону на проверку техники пилотирования на Як-25. Восьмой полет на высоту 8000 метров я выполнял с майором Костылевым. Ему надо было оформить допуск к инструкторским полетам с передней кабины.

Сразу после взлета я почувствовал неприятные ощущения в груди в районе сердца. Мне показалось, что вроде бы не хватает воздуха в легких и голова становится какой-то ненормальной. Подумал, может, кислород не поступает в маску? Глянул на кислородный прибор. Индикатор показывал, что все в норме. Значит, тут что-то другое. Между тем неприятное ощущение не проходит и становится хуже. Решил сделать глубокий вдох, а перед этим широко расправил плечи, чтобы набрать в легкие побольше воздуха. Как только это сделал, почувствовал себя еще хуже. Вдох я сделал, а выдохнуть не могу.

Мне показалось, что теряю сознание, голова при этом начала как будто стынуть. Попытался передать Костылеву по СПУ, чтобы он прекратил полет и пошел на посадку, но палец отказался повиноваться, и кнопку нажать не смог. Боясь свалиться на ручку управления, пытаюсь сильнее затянуть плечевые привязные ремни. Правой рукой немного сумел ремень подтянуть, но левой даже не смог шевельнуть. Примерно на 150–180 метрах перед глазами все расплылось, и я потерял сознание. На высоте 8000 метров очнулся на какие-то секунды и понял, что Костылев выполняет мелкий вираж. И снова потерял сознание.

Второй раз пришел в себя на высоте 400 метров, услышал небольшие толчки и понял, что вышло шасси. Значит, он заходит на посадку, но тут перед глазами снова все поплыло, и я опять потерял сознание. Очнувшись в очередной раз, был немного озадачен: двигатели не работают, кругом тишина, по остеклению фонаря бегают огненные блики. Что это, пожар? Костылева в кабине нет. Фонарь открыт. Пытаюсь отстегнуть ремни и вылезти из кабины, но сделать этого не могу – не хватает сил.

Откуда-то слышится голос инженера полка Коржа, сбоку вижу пожарную машину. Понял, что горят покрышки колес. Не страшно, погасят. По всей вероятности, отказал автомат растормаживания колес УА-23, подумал я, на бетонке кое-где были лужи, и когда автомат отказывает, то иногда загораются покрышки. Слышу голос Коржа: «Где командир?» – «Он еще в кабине». Через несколько секунд огонь погасили. «Товарищ командир, вы будете вылазить?» – громко спросил Корж. «Пока посижу, неважно себя чувствую», – негромко произнес я.

Самолет отбуксировали на стоянку. Мне помогли выбраться из кабины, довели до стартового домика и положили на небольшой диванчик. Врач полка капитан Карпов проверил пульс, дал каких-то пилюль, после чего я почувствовал себя лучше. «Не волнуйтесь, товарищ командир, ничего страшного – это кардионевроз, скоро пройдет», – успокоил он меня. Слышу, как кто-то из летчиков негромко проговорил: «Смотрите, какое у него бледное лицо».

Плановая таблица полетов, за исключением одного полета по кругу (с Костылевым на спарке), была выполнена. Но я лететь не мог и поэтому дал команду на закрытие полетов. Шофер Володя Годовиков отвез меня домой. Поддерживая, довел до дверей. Я попросил его позвонить. Видя, в каком я состоянии, он остался со мной. Вместе с Полиной он довел меня до кухни. Вкратце рассказал ей, что со мной произошло. Она разволновалась, но я пытался ее успокоить. Кое-как с ее помощью добрался до кровати. На следующий день почувствовал себя лучше, но на службу не вышел.

Через несколько дней взял отпуск и поехал с семьей в Союз. Там я хоть и отдохнул, но чувствовал себя все-таки не так, как до сердечного приступа. Приступил к полетам. В воздухе, особенно в длительных полетах, мне все время казалось, что это может снова повториться. Я не столько боялся за себя, сколько за своего штурмана. Ведь в случае потери сознания упадем, погибну сам – убью и его. Не говоря Костылеву о потере в полете сознания, сказал ему, что в последнее время стал плоховато себя чувствовать, и попросил не планировать меня на длительные и высотные полеты.

Очередную осеннюю проверку полка, последнюю в моей службе, возглавил заместитель командующего генерал Ивлев. С ним приехало более сорока офицеров. Среди проверяющих находился Игорь Степанович Дзенкевич, главный инженер ВА, мой бывший сослуживец по штурмовой авиации. Когда-то мы служили с ним в 94-м гв. шап, а затем в управлении 5-й гв. шад. В беседе со мной он рассказал, как их инструктировал перед этим начальник штаба ВА генерал Скориков. Минут сорок он накачивал их, как надо себя вести в нашем гарнизоне, чтобы он не краснел за членов комиссии, которые наверняка могли допустить нарушения уставных требований внутренней и гарнизонной службы.

«Помните и не забывайте, – говорил он, – что вы прибыли в образцово-показательный гарнизон, лучший в нашей воздушной армии. В нем все делается так, как требуют уставы нашей армии. В полку окурки куда попало не бросают, руки в карманах не держат. Наберитесь терпения на эту неделю, не забывайте, где находитесь».

Боевую подготовку полка генерал Ивлев оценил на отлично. При годовом подведении итогов работы ВА полк занял первое место. Первым он стал и в Северной группе войск. За высокие показатели в боевой подготовке полк был награжден переходящим Красным Знаменем СГВ. От начальника разведки ВА полковника Киселева стало известно, что мы стали лучшим разведполком в ВВС. Таким образом, слово, данное мной военному совету ВА и лично командующему армией, сделать полк лучшим в ВА, я сдержал.

Прибывший из Генштаба на учения Северной группы войск заместитель начальника разведки Советской Армии (фамилии его я не помню) сообщил начальнику разведки ВА Киселеву, что меня собираются назначить начальником Воздушной разведки сухопутных войск. Ими тогда командовал маршал Чуйков. Однако болезнь не позволила мне продолжать служить в армии.

Принимая на торжественном построении полка переходящее Красное Знамя, я призвал личный состав продолжать и впредь хорошо работать, укреплять дисциплину и порядок, как они делали это все последние годы, и доказать, что достигнутые успехи не являются случайными. Переходящее Красное Знамя надо сохранить в полку на длительное время. Мне было приятно осознавать, что затраченный труд не пропал даром. Новый, 1963 год я встретил в госпитале Северной группы войск в Легнице, где проходил медицинское освидетельствование. На этот раз я лежал не в общей палате, как раньше, а в отдельной, предназначенной для начальствующего состава более высокого ранга. Соответственно и уход за мной был иным. В госпитале я на здоровье не жаловался. Мне хотелось знать, найдут ли они у меня какие-нибудь отклонения. На всех предыдущих медицинских комиссиях у меня тщательно проверяли желудок и прочие органы желудочно-кишечного тракта. На сей раз врачи занялись сердцем.

В конце обследования, перед тем как пройти комиссию, ко мне в палату пришел главный терапевт госпиталя, главный врач воздушной армии полковник Шпилевский и врач-ординатор. Шпилевский начал разговор издали – с рыбалки, поскольку знал, что я большой ее любитель. «На рыбалке, – сказал он, улыбаясь, – тебя, пожалуй, второй инфаркт не хватит. Только смотри: не переживай особо, если крупная рыба сорвется с крючка. И вообще, никогда больше не переживай, да и радуйся в меру. В общем, береги сердце. Не расстраивайся, что больше не придется летать. С таким сердцем мы не можем допустить тебя управлять самолетом».

Затем он достал из кармана валидол и показал, как им пользоваться, и дал советы по сохранению работоспособности сердца. Поинтересовался, буду ли я служить дальше или пойду на «гражданку». К службе в армии я привык и сказал откровенно: «Хотелось бы послужить еще, но неплохо бы немного отдохнуть, чтобы прийти в норму и поменьше думать о перенесенном инфаркте». Вообще-то, оставаться в армии на нелетной работе мне не хотелось. В том, что забарахлило сердце, виноват, конечно, сам. Мне не следовало работать на износ. О том, что я много работаю, говорил даже мой водитель. Он отлично знал, сколько времени я отдыхал. На дневные полеты в летнее время он подавал машину к трем часам утра. После ночных полетов спать ложился под утро. Помимо этого, всякие срочные вызовы: учения, повышенная боеготовность и т. д.

А тут еще сменился командующий воздушной армией. Вместо Концевого прибыл генерал-лейтенант Еремин. Меня он совсем не знал, характер имел крутой, был малоразговорчив, очень требователен. К нему надо было приноровиться, а это не так-то просто. А тут еще, как всегда, везде совал свой нос Диденко. Новый командующий поначалу ему во всем верил, но вскоре в нем разочаровался. Произошло это во время летних учений, проводившихся совместно с поляками. Полк выполнял учения с посадками на польских аэродромах Сохачев, Быдгощ, Демблин. Диденко находился в полку в качестве посредника и в то же время контролировал полеты. Находясь в полку, он следил буквально за каждым моим шагом. И если видел, что я сделал что-то не так или ему так показалось, он немедленно докладывал об этом в армию. Рядом с аэродромом Быдгощ проходило шоссе Познань – Варшава. Нам стало известно, что во второй половине дня по ней будут проезжать участники Велогонки мира.

В это время мы не летали, был перерыв в «боевых действиях». Горынин попросил меня отпустить часть личного состава посмотреть на велогонку. Я разрешил. Диденко тут же в красках со всеми подробностями доложил об этом командующему, высказав при этом мнение, что делать этого не следовало. Он решил, что мне за это от командующего перепадет. Но ожидаемого не произошло.

Командующий просто заметил мне: «Не следует много людей отпускать из полка». На самом деле этого не было, о чем я доложил члену Военного совета армии генералу Бахалбашьяну.

Вскоре после этого, как мне показалось, командующий стал смотреть на Диденко несколько иначе. Видимо, Еремин стал понимать, что он за человек. Но особенно Еремину не понравилось, когда Диденко доложил ему о предпосылке к летному происшествию в полку, допущенной летчиком 1-й эскадрильи Серегиним с штурманом Мамаевым во время перелета полка с Сохачева в Быдгощ.

На предварительной подготовке к перелету штурман полка Жуковский дал полную информацию об аэродроме Быдгощ и сказал, что на нем нет радиолокационной системы обеспечения полетов и никаких посадочных систем, поэтому надо быть очень внимательными при заходе на посадку. С земли заход можно наблюдать только визуально. В районе аэродрома находится только приводная радиостанция. Непосредственно перед вылетом Жуковский всем разъяснил, как надо выходить на аэродром и строить маневр для захода на посадку.

Для летчиков, казалось, было все понятно, о чем можно было судить по отсутствию вопросов. Все участники перелета произвели посадку нормально, за исключением Серегина. Выйдя на приводную радиостанцию, они со штурманом Мамаевым стали заходить на посадку с курсом, противоположным посадочному, и сели в лоб садящимся самолетам. Столкновения не произошло благодаря тому, что аэродром имел большие размеры. Длина ВПП составляла примерно три километра. На пробеге летчики увидели друг друга и разошлись правыми бортами.

После полета я спросил у Серегина, почему он сел против старта. На что он ответил: «Как учили, так и сел». Штурман же сослался на командира: «Почему он так сел, не знаю». За годы летной работы я с подобным встретился впервые. Имел, правда, место случай на фронте, но тогда стояла сильнейшая дымка с нулевой видимостью в полете и земля просматривалась только под собой. Сейчас же погода была отличной – ясное небо, горизонтальная видимость – 12 километров. По Серегину получалось, что все сели не с тем стартом, а он один посадил самолет правильно. Случай этот опозорил и полк, и меня, как командира, перед поляками, находившимися на СКП и наблюдавшими за посадкой самолетов. Имей ВПП обычные стандартные размеры и прояви летчики на посадке и во время пробега меньшую осмотрительность, столкновения бы не избежать. Мне не хотелось смотреть полякам в глаза – было стыдно за себя и за своих летчиков. Не было стыдно только Серегину. Во всяком случае, он смотрел в глаза без всякого стеснения и не набрался мужества признаться в своей вине.

В момент посадки Диденко находился на СКП рядом со мной. Было видно, что он не скрывает своего злорадства. Вечером дежурный связист рассказал мне, с какими подробностями тот докладывал командующему о происшедшем. На что командующий сердито отрезал: «Вы, товарищ Диденко, находитесь в полку не для того, чтобы, как доносчик, сообщать о происшедшем случае, а в качестве моего помощника. Если бы произошло столкновение, я бы спросил с вас не меньше, чем с Лазарева. Доносчиков у меня и без вас хватает, а вот помощников нет».

Ему была неприятна серьезная предпосылка к летному происшествию и в то же время раздражала полная бездеятельность Диденко. Произойди столкновение – неприятность была бы не только для полка, но и для всей воздушной армии и, конечно же, для самого командующего. За время командования полком это был самый серьезный случай, связанный с полетами. Хорошо, что все обошлось. Я очень переживал.

Из головы не выходили Серегин с Диденко. На последнего я не мог спокойно смотреть. Не мог приноровиться я и к новому командующему. Уж очень сухо он ко мне относился. Мне казалось, что он все время чем-то недоволен. И часто давал понять, что я не все делаю продуманно. В этом я убедился, когда самым первым во всей ВА представил ему план подготовки летного состава на год. Не посмотрев его и не вникнув в суть, он тут же вернул его мне, сказав: «Не может быть, чтобы вы так быстро составили его».

Наверняка план не продуман и нереален. Возьмите его и продумайте, как следует, а через неделю представите».

Прошла неделя. Я снова показываю его. «А где записка – обоснование реальности выполнения плана? Нужно показать, на что вы ссылались при его составлении и доказать, что данные взяты не из головы. Где метеосправка о количестве дней и ночей в году с облачной погодой, количество дней, ожидаемых с установленным минимумом погоды в дневных и ночных условиях? Должна быть и справка о выделенном лимите топлива». На это я ему заметил: «За четыре года, в течение которых мне приходилось предоставлять такой план, ни один из командующих не требовал таких справок, и при его составлении обычно за основу брали анализ выполнения предыдущего года с соответствующей корректировкой. Разумеется, учитывался и лимит топлива, и метеоусловия по периодам года, и уровень подготовки летного состава. И всегда план летной подготовки был реальным. В его составлении принимал участие весь руководящий летный состав полка и эскадрилий».

Вернувшись в полк, я торопиться не стал. На следующий день поинтересовался у соседей, как у них идет дело с планом летной подготовки. И, к своему удивлению, узнал, что ни один из них над ним еще не работал, а соответственно и не представлял руководству. Они даже посмеялись над тем, что я несколько раз был у командующего. Мы его обычно представляем в конце января наступившего года, а то и в феврале. Вот как, подумал я, а ты хотел сделать это первым. Не торопись опережать других, и будет меньше нервов. В конце концов с планом вышло так, как и думал: когда Москва затребовала план по ВА, то отдел боевой подготовки срочно потребовал его из частей и соединений, и командующий утвердил их, даже не просматривая. А я за два с половиной месяца потратил впустую столько времени и сил, в то время как другие о нем еще и не думали.

Постоянное напряжение и нервозность не прошли для организма незамеченными. Сердечко нагрузки не выдержало и дало сбой. Инфаркт не дал мне возможности заниматься любимыми полетами, без которых я почувствовал себя как бы осиротевшим, пропал интерес к жизни. Я ругал себя за неумение беречь здоровье – работал на износ и слишком переживал за все, что касалось работы.

Только вернулся из госпиталя, как получил от командующего по телефону взбучку за ЧП, происшедшее в отдельном дивизионе радиосветотехнического обеспечения. Там два солдата на ближней приводной радиостанции, протопив печь, рано закрыли заслонку и угорели. Командующий строго спросил: «Что у вас там произошло?» Я ответил: «Произошло ЧП, но не у меня, а у Борисенко в дивизионе РСТО». «В каком таком дивизионе? Я знаю в Бжеге начальника гарнизона Лазарева, поэтому у него и спрашиваю о происшедшем», – резко одернул меня Еремин.

Я не собирался разубеждать командующего – высокому начальнику, особенно находящемуся в возбужденном состоянии, перечить бессмысленно. Борисенко являлся командиром отдельной воинской части и сам устанавливал внутренний распорядок в подчиненном ему подразделении и, в частности, на таком объекте, как радиостанция. Осадок же от разговора с командующим остался. Пока я находился в госпитале, в полк поступило немало разных документов.

Копаясь в них, я обнаружил приказ по ВА по поводу предпосылки к летному происшествию, совершенной летчиком Серегиным на аэродроме Быдгощ. Меня в нем ни в чем не упрекали, а вот Диденко упоминался как офицер, неправильно понимавший свои обязанности при нахождении в полку. Там говорилось, что он был простым наблюдателем и не оказывал практической помощи в работе. Через месяц после моего увольнения из армии по неизвестной мне причине был уволен и Диденко. Летом 1963 года я встретил его у Киевского вокзала уже гражданским вместе с красивой дочерью, совсем не похожей на отца.

За несколько месяцев до моего увольнения в полку поменялся почти весь руководящий состав.

Вместо замполита Горынина из Коломьи прибыл майор Ребров. Из этого же полка вместо моего первого зама Шолохова прибыл майор Жегалкович. Мне он показался заносчивым человеком. Техникой пилотирования владел слабо. При проверке его в зоне на самолете Як-25 меня удивило, что он совсем не умеет делать боевой разворот.

Пришлось ему несколько раз показать, как он выполняется. Делать это мне было не совсем удобно, так как он считался опытным летчиком. Однако выяснилось, что у него есть недостатки в летной подготовке. Когда я ему на это указал, он обиделся. Из этого же полка к нам по замене прибыло еще несколько летчиков. Летать на Як-27Р они начали раньше нас, но по уровню летной подготовки значительно уступали нашим. В этом они убедились сами, как только приступили к полетам с нашими летчиками.

Мне было приятно осознавать, что мой труд не пропал даром, и я гордился своими подчиненными. В неменьшей степени был доволен и работой нашего инженерно-технического состава, обеспечившего надежную работу матчасти при интенсивных полетах. Я был горд тем, что наш полк стал одним из лучших разведывательных полков ВВС. Жаль было расставаться с ним навсегда.

В конце февраля 1963 года на мое место после окончания академии прибыл новый командир полка подполковник Бондаренко. Ранее я его не знал. Был он моложе меня, не воевал. Уже после увольнения, встречаясь с бывшими однополчанами, я, конечно же, интересовался положением дел в полку. А дела, к сожалению, были неважные. Они рассказали, что произошли две катастрофы. Разбились Ил-28Р и Як-27Р. Из двух экипажей сумел катапультироваться только летчик с «яка».

Выполняя учебный полет на разведку тактических объектов, произвел аварийную посадку сам Бондаренко. Он никак не мог найти нужную цель и долетался до того, что с минимальным остатком топлива при горящих красных лампочках, сигнализирующих об аварийном остатке топлива, кое-как дотянул до аэродрома, но сел против старта, чем немало напугал штурмана Жуковского. Подробности я выспрашивать не стал, но и после сказанного было ясно, каким теперь стал полк. Досадно было, что теперь он уже не передовой.

В это время проходили выборы в Верховный Совет Союзных Республик. От работника политотдела ВА, посетившего меня в госпитале, я узнал, что могу баллотироваться кандидатом в Белорусскую ССР, так как моя кандидатура была утверждена в Москве. Однако в связи с увольнением из армии моя кандидатура была заменена находившимся на Кубе генерал-лейтенантом авиации Гречко, братом будущего министра обороны.

В первых числах марта в полк приехал начальник разведки ВА полковник Киселев. В его присутствии был построен полк с выносом знамени. Я официально передал полк новому командиру, попрощался с личным составом и знаменем, произнес напутственные слова с пожеланием успехов в работе, доброго здоровья, счастья, хранить славные традиции, а также сохранить в полку завоеванное переходящее Красное Знамя. Поклонившись всему строю и пожав руки руководящему составу, ушел с построения и больше в полк не возвращался. Это было мое последнее армейское построение. Так я расстался с армией, в которой прослужил более двух десятилетий, не дотянув всего два года до получения необходимых льгот по выслуге лет.

Всю свою молодость, начиная с семнадцати лет, я отдал армейской службе. В ней научился жить, бороться за жизнь, приобрел опыт летной работы, научился познавать людей и работать с ними. Прошел суровый путь Великой Отечественной войны. Привыкнув к армейской жизни, я не представлял себе, как буду жить дальше. Поначалу казалось, что попал в какое-то другое государство. Больше всего на «гражданке» бросалось в глаза отсутствие аккуратности, порядка и дисциплины. Терпеть не мог развязных молодых людей, которым было все «до лампочки». Не переносил среди гражданского населения такие

явления, как ложь, пустословие, разболтанность, отсутствие такта, злоупотребление временем.

Приехав в Подольск в старую коммунальную квартиру, с сожалением подумал: почему я выбрал для постоянного проживания Подольск, а не Москву? Перед тем как вручить документы на увольнение, начальник отдела кадров ВА полковник Силагадзе спросил у меня: «Куда тебе выписывать документы? Местом призыва у тебя значится Москва. По положению при увольнении из армии ты можешь ехать на постоянное местожительство туда, откуда призывался». Москва мне показалась слишком шумным городом, а к Подольску я уже как-то привык.

Посоветовавшись с Полиной, решили ехать в Подольск. И как потом мы убедились, что напрасно это сделали! Здесь у нас была одна комната площадью 20 кв. метров. В коммуналке проживало четыре семьи – 13 человек. С грустью вспоминал свою отличную квартиру в Польше. Первым делом встал на очередь на получение жилья, рассчитывая, что это не займет много времени, считая, что будет учтено мое участие в Отечественной войне.

Но местные власти не придали этому никакого значения и поставили меня в общую очередь, в которой движения вперед почти не было. Наоборот, иногда по каким-то непонятным причинам я отодвигался в противоположном направлении. А через несколько месяцев меня вообще из нее исключили под предлогом того, что у нас площадь на одного человека более 4 кв. метров.

После этого настроение у меня совсем упало. Пропала вера в справедливость. Оказавшись выброшенным из очереди и потеряв впустую год на общественную работу в комитете содействия при военкомате, я пришел к выводу, что это пустое дело. Поэтому, считая, что со мной поступили несправедливо, я обратился с письмами о помощи к министру обороны маршалу Малиновскому, заместителю председателя Мособлсовета Промыслову и Военному совету 37-й ВА, в которой служил.

Через полтора месяца от всех адресатов был получен ответ, а вскоре и решение Подольского исполкома о выделении мне отдельной малометражной квартиры с совмещенным санузлом. В этой квартире с низкими «хрущевскими» потолками мы живем и по сей день. На лучшую я и не рассчитывал, поскольку, видимо, ее не заслужил, блата не имею, взятки не давал. По получении квартиры я устроился на работу в аэропорт «Домодедово» в службу движения. Порт в то время официально еще не открылся. Выполнялись отдельные технические рейсы. Устроиться туда мне помог бывший комдив 5-й гв. шад Осмаков.

Работа эта не была летной, но все же была связана с самолетами. Несмотря на то что в авиации я далеко не новичок, в вопросах гражданской авиации я ничего не соображал. Поэтому, перед тем как приступить к выполнению обязанностей руководителя полетов, был направлен на учебу в Ульяновск на курсы руководителей полетов. После них началась стажировка в аэропорту «Внуково».

В это время в Кашире тяжело заболела мачеха тетя Лиза, и вместо того, чтобы приступить к работе, мне пришлось уволиться с нее в связи с уходом за больной. Насмотревшись на нее, сам слег в госпиталь, после которого несколько месяцев приходил в себя. За это время штатная должность в домодедовском порту, конечно же, была занята. Но Осмаков предложил мне другую работу, не связанную с руководством полетами. Мне вновь пришлось учиться на курсах, связанных с обслуживанием пассажиров. Таким образом, еще не поработав в гражданской авиации, я уже неплохо разобрался в специфике ее работы.

Ежедневные поездки из Подольска в домодедовский порт изрядно меня вымотали, и я опять вынужден был уволиться. Устроился зам. начальника пожарной охраны города Подольска, но эта работа меня тоже не удовлетворяла. В душе я был авиатором, а специфика пожарного дела меня никак не привлекала. Не понравился мне и коллектив, состоявший сплошь из людей недисциплинированных, с сомнительным прошлым и нечестным настоящим. Больше двух месяцев я там выдержать не смог и снова



подался к Осмакову в Аэрофлот. Он меня буквально уговорил перейти к нему в Центральный аэровокзал Москвы, начальником которого он стал.

После двух месяцев работы дежурным по перевозкам он перевел меня начальником смены, а спустя еще какое-то время я стал сменным заместителем начальника аэровокзала. С работой я справлялся неплохо, но сильно уставал, особенно в ночное время в период массовых задержек рейсов. Работать с пассажирами было не так-то просто. Порой они бывали капризнее маленьких детей. Но все их претензии были вполне обоснованны.

Иногда нервишки не выдерживали – хотелось уйти с работы, но потом как-то успокаивался и продолжал трудиться. Осмаков, не поладив с начальником Агентства воздушных сообщений, в подчинении которого находился, уволился с работы. Глядя на него, через месяц ушел и я. Один из знакомых летчиков по 5-й гв. шад, работавший во Втором московском аэроклубе, летавшем на планерах, предложил мне должность замполита.

Аэроклуб базировался на аэродроме Кузнечики, там, где я когда-то летал и служил в 5-й гв. шад. Его штаб и часть учебных классов находились в Москве. То, что аэроклуб размещался в Подольске, меня устраивало, но, начав в нем работать, понял, что это еще не все. На лето клуб улетал в лагерь почти за две сотни километров от Подольска, и мне приходилось там бывать почти ежедневно. Это не нравилось ни мне, ни семье. Сама же работа тоже была для меня новой. К ней надо было привыкнуть и уметь приспособливаться и врать, что было не в моем характере. Начальник аэроклуба Курсаков был по натуре человеком мелочным, со слабой общей подготовкой, упрямым характером, к тому же он не любил летать.

Из-за этого он не пользовался авторитетом среди личного состава аэроклуба. Свои должностные обязанности он понимал однобоко. Совсем не занимался вопросами воспитания. Ко мне относился с пренебрежением и надменностью. Он хорошо знал, что на военной службе моя должность была намного выше той, которую занимал он, и это его бесило. Об этом он иной раз открыто говорил мне, а своими действиями всегда подчеркивал, что сейчас он по должности выше меня и что я для него ничто. Но главное, он пренебрегал моими советами и всегда их отвергал. Все вопросы служебного характера решал единолично, был в аэроклубе своего рода диктатором.

Было непонятно, как такого человека могли поставить на эту должность. Скорее всего, он был чей-то протее, ибо и в областном Совете ДОСААФ он не пользовался авторитетом. Его там постоянно ругали. С таким человеком я сработаться не мог и через четыре месяца работы уволился, хотя и мог бы еще поработать. Аэроклуб привлекал меня еще и тем, что при полетах из Подольска в Плавск, где летом находился аэроклуб, мне после восьмилетнего перерыва в полетах удавалось управлять самолетом связи Як-12.

Последний раз я летал на нем лет двадцать назад. Конечно, сравнивать его с теми машинами, на которых я летал раньше, было нельзя, но подержаться за ручку и на нем было приятно. Сразу вспомнились молодые годы. В одном из полетов даже довелось пилотировать в облаках. Находившиеся со мной в самолете чемпионки мира по планерному спорту Татьяна Павлова и Изабелла Прохорова, как и командир звена, давший мне возможность немного «порулить», были крайне удивлены. Пилотировал я увереннее и чище, особенно в облаках, чем Горохов.

Видимо, навыки, приобретенные за многолетнюю службу, и умение выдерживать заданный режим полета остались на всю жизнь, несмотря на столь длительный перерыв в полетах. Этим я был и сам удивлен. Сменивший меня летчик, как ни пытался, повторить мой стиль пилотирования не смог. Систематических полетов в облаках он не выполнял и не имел достаточной подготовки в полетах по приборам, поэтому высота и скорость у него все время «гуляли».

В аэроклубе этому виду подготовки не уделяли серьезного внимания. О полетах же по системе ОСП вообще не имели представления. Это для них не являлось главным в обучении, так как основной задачей была подготовка планеристов. Вскоре у меня произошел конфликт с руководством, и, не желая больше трепать себе нервы, я расстался с аэроклубом и стал снова работать в аэровокзале.

Через некоторых своих знакомых я продолжал интересоваться положением дел в аэроклубе, считая, что при таком руководстве Курсаков долго там не продержится. Так оно вскоре и случилось. В следующем году в аэроклубе разбилась планеристка Наташа Новосельцева. Курсаков знал, что девушка в полете иногда теряется. Бывали случаи, когда в полетах на спарке она бросала ручку управления даже на посадке. Тем не менее он включил ее в группу подготовки к планерным соревнованиям, хотя у нее был большой перерыв в полетах. Пролетая на малой высоте над лесом, ее планер попал в зону турбулентности, и его стало сильно болтать.

Наташа, по всей видимости, испугалась и бросила ручку управления. Неуправляемый планер клюнул на нос, перешел в пикирование и врезался в землю. Планеристка погибла. Не прошло и нескольких дней, как в учебном полете столкнулись два планера. К счастью, оба курсанта спаслись на парашютах, но их машины полностью разрушились. В результате Курсаков был снят с должности.

Эти летные происшествия явились следствием неудовлетворительно поставленной системы и методики подготовки пилотов. Летная подготовка была отдана на откуп инструкторам, подготовку которых Курсаков почти не контролировал. Вспоминается такой случай. В один из дней в Подольске осуществлялись полеты на Як-12. Летали курсанты, инструктором у которых была женщина. Фамилию ее я уже не припомню. Почти все посадки они выполняли с высоким выравниванием, плюхая самолет на землю примерно с метровой высоты.

Это серьезная ошибка, но ни одному из курсантов она не сделала замечаний. Мне, как бывшему летчику, было неприятно видеть это. Я прекрасно понимал, чем все может кончиться. На ошибку курсантов я обратил внимание инструктора. Женщина, к моему удивлению, вспылила и резко в грубой форме ответила: «Какое вам до этого дело? При таких посадках ничего страшного нет, пусть курсанты учатся – самолет не поломают».

Женщина, по всей вероятности, не знала, что я в прошлом был летчиком. Она, как и многие, думала, что политработники профессионалы только в своей области, а в летном деле мало что смыслят и знают о нем понаслышке. Видимо, за такового она приняла и меня. Но когда узнала, что я бывший летчик и в летном деле, естественно, разбираюсь намного лучше, притихла, однако извиниться за грубость и нетактичность не посчитала нужным.

О разговоре с инструктором я рассказал Курсакову и обратил его внимание на недостаточно высокую ее подготовку как инструктора. Курсаков на это, как мне показалось, никак не отреагировал. Для меня было странным и непонятным его безразличное отношение к таким важным вопросам, как качество обучения курсантов и подготовка инструкторского состава. Не по нутру мне было и положение дел с безопасностью полетов.

За время моего нахождения в клубе я ни разу не видел, чтобы Курсаков руководил летной работой так, как следовало бы это делать летному начальнику, и чтобы полеты проходили без летных происшествий.

Повторный приход на работу в аэровокзал я начал с должности начальника смены, а спустя полтора месяца снова стал сменным заместителем начальника. Кроме потери непрерывного стажа работы в Аэрофлоте, уход в аэроклуб и возвращение назад в смысле душевного удовлетворения ничего мне не дали. Вернулся к тем же мытарствам и нервотрепке с пассажирами. Снова стал подумывать об уходе, но не

стал этого делать, так как не знал, куда податься. В это время сняли с должности начальника аэровокзала Ефремова, и в течение весенне-летнего периода навигации я исполнял его обязанности.

В 1974 году исполнилась тридцатая годовщина освобождения Белоруссии от фашистских оккупантов. Мне, как участнику ее освобождения, вместе с Полиной довелось присутствовать на встрече ветеранов войны в Орше, где собирался наш третий штурмовой корпус. После тридцатилетнего перерыва удалось повидаться с однополчанами, посмотреть места, над которыми мы летали во время войны. На этой встрече мне впервые довелось увидеть нашего комдива Кожемякина и во второй раз командира корпуса Горлаченко. Оба высоких командира выглядели уже не такими бравыми, какими были в годы войны. Особенно старым выглядел Горлаченко. Через год мне стало известно о его кончине.

На встречу ветераны прибыли со всех концов страны, один даже, Горлов, воздушный стрелок погибшего Богданова, приехал с Сахалина. Приехал и наш комдив Кожемякин. Начались встречи, обмен впечатлениями, воспоминаниями. На третий день мы разъехались. Все остались довольны. Перед тем как расстаться, решили такие встречи проводить чаще, но, к сожалению, это оказалось не простым делом. Очередная встреча планировалась на 1984 год, в сорокалетнюю годовщину освобождения Белоруссии. Однако провести ее не пришлось. У нас в семье произошло большое горе – погибла дочь Ольга. Природа одарила ее разносторонними способностями. Она хорошо училась в школе и институте, многое умела делать, неплохо вязала, рисовала. Окончила музыкальную школу, играла на фортепьяно, любила петь, в том числе и на английском языке. К знанию английского и немецкого она собиралась прибавить испанский, который заочно изучала в инязе. После ее гибели мы долго не могли прийти в себя. Было не до встреч.

В себя мы начали понемногу приходить только через год и стали подумывать о ее проведении в 1985 году, приуроченной к сороковой годовщине со дня окончания войны. Эта встреча проходила в июне. На этот раз однополчан было намного меньше. За прошедшее десятилетие многие ушли из жизни. Среди них был и Саша Пятикоп, мой фронтовой ведомый. Перед тем, как разъехаться по домам, мы решили проводить встречи чаще – через три года и встречаться уже не в Витебске, а в других городах ближе к центру, например, в Орле или Брянске, за которые сложили головы многие наши однополчане.

Но положение в стране изменилось настолько, что ее вообще не стало – СССР перестал существовать. Жизнь стала невыносимо трудной, тяжелой, и мы стали думать не о встречах, а о выживании – как бы дотянуть до последних дней своего существования. Не думали мы, что через пятьдесят лет после такой тяжелой войны, случайно оставшись в живых, вместо того чтобы достойно отметить эту дату, нам придется просить милостыню, донашивать истрепавшуюся одежду, проливать слезы и проклинать тех «умных» реформаторов, которые так «прекрасно» осчастливили нашу старость и наплевали на весь наш ратный труд и все то, что мы сделали во имя достижения Победы и восстановления разрушенного хозяйства.

Наступившая старость сполна дает о себе знать. Одолевают болезни. После двух перенесенных инсультов в мае 1991 года, принесших мне парализацию левой ноги и руки, я вообще потерял надежду на встречу с однополчанами, хотя желание и остается, но силы природы сильнее человеческих желаний – перед ними мы бессильны, не вечно же нам быть в строю и жить так, как хотелось бы.