

Кирилл
Евстигнеев

Крылатая гвардия

«Есть упоение
в бою!»



Асы против асов

Кирилл Евстигнеев

**Крылатая гвардия.
«Есть упоение в бою!»**

«Яуза»

2013

Евстигнеев К.

Крылатая гвардия. «Есть упоение в бою!» / К. Евстигнеев — «Яуза», 2013 — (Асы против асов)

Автор этой книги дважды Герой Советского Союза К.А. Евстигнеев в годы Великой Отечественной войны одержал 53 победы лично и еще 3 в группе (это пятый результат в советской авиации – больше сбили только Кожедуб, Покрышкин, Гулаев и Речкалов). Причем – уникальный случай – два вражеских самолета, Ю-88 и Ме-109, Евстигнеев «завалил» в первом же воздушном бою! А самого его хваленые немецкие асы не сбивали ни разу – хотя, выделяясь самоотверженностью даже среди отчаянных сталинских соколов, он никогда не уклонялся от боя и до самого конца войны не избегал лобовых атак даже против 6-пушечных «фоккеров». Недаром его девизом было пушкинское «Есть упоение в бою!». Сразу после Победы Евстигнеева в третий раз представили к званию Героя Советского Союза, однако представление так и не было утверждено. А книгу воспоминаний великого летчика изрядно «порезала» цензура. В данном издании эти мемуары печатаются без купюр.

© Евстигнеев К., 2013

© Яуза, 2013

Содержание

Предисловие ко второму изданию	5
Начало пути	9
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Кирилл Евстигнеев

Крылатая гвардия. «Есть упоение в бою!»

Предисловие ко второму изданию

Даже среди лучших воздушных бойцов далеко не каждый может быть назван летчиком от Бога, кого природа и выучка наделили почти сверхъестественной властью над летательным аппаратом. Пилотаж Евстигнеева был именно от Бога, виртуозным и неповторимым.

Наблюдая за легким и точным каскадом исполняемых им в воздухе фигур, было трудно предположить, что тяжелый недуг давно уже терзает его. Будь медицина столь же строга к летчикам в войну, как и в мирное время, только первая пятерка советских асов недосчиталась бы двоих – Речкалова и Евстигнеева. Первого отлучили бы из-за дальтонизма, второго – из-за язвенной болезни.

Кирилл Алексеевич Евстигнеев родился 4 февраля 1917 г.¹ в селе Большие Хохлы (сегодня это Шумихинский район Курганской области) в крестьянской семье. Нужда была частым гостем в лесной деревушке, но отец делал все, чтобы выучить детей, в особенности младших. В 1934 г., окончив в Шумихе, куда переехала семья, 7-й класс, Кирилл уехал в Челябинск и поступил в ФЗУ тракторного завода.

Человек исключительной скромности и по-русски непритязательный, получивший Звезду Героя, когда на его боевом счету было уже 49 (!) личных побед, Кирилл Алексеевич и в авиацию-то попал, встретив на своем пути хороших людей – dobroxотов, подсказавших путь крестьянскому сыну.

Сначала в Челябинском аэроклубе его разглядел молодой инструктор Н. Кобзев, не только заронивший летную искру в душу 17-летнего токаря, но и в трудную минуту настоявший, чтобы тот окончил аэроклуб. Другим равнодушным человеком, поддержавшим юношу, был начальник Дальневосточной рембазы, где служил красноармеец Евстигнеев, направивший его в Бирмскую военную летную школу. В школе заметили способности нового летчика и после ее окончания в 1941 году оставили инструктором. Здесь его застала война, и только через год, налетав более 300 часов и подготовив два десятка воздушных бойцов, Евстигнееву удалось вырваться на фронт. В Москве на сборном пункте ВВС его отобрал командир 240-го *иап* майор И. Солдатенко в числе десятка худых и обносившихся по военному времени парней. Наученный опытом тяжелых боев, Солдатенко старался брать летчиков, прошедших инструкторскую школу. Среди новобранцев были сержанты Евстигнеев и Кожедуб.

Из первого боевого вылета, 19 марта 1943 г., Евстигнееву пришлось вернуться по приказу, даже не набрав высоты: не убралась стойка шасси. Зато первый же его бой, 28 марта, оказался результативным. Взлетев поперек старта под аккомпанемент рвущихся бомб и набрав высоту, Евстигнеев в одиночку атаковал девятку Ю-88. Дав очередь по плотно идущей группе и сделав горку, снизу, метров с 70, зажег левый мотор одного из «юнкерсов». Сам попал под удар четверки Ме-109, выполнил петлю и в упор расстрелял оказавшегося перед ним немца. Так в первом же своем поединке Евстигнеев одержал 2 победы. Все невзгоды, неразбериха и неустроенность – ничто. Воздушный бой – это его стихия. Недаром, вновь переживая воздушные сражения в мемуарах, Кирилл Алексеевич вспоминает пушкинские строки: «Есть упоение в бою...».

¹ Примечательно, что в тот же день родился и другой известный ас, третий по немецкому счету, – Отто Киттель. Он также отличался предельной скромностью, был сосредоточен и тактически изощрен, далек от руководства, журналистов и политических игр, отчего, как и Евстигнеев, не досчитался многих побед, не стал первым.

12 апреля 1943 года при бомбежке аэродрома Уразово погиб командир полка майор Солдатенко. Менее полугода прослужил Евстигнеев под его началом, сделав лишь несколько боевых вылетов, а навсегда запомнил и остался благодарен этому человеку, мудро и терпеливо подготовившему к боям необстрелянных летчиков, которым через год суждено было выйти в число лучших воздушных бойцов мира.

6 мая при отражении неприятельского налета Евстигнееву удалось сбить Ю-88 (записанный ему как групповая победа), затем Ме-110. На преследовании подбитого им горящего двухмоторного «мессера» в самолет Евстигнеева сверху врезался «як», увлекшийся погоней. Чудом обошлось даже без травм. Пилот «яка» быстренько выпрыгнул из лишившейся половины крыла машины, а Евстигнеев, выведя свой изуродованный Ла-5 из пикирования у самой земли, сел прямо на окопы.

Уже в июне его назначили ведущим пары. А 6 июля, на второй день битвы на Курской дуге, вместе с Кожедубом и Амелиным приняли в партию.

В большом бою 8 июля Евстигнеев одержал свою первую тройную победу (результат достаточно редкий – в советских ВВС за войну всего около 150 случаев). На большой скорости уходя из-под огня прикрывающих «мессершмиттов», он зажег ведущего девятки Ю-87 и, выполнив боевой разворот, тут же, в упор, сбил замыкающего. Осмотревшись, атаковал следующую девятку, поразил левифланговый бомбардировщик и, преследуя его на малой высоте, добил несколькими очередями.

В этом же бою погиб М. Шабанов. Из четверки инструкторов-дальневосточников остался один Евстигнеев.

В середине июля его, одержавшего уже 10 побед, назначают командиром 2-й эскадрильи. Он выбирает себе ведомым «рыжего» – В. Мудрецова.

5 августа самолет Евстигнеева был сбит очередью по левому борту над своей территорией, сам он ранен в ноги. Самолет сразу же загорелся и вошел в пике. С большим трудом летчику удалось выбраться из машины, дернуть кольцо парашюта.

Так и осталось загадкой, что было причиной этого смертельно опасного происшествия: не то очередь с земли, не то – с проходившей над его группой четверки «яков», не то взрыв шального снаряда.

Ранение было весьма неприятным. За сохранение левой стопы пришлось побороться, но уже на девятый день после прыжка Евстигнеев убежал из госпиталя. Пройдя по лесным дорогам на костылях около 35 километров, вышел на аэродром соседнего полка.

Так второй, и последний, раз, вновь при странных обстоятельствах, был сбит Евстигнеев. Пора становления прошла, больше он сбит не был и не потерял никого из своих ведомых.

Осень 1943 г., когда шло сражение за Днепр, воистину стала для него золотой. В октябре он сбил 15 вражеских самолетов. Иногда с аэродрома Большая Даниловка поднималась в воздух особенно грозная четверка: Евстигнеев – Мудрецов, Кожедуб – Мухин.

После ранения Евстигнеев летал на Ла-5ФН, бортовой номер 95, на котором сбил 36 самолетов противника. И, по имеющимся данным, это наибольшее число побед, одержанных на одной машине.

В начале марта 1944 г., по просьбе командира полка, он пошел на исключительный риск, опробуя «годность к работе» раскисшего аэродрома. При разбеге его истребитель, едва не улетев в овраг, встал на попа, увязнув колесами в грязи. А через месяц из-за халатности представителя технической службы воздушной армии, перепутавшего кислородный баллон с воздушным, пусковой насос с баллоном взорвался. Евстигнееву обожгло лицо и выбросило из кабины, а неуправляемая машина, ускоряясь, побежала по аэродрому, затем круто развернулась и остановилась. Евстигнеев настоял на ремонте своего «боевого коня», и теперь его левый борт был покрыт затейливым камуфляжем, скрывавшим заплату, на который были нанесены черные цифры «9» и «5» с красной окантовкой.

На этой машине ему довелось сражаться под Яссами. В начале апреля над кишиневским аэродромом, на малой высоте, он сбил 4-моторный «Кондор», но этот «раритет» не был засчитан ему как воздушная победа. Всего в 27 боевых вылетах под Яссами и в 13 воздушных боях ст. лейтенант Евстигнеев сбил 7 вражеских самолетов.

Если не было боевых вылетов, он самозабвенно, днями напролет готов был летать с молодыми, делился с ними отработанными приемами, разбирал и оценивал новые предложения, иногда сходил в учебном бою с другим комэском своего полка – Иваном Кожедубом².

В июне, учитывая затишье на передовой и заручившись поддержкой командира, врач полка, невзирая на протесты Евстигнеева, направил Кирилла Алексеевича в госпиталь. К тому времени на его счету было 49 лично сбитых самолетов противника, и он уступал только Гулаеву и Покрышкину. Летчику вручили награду союзников – Крест Британской империи.

Два месяца провел Евстигнеев в Центральном авиационном госпитале, где застал его Указ от 2 августа 1944 г. о присвоении звания Героя Советского Союза³. 29 августа из рук Калинина он получил Золотую Звезду, а на следующий день во второй раз сбежал из госпиталя на фронт. Известного аса с радостью взял экипаж «Дугласа». На опустевшем аэродроме в Яссах он нашел исправный, хоть и некрашенный, Ла-5 и, облетев на «пестром» несколько аэродромов, в Фокшанах отыскал свой родной полк. К тому времени его дивизия и полк получили звание гвардейских: дивизия стала 14-й *гвард*, а полк 178-м *гвард*. Евстигнеев был назначен штурманом полка, воспринял это в штыки и успокоился, лишь получив от командира заверения, что никаких ограничений в полетах не будет.

После возвращения на фронт ему был передан Ла-5ФН с бортовым номером 14, наверное, самый прославленный истребитель в стране. Построенный на средства колхозника-пчеловода В. Конева и переданный по его просьбе «лучшему летчику фронта», он был боевой машиной И. Кожедуба, а после перевода последнего в другой полк несколько боевых вылетов сделал на ней Герой Советского Союза П. Брызгалов. На этой машине Евстигнеев одержал 5 побед. Последнюю из них – 17 февраля 1945 г., сбив в лобовой атаке ФВ-190. Удивительна самоотверженность этого аса, в преддверии Победы в лоб атаковавшего шестипушечный «фоккер». В этой атаке машину Евстигнеева поразили три бронебойных снаряда: один прошил крыло и оперение, два других, пройдя в сантиметре от ног, вывели из строя правую стойку шасси. Мастерство и находчивость позволили ему приземлить истребитель на одно колесо, на расчищенную от снега узкую дорожку, между двумя метровыми ледяными барьерами!

23 февраля 1945 г. гвардии капитан Евстигнеев был награжден второй медалью Золотая Звезда.

Последнюю победу он одержал 26 марта в Венгрии, на своем пятом за войну Ла-5, длинной очередью с переворота сбив атаковавшего нижнюю пару «фоккера».

Всего за годы войны Кирилл Алексеевич Евстигнеев совершил 296 боевых вылетов, провел более 120 воздушных боев, лично сбил 53 и в группе 3 самолета противника. Список его побед выглядит следующим образом: 28.3.43 – Ме-109 и Ю-88; 12.4 – Ме-110; 6.5 – Ю-88 (в группе) и Ме-110; 7.7 – Ю-87 (в группе) и Ю-87; 8.7–3 Ю-87; 9.7 – Ме-109 и Хе-111 (в группе); 13.7 – Ме-109; 16.7 – Ме-109; 2.10 – 2 Ме-109 и Ю-87; 3.10 – Ме-109; 4.10 – Ю-87; 5.10 – ФВ-190 и Ю-87; 7.10 – Ю-87 и Ме-109; 10.10 – Ме-109; 16.10 – Ю-87; 20.10 – Хе-111; 21.10 – ФВ-189; 28.10 – Ю-87; 29.10 – Ме-109; 29.3.44 – Ме-109; 17.4 – Ю-87 и ФВ-190; 24.4 – ФВ-190; 28.4 – Ю-87 и ФВ-190; 29.4 – ФВ-190; 5.5 – Хш-126; 7.5–2 Ме-109; 30.5 – Ме-109; 31.5 – ФВ-190; 1.6 – Ме-109 и Ю-87; 2.6 – Ю-87; 3.6 – Хш-129, ФВ-190 и Ме-109; 5.6–2 ФВ-190

² Почти всю войну, до февраля 1945 года, по числу личных побед Евстигнеев опережал своего товарища и друга Кожедуба.

³ Случай в советских ВВС исключительный – с 1943 года Героя обычно давали уже за 15 сбитых самолетов противника. Вероятно, свою роль сыграли непростые отношения Евстигнеева с командиром полка Н.И. Ольховским – человеком отважным и добрым, но подверженным известной русской «болезни».

и Ме-109; 7.10 – ФВ-190; 15.10 – ФВ-190; 16.11 – Ме-109; 16.1.45 – Ю-52; 17.2 – ФВ-190; 26.3 – ФВ-190.

Сразу после войны Евстигнеев в третий раз был представлен к званию Героя Советского Союза. Представление подписали командиры полка, дивизии, корпуса, командующий воздушной армией... Однако трижды Героями решено было сделать лишь двоих.

Возможно, определенную роль в этом решении сыграл и характер самого Евстигнеева, исключительный для военного летчика, а тем более для летчика-истребителя. Честолюбие в какой-либо форме, начетистость, самолюбование были ему абсолютно чужды, жизненно неинтересны. Восторженное внимание посторонних было для него явно обременительно. О своих победах он рассказывал, лишь обсуждая ход воздушного боя с людьми, которым очень доверял, или с теми, для кого считал это полезным и необходимым. И тогда повествование его было очень личным, ярким. Он словно еще раз анализировал правильность своих действий, вместе с собеседником искал и находил ошибки. Скромный по натуре, предельно сдержанный, Евстигнеев становился оживлен и по-гусарски весел лишь в кругу друзей-ветеранов, однополчан, летчиков...

Кириллу Алексеевичу, как и большинству летчиков, повезло в личной жизни. Еще в 1945 году он женился на однополчанке, своем боевом товарище Марии Ивановне Раздорской. Она умела быть как решительной и твердой, так и нежной и верной.

После войны он окончил Высшие летно-тактические курсы. Командовал истребительным авиаполком. Летал до 1954 г. В 1955 г. окончил ВВА. После окончания академии служил в городе Фрунзе начальником штаба переучивания летного состава. В 1960 г. окончил Военную академию Генштаба и был направлен в Волгоград начальником штаба Качинской военной авиационной школы. Затем была служба начальником оперативного отдела авиации Северо-Кавказского военного округа в Ростове-на-Дону, заместителем командующего 73 ВА в Киеве, вновь служба в Ростове, теперь уже начальником штаба ОКВО, первым заместителем командующего авиацией округа. В 1966 г. Евстигнееву было присвоено звание генерал-майора. Его последним назначением была служба в Управлении учебными заведениями ВВС. Демобилизовался в 1972 г. Жил в Москве.

Его дом стоит в Большом Афанасьевском переулке, прямо напротив церкви Афанасия и Кирилла...

Кирилл Алексеевич долгие годы, еще с довоенных времен, был тяжело болен. В своей жизни он перенес 13 хирургических операций! Порой, переживая мучительные боли, он говорил Марии Ивановне:

– Это оттого, Маша, что я столько сбил...

Умер Кирилл Алексеевич 29 августа 1996 года.

Память об этом великолепном воздушном бойце, предельно честном и чистом человеке, будет жива, покуда жива Россия.

Н.Г. Бодрин

Начало пути

В распадах невысоких сопок, покрытых орешником, в добром десятке верст от железной дороги скромно и неприметно обосновался военный авиационный городок с загадочным названием «Бирма». На окраине авиагородка – небольшая бетонная взлетно-посадочная полоса. Три казармы, столовая, дома для семей командного состава, несколько фанз и Дом Красной Арии – вот и все, что к началу 1941 года представляло Бирмскую школу военных пилотов. Здесь мы учились летать, учили этому сложному искусству других. Охрана мирного неба Дальневосточного края была нашим кровным делом.

...И вдруг сообщение о вероломном нападении гитлеровской Германии. Узнали мы об этом поздно вечером 22 июня. Трудно было поверить, что договор, заключенный с немцами, так неожиданно нарушен, растоптан, выброшен на ветер, как клочок ненужной бумажки. Все шло по-прежнему: в высоком и ясном голубом небе по-прежнему сияло щедрое летнее солнце, в зеленом убранстве трав и деревьев высились сопки, а в распадах между ними – нерушимое вечное царство тишины и покоя, нарушаемое в безоблачные росные утра нашей повседневной работой – полетами.

Не верилось: был пакт о ненападении, заверения в мире и дружбе между государствами, и вдруг... Выходит, не все так понятно и просто на этой земле, как мне виделось до сих пор...

В поздний час тревожного 22 июня мы собрались на митинг к Дому Красной Армии. Его открыл военный комиссар школы старший политрук Евгений Ефимович Ткачёнок. Внешнее спокойствие комиссару давалось с трудом. Он так же, как и все собравшиеся, необычайно волновался. И голос его, твердый и ясный, к которому мы привыкли, звучал вроде бы по-прежнему внушительно и доходчиво, но та напряженность, что сковывает человека в труднейшие моменты жизни, чувствовалась в каждом слове.

– Дорогие товарищи! – начал Евгений Ефимович. – Сегодня в четыре часа утра по московскому времени гитлеровская Германия без объявления войны перешла западные границы нашей Родины... Фашисты подвергли варварской бомбардировке наши крупнейшие города – политические, административные, военно-промышленные центры... С сегодняшнего дня все наши дела и помыслы должны быть подчинены единой цели – разгрому зарвавшегося агрессора...

Выступившие следом товарищи с гневом и негодованием клеймили вероломство фашистской Германии, просили немедленно отправить их на фронт, туда, где решается судьба Отечества. Организатор и первый начальник школы подполковник Николай Федорович Пушкарёв, капитан Геннадий Георгиевич Хромов заверили, что каждый из нас, где бы он ни был – в тылу или на фронте, – отдаст свои силы, энергию и мастерство для скорейшей победы над врагом.

– В этой войне, – сказал Пушкарёв, – фронт и тыл – понятия относительные: на фронте будут воевать, в тылу – делать все, что потребуется для победы над фашизмом. Задача каждого из нас – находиться там, где прикажет Родина, партия, народ!

В первые дни войны каждый из нас представлял ее по-своему. Те, что были постарше и опытнее, прошли горнило империалистической и гражданской войн, знали, что это такое. А мы, молодежь, представляли себе боевые действия на фронтах в радужных тонах – в романтическом ореоле лихих кавалерийских атак, считая, что главное на войне – беззаветная преданность народу, храбрость и самоотверженность, остальное же приложится само собой, по ходу событий. Нас пугало, что мы можем опоздать на фронт и все трудное и героическое там закончится без нашего участия.

И вот утром 23 июня полетели рапорты с просьбой отправить нас в действующие части ВВС. Ответ не задержался. Он лаконичен и предельно ясен: «Командование волю партии знает.

Для Родины сейчас, как никогда, нужны авиационные кадры – грамотные, обученные, смелые, преданные воздушные бойцы. Успехов вам в их подготовке. Вы – кузнецы летных кадров...»

Среди нетерпеливых были и товарищи старше меня по возрасту, опыту работы. Они пришли в школу из строевых частей, отлично стреляли, безупречно летали в строю, прекрасно пилотировали самолет. Словом, обладали теми качествами, которыми я, к сожалению, не мог похвалиться.

Командир отряда старший лейтенант НА. Смирнов, лейтенант АА. Матвеев, пилоты-инструкторы младшие лейтенанты И.В. Капленко, Н.К. Малыш, В.С. Новиков и В.Я. Дробот были настоящими воздушными снайперами. Пулеметы на их истребителях заряжали тридцатью патронами и после стрельбы насчитывали столько же попаданий в наземной или воздушной мишени. Стоит ли говорить, с каким восхищением и завистью смотрели мы, молодые пилоты, на своих старших товарищей!

Мои навыки в полетах на боевое применение в качестве летчика-инструктора, только что закончившего школу, оставались на уровне курсанта: не было достаточной подготовки в воздушной стрельбе, полетах в боевых порядках, ведении воздушных боев. Однако и я рвался на фронт.

Молодости, очевидно, во все времена свойственна такая оптимистическая психология, необоснованная вера в легкую победу. В ней и дерзкая мечта, и чистота помыслов, и искренность, и слепая самоуверенность. Но нет самого главного – опыта, глубоких знаний, зрелости мышления. И отрицательный ответ на мой рапорт только подстегнул и раззадорил желание добиться намеченной цели. Я не находил себе места, не мог смириться с объяснениями отказа, возмущался. А война разгоралась...

После выпуска первого набора курсантов наша школа организационно расширилась. В классах появились планеры, разрезные моторы самолетов. Улучшилось материально-техническое обеспечение. Школа стала совсем иной, не похожей на ту, в которую я прибыл чуть больше года назад, 4 апреля 1940 года.

В Красную Армию меня призвали 21 сентября 1938 года. Служил красноармейцем на Дальнем Востоке, потом окончил школу младших командиров и был направлен на авиаремонтную базу, где работал за токарным станком, знакомым еще с фабрично-заводского училища Челябинского тракторного. Служба проходила нормально, но все-таки хотелось чего-то другого, интересного, менее будничного. Я мечтал продолжить летное дело, начатое в аэроклубе. Порой казалось, что подойдет срок увольнения – и жизнь потечет по привычному руслу: родной завод на Урале, работа по специальности рядом с друзьями юности. Но служба, как и жизнь, полна неожиданностей.

В конце марта сорокового года, после беседы с начальником рембазы, многое изменилось в моей судьбе.

- Как послужится? – начал он тогда памятный до сей поры разговор.
- Неплохо. Как в ЦТА, – ответил я.
- А что это такое, если не секрет?
- Цех топливной аппаратуры на ЧТЗ, где работал до призыва в армию.
- Скучаешь по Челябинску?
- Еще бы... Обстановка, работа напоминают мне о родном заводе.
- Это похвально, что не забываешь. А как о полетах... помнишь? В личном деле написано, что ты окончил полный курс обучения в аэроклубе.
- Да, летал на «У-2». Но это было давно. Прошло более двух лет.
- А знаешь, что у нас, на Дальнем Востоке, в Бирме, создана военная летная школа? Что скажешь, если мы тебя туда направим?

Я не слышал о такой школе. И неожиданное предложение начальника удивило меня и обрадовало. Но трудно вот так, сразу, сыпануть словами, как пригоршней кедровых шишек: буду счастлив, благодарен за доверие...

Я растерялся, не зная, что сказать. Тогда начальник повторил вопрос:

– Твое решение, Евстигнеев, – это вся жизнь – не только на год или на два.

– Если на всю жизнь... я еду, когда прикажете!

– Вот и договорились. Желаю стать хорошим летчиком-истребителем, считай, с моей легкой руки...

Говорят, что летчиками рождаются, мечтая о небе с детства, что любовь к свободной стихии – самая первая и самая большая любовь человека. Может, все это и так. Но я верю в другую истину, незыблемую, по-моему, в любые времена, – к человеку все приходит только через тяжкий труд мысли, мозоли рук, напряжение нервов.

Набор в летную школу производился из военнослужащих частей Дальневосточного края, а точнее, из числа тех, кто до призыва в армию окончил аэроклуб. Нужно ли говорить, что все, кто приехал в Бирму, хотели стать боевыми летчиками. Требования предъявляли жесткие: обязательное семилетнее образование, безупречное здоровье, умение пилотировать самолет по кругу, в зоне. А среди нас было немало и таких кандидатов, кто самостоятельно никогда не летал. Эти парни в аэроклубе окончили планерную или парашютную секцию. Чтобы поступить в школу, они пытались скрыть от командования свою подготовленность к самолетовождению, занимались откровенной зубрежкой курса учебно-летной подготовки, особенно тех разделов, где четко и ясно давались рекомендации по выполнению любого полета.

На теоретических экзаменах многие ребята провалились. Труд моего аэроклубовского учителя Николая Федоровича Кобзева не пропал даром. Экзамен в небе я выдержал успешно и был зачислен в школу летчиков.

Нас распределили по летным группам, звеньям, отрядам, классным отделениям, и сразу же после Первомайских праздников начались плановые занятия. Проводились они поотрядно, в две смены: у одних – до обеда теоретические занятия, а после шести часов – полеты, у других – до полудня полеты, а уж потом теория. В ту довоенную пору этот порядок был обычным и приемлемым.

Первоначальное обучение курсантов производилось на двухместном учебно-тренировочном самолете «УТ-2». «Утенок», как мы называли машину, был прост на взлете и посадке. Пилотажные фигуры на нем выполнялись легко. Только при грубых ошибках в технике пилотирования он срывался в штопор. Так что вскоре – после выполнения самостоятельных полетов по кругу и в зону – эта машина стала для нас пройденным этапом. Началось освоение «И-16» – лучшего истребителя наших Военно-Воздушных сил того времени.

Прекрасный, памятный самолет... Маневренный и юркий – на нем любую пилотажную фигуру исполнишь в несколько секунд, – он четко и быстро переходил из одной фигуры в другую. На такой машине можно, как говорится, отвести душу. А полет в зону для меня был всегда радостью, огромным удовольствием. Правда, выдерживать направление на разбеге для взлета и при пробеге после посадки было довольно трудно. Незначительная невнимательность или небрежность могла обернуться неприятностью – поломкой. При ошибке на пилотаже в зоне самолет легко срывался в перевернутый штопор. И наконец, с лыжами вместо колес мог переходить в отрицательное пикирование, из которого выводить машину было очень трудно. Все эти капризы не пугали нас, а приучали к собранности, вниманию, что очень скоро пригодилось в воздушных схватках с врагом.

Звено и его боевой порядок в истребительной авиации довоенного времени состояли из трех самолетов, поэтому в школе формировались курсантские тройки наиболее близких друзей. Мечтой каждого такого «триумвирата» было успешное окончание школы и служба в

одной строевой части. Наша троица хорошо успевала по летной программе, считалась одной из первых, и на всю жизнь вошли в мое сердце Иван Зайцев и Александр Дрюк.

Саша, по национальности украинец, мальчишкой долгое время жил среди цыган. У них он научился лихо и виртуозно плясать, а кочевая жизнь приучила паренька по-настоящему любить природу. «Под вечер, – рассказывал Саша, – когда знойная земля еще обжигает голые пятки, табор останавливался на ночлег на берегу какой-либо безымянной речушки, вблизи селения, но так, чтобы не мозолить людям глаза. Разбивают выцветшие обветшалые шатры, коней отпускают пастись на волю, достают медные ведерные самовары, разводят костры. И легкий дымок мира и покоя струится, стелется по речной долине...»

Черноволосый и смуглый, с широкоскулым лицом, с душой доверчивой и пылкой, он, казалось мне, как цыганский табор, приютивший его, чувствовал себя на земле необычайно свободным и счастливым.

– Не все так романтично, – частенько вздыхал Саша, – в жизни кочевого племени. Нужда, постоянный страх, что завтра придется идти в дальнюю дорогу без куска хлеба и глотка воды, делали этих впечатлительных, своеобразных людей подчас жестокими и беспощадными. А отношение к женщине!.. Сумеет выпросить или обдурить доверчивую поселянку – хорошая жена, а нет – свист тяжелого кнута обвивает ее тонкие плечи. Больше, чем у всех, у цыган трудностей и горестей жизни. Но, по-моему, довольство и пресыщенность хуже цыганского кнута – это как смерть человеческой души...

– Загибаешь, цыганок, – выражал я Саше свои сомнения.

– В чем? – не понимал он.

– Да что же тут плохого, если человек будет жить хорошо материально, без нужды?

Ваня Зайцев, степенный сдержанный сибиряк, не соглашался ни со мной, ни с Сашей:

– Все зависит от самого человека. Бедность или обеспеченность здесь ни при чем. Человек – хозяин своей судьбы.

Ванино слово было всегда к месту. Страстный поклонник Чехова, он и летал, как мы шутим, «по-чеховски» – как-то безукоризненно четко, красиво, даже изящно.

Любил Иван петь русские песни, в которых грусть всегда рядом с раздольем, лихость – с печалью: «На тихом берегу Иртыша», «Бежал бродяга с Сахалина...»

Инструктор пророчил ему большое будущее:

– Наш Ваня – академик неба. Таких бы побольше – и никакой враг не страшен!

Но случилось то, чего меньше всего можно было ожидать.

Стоял обычный летний день. Солнце припекало по-дальневосточному щедро. В небе синь, ни единого облачка – курсантская погода. Запланированный полет по кругу Ваня Зайцев выполнял с инструктором Огаревым. Помню, как экипаж вырулил на линию исполнительного старта. Получив разрешение на взлет, машина побежала, затем оторвалась от земли и перешла на выдерживание, чтобы набрать необходимую скорость. Самолет был уже за границей аэродрома, когда правым крылом ударился о дерево и, крутанув полубочку, столкнулся с землей...

Не верилось, что никогда уже не увижу своих друзей, не услышу их привычные голоса. И тысячи «почему» не давали покоя. Почему затянули выдерживание, почему так плавно отходили от земли, набрав скорость, почему не заметили границы аэродрома, а впереди дерево?

За вопросами следовал упрек. И не живым – мертвым. Знаю, жестокий, скорее всего, несправедливый упрек... И все же: если ты вынужден упасть, то падай, но не погибай – сопротивляйся, борись! У меня зародилось странное чувство, похожее на убежденность в возможности остаться живым в подобных ситуациях. Пусть при ударе у самолета будут отбиты крылья, поломан фюзеляж, хвост, мотор вместе с кабиной... Пусть летчик получит очень нелегкие травмы. Но не погибнет! Он должен и обязан остаться живым! Эта вера настолько вошла в мое существо, что до конца своей летной работы я уже не мог изменить ей...

Обучение продолжалось. Росли напряжение, нагрузка – чувствовалось, что готовят нас по ускоренной программе. Количество ранее запланированных контрольно-вывозных полетов сокращалось. Из программы исключили групповую слетанность, боевое применение. Все наше внимание сосредоточили на отработке фигур сложного пилотажа в зоне.

Вспоминаются первые, не совсем удачные полеты. У курсанта Ивана Худякова не получались перевороты через крыло. Вывод из него он выполнял куда угодно, только не в том направлении, которое требовалось. Конечно, в боевых условиях, сделав переворот, смотришь и за противником, и за землей, и за товарищами группы – там академическая точность становится чуть ли не твоим врагом. В учебных же полетах координация движений, четкость при выполнении пилотажа просто необходимы – это фундамент того здания, которое поднимает летчика на высоту в прямом и переносном смысле слова.

– В чем дело, – сердито и строго спрашивал у Худякова Виктор Дробот, наш новый инструктор, – почему не ты управляешь машиной, а она таскает тебя по зонам?

Словоохотливый Худяков задирает голову, от чего его небольшой курносый нос казался еще меньше, а глаза беспечнее, и удивленно разводил руками:

– Так у самолета больше силы, чем у меня. Но я его обуздаю, будет как миленький – и слушаться, и выполнять, что надо...

Слово свое Ваня сдержал: все меньше допускал ошибок в полетах, набираясь опыта, деловой серьезности.

Был у нас и свой «мастер колокола» – Сережа Попырин. Разгонит машину до максимальной скорости, энергично бросит ее в набор высоты – под углом градусов восемьдесят – и дует в поднебесье, пока не зависнет. Не успевал он ввести самолет в поворот на столь крутой горке. Машина как бы останавливалась, замирала в верхней точке, затем падала вниз – на хвост – и резким клевком носом переходила в пикирование.

Попырин, весельчак, балагур, любил пошутить и нередко подтрунивал над незлобивым, маленького росточка, Иваном Худяковым. Он, казалось, всегда найдет повод, чтобы подковырнуть Ивана. Если тот смотрел план полетов предстоящего дня, Попырин недовольным тоном, будто про себя, комментировал:

– Безобразие! И когда это кончится? Как только «переворотчик» в зоне – мы летаем по кругу или загораем на старте, – и поворачивался к Худякову: – Посмотрю на тебя, Иван: вроде не велик, а в толк не возьму, почему ж это одной зоны тебе маловато? Страсть, что ли, у человека гулять по всем пилотажным зонам? Поделись, не стесняйся.

– Длинноват ты, Сережа. Все ведь с запозданием доходит до верхов твоей персоны... – парировал Худяков.

Так шло время. На показе, на рассказе, на воспитании у обучаемых самостоятельности, уверенности в своих силах строился самый ответственный период курсантской жизни – практические полеты. Незаметно подкралась зима. Трещали морозы – более 45 градусов! Стужа доставляла нам немало хлопот: теплого обмундирования мы не имели, кабина самолета не обогревалась, поэтому летали в полушубках и валенках, которые нам выдавали по одной паре на летную группу. Мы надевали их прямо на старте перед вылетом.

В открытой кабине набегающий поток воздуха обжигал лицо. От пронизывающего ледяного ветра, казалось, расколется голова, и это несмотря на меховой шлемофон, маску на кротовом меху, укрывающую лицо, и защитные очки.

– Как себя чувствуешь, Евстигнеев, не замерз? – спросит инструктор.

– Нормально! Еще бы один полетик!.. – А сам думаю: как буду вылезать из кабины, если Дробот откажет? Ведь действительно околел...

Но как бы там ни было, в конце декабря 1940 года обучение наше окончилось. В Бирмской школе мы научились летать, приобрели специальность истребителей, хотя богатого опыта набраться, конечно, не успели.

Государственная комиссия Наркомата обороны приняла экзамены, и нас еще до приказа о выпуске обмундировали в офицерскую форму. Подтянутые, сразу повзрослевшие, ребята ходили степенно, чуточку важничали, и вдруг приказ... Присвоить звание сержанта! Что там говорить, два треугольника – не два лейтенантских кубаря. Обидно, конечно, но всех радовало главное: мы – летчики и будем защищать небо Родины.

Однако опять огорчение: меня оставили в школе инструктором. Назначение это очень расстроило мои планы – хотелось уехать с друзьями в строевую часть. Попытался было подчеркнуто небрежно слетать с командиром отряда капитаном Ф.И. Чумичкиным. Он тактично, в весьма корректной форме высказал свое мнение по этому поводу:

– Если те выкрутасы, что вы выделяли от взлета до посадки, назвать ошибками, которые инструктор специально вводит при обучении курсантов, то вводили вы их смело и правильно. Исправляли грамотно. Обучать курсантов сможете. Имейте в виду, я приехал в школу тоже не по могучему желанию. Но мы в армии. А небо – не балетная школа. Осваивайтесь, набирайтесь опыта. Строевая часть от вас никуда не денется.

И я остался в Бирме. Сашу Дрюка назначили в полк. Перед отъездом мы сходили на лыжах к месту гибели Вани Зайцева.

Крепчайший дальневосточный мороз обжигал щеки, щипал нос, уши, но мы словно не замечали его. В ореоле перистых облаков светило скупое и низкое зимнее солнце. Под лыжами звучно похрустывал спрессованный морозами наст, а из-под ног взлетали крупные серо-черные птицы, которые даже на зиму не покидают эти суровые края. Они как бы уступали нам дорогу, дорогу к новой жизни, очень нелегкой, большой и содержательной.

Началась инструкторская работа. На первых порах принялись готовить по более обширной программе нас, молодых воспитателей курсантов нового набора. А затем уже курсанты стали показывать нам себя в воздухе с самой лучшей стороны. Чем это заканчивалось, нетрудно догадаться, и я порою терялся, не совсем педагогично отчитывая молодых парней:

– Вы это бросьте! Не кажитесь лучше, чем есть. Ваша инициатива будет похвальной, когда научитесь азам летного мастерства. А так у вас теряется смысл полета – какая-то получается чертовщина! Свой почерк мастер вырабатывает годами труда...

И тут я с благодарностью вспоминал наиважнейшую школу, где получил первые навыки самостоятельности. Это была школа жизни в семье и на Челябинском тракторном заводе – школа труда. Этот большой «университет» пригодился мне в грядущих боях с врагом...

С началом Великой Отечественной обстановка на Дальнем Востоке изо дня в день обострялась. Советско-японский договор о нейтралитете часто нарушался. Назрела необходимость сменить место базирования школы.

...Мы ехали по Транссибирской магистрали на запад той дорогой, по которой три года назад, призванный в армию, я прибыл в Дальневосточный край. Те же тоннели, та же неповторимая, суровая красота Сибири, тот же величественный, своенравный Байкал – по нему гулял крепкий северо-восточный ветер, именуемый в этих местах баргузином.

Многое изменилось за это время. Нам уже не докучали иронично-сочувственными вопросами: «Что, на поселение?» Спрашивали участливо, доброжелательно: «Что, сынки, на фронт?»...

Война... У каждого где-то там сын, муж, брат... Большая народная беда всех коснулась своим черным крылом. Никого не обошла стороной.

Вагон раскачивался на крутых поворотах. Бежали воспоминания, грустные мысли. Я думал об оставшихся навсегда в дальневосточной земле товарищах.

Перед самым отъездом с букетом полевых цветов я пришел к могиле Зайцева. На скромном памятнике с фотокарточки на меня смотрел Иван, как бы спрашивая пытливым и укоризненно: «Что, Кирилл, уходите?»

Да, я уходил, чувствуя сердцем, что никогда уже не удастся сюда вернуться...

Прибыв на место назначения, мы сразу же занялись делом: составили кроки аэродрома, изучили район полетов, принялись собирать машины. Работали с раннего утра до глубокой ночи; летный и технический персонал не разделял труд по категориям – это, мол, моя обязанность, а вот это твоя. Где было труднее, там и сосредоточивал свои усилия личный состав школы.

Вскоре приступили к полетам. Но нередко в работе возникали нежелательные перерывы – не хватало горючего. Тогда мы стали летать с наиболее способными, быстро усваивающими летное дело курсантами. Ведь фронт не ждал. Таких парней в моей группе оказалось четверо: Проскурин, Лысенко, Деркач и Хроленко. Их я и начал готовить к выпуску.

В октябре наша школа провожала на фронт командира отряда Н.А. Смирнова, командира звена Н.К. Малыша, инструкторов А.Б. Блинова, В.В. Васина и В.С. Новикова. Такой выбор не был случайностью: эти летчики имели большой опыт летной работы, отлично стреляли по мишеням. Но среди них не было ни одного пилота нашего выпуска. Тогда я снова подал рапорт.

На беседу меня вызвал начальник школы майор Ф.И. Максимов. Когда я вошел к нему в кабинет, Федор Иванович просматривал какие-то бумаги и, мельком взглянув в мою сторону, закрыл папку:

– Я ждал вас, Евстигнеев. Просьба ваша ясна как божий день. Вы непременно хотите быть на фронте и поднимаете бунт: не желаете работать в школе.

– Да, товарищ майор. Не могу смотреть в глаза курсантам: они заканчивают программу, уезжают туда, где решается судьба Родины, а инструктор должен отсиживаться в тылу.

– Не лестно, однако, вы отзываетесь о своей работе и товарищах, которые трудятся рядом.

– О них я ничего не говорю. Но ведь только и слышишь в сводках Совинформбюро: наши войска оставили город...

– Понимаю. Вам хочется самому бить фашистских стервятников. Похвальное чувство. Но скажите, разве менее важно готовить летчиков для этой же цели?.. Морально я не менее вашего готов идти на фронт, но ведь нахожусь здесь. Так приказано.

Он указал на стопку бумаг:

– Это рапорты товарищей с аналогичной просьбой. И, представьте, что получится, если вы, я и они, – он снова, как на бомбу, вот-вот готовую взорваться, показал на листы рапортов, – ушли бы на фронт, а за ними – другие... Кто будет готовить летные кадры? Готовить хорошо, чтобы побеждали. В данном случае бегство на фронт – своего рода дезертирство.

Я молчал, зная, что майор говорит горькую, обнаженную правду. Всякое мое возражение – поправка собственному самолюбию. Действительно, есть цели более высокие, говоря военным языком, стратегические. И мне, военному, все должно быть ясно.

Максимов неторопливо прохаживался по тесному, по-военному скромному кабинету. Затем сел на стул, указав мне на небольшой, вытертый до блеска диванчик, предложил:

– Присаживайтесь, Евстигнеев! – И иронически улыбнулся: – Чем меньше работает голова, тем больше достается ногам.

– Вы хотите сказать: дурная голова ногам покоя не дает? – без обиды спросил я.

– Я это не сказал – вы так прокомментировали. Лицо начальника школы стало серьезным, озабоченным:

– Прошу, передайте товарищам, что нам надо трудиться и готовить кадры здесь, в тылу, чтоб бить врага там, на фронте!

Настаивать на своем было бессмысленно, и я бодро согласился:

– Все ясно, товарищ майор! Работать будем, не щадя себя. Одно прошу – оставьте мне надежду.

– Надежду?.. – удивленно поднял брови Федор Иванович. На его усталом лице опять появилась мимолетная улыбка. – Если это не женщина, пусть остается!.. А теперь за дело. И верьте – не по долгу службы говорю – враг будет разбит! Успехи его временные.

Друзья встретили меня вопросительным молчанием. Первым высказал догадку близкий мой товарищ Михаил Кузнецов:

– Видно, дело, братцы, дрянь. Максимов отправил Кирилла на «второй круг».

Ему поддакнул Василий Федотов:

– Суждены нам благие порывы, но свершить ничего не дано...

Это начинало раздражать: не ко времени шуточки...

– Хватит зубоскалить, – остановил я приятелей, сознавая, что им не менее моего обидно пребывать в предгорьях Кузнецкого Алатау, и рассказал о беседе с начальником школы.

В казарму вошел капитан Чумичкин. Он предложил всем отправиться на ужин, а мне приказал задержаться.

Внимательно выслушав доклад о разговоре с майором Максимовым, глядя куда-то в пространство, он заговорил спокойно и неторопливо:

– Рано тебе воевать, Евстигнеев. Рано. Противник очень силен. Это не запугивание. Хочу, чтобы ты понял: для разгрома врага мало одного желания, одних эмоций – нужна сила. И немалая. Нужен опыт. Ты видел, кого отправили на фронт. Это же асы!.. До них надо еще дорасти, а некоторым – дозреть.

Грустно улыбнувшись, комэск недвусмысленно посмотрел мне в глаза, давая понять, кому предстоит «дозревание», и закончил, как отрубил:

– Вот что, Кирилл: к концу года всех курсантов подготовь на выпуск.

– Слушаюсь! Буду готовить замену для себя, – с надеждой на одобрение пообещал я, радуясь своей находчивости.

– Очень уж скорый... – проворчал комэск. – Иди на кашу, набирайся сил...

Переживания остались позади. Время шло. Дни по-прежнему были заполнены до отказа полетами, теоретическими занятиями. Решение готовить себя к боевым действиям я все чаще подкреплял практическим выполнением задуманного. Сознавал, что подготовка моя еще слаба, поэтому постоянно и целеустремленно совершенствовал ее.

Действия нашей авиации на фронтах описывались в газетах, часто публиковались эпизоды героических боев наших летчиков, раскрывались тактические приемы, применяемые ими. Это было вроде рекомендаций по использованию воздушной обстановки, облачности, солнца, окружающей местности, которые я и пытался использовать во время полетов. Другим, более основательным подспорьем в личной подготовке оставалась практическая аэродинамика. Я разбирался в вопросах живучести самолета, возможности продолжения полета при отказе рулей глубины, поворота или элеронов, выполнения посадки на небольшую по размерам и ограниченную препятствиями площадку. Некоторые мои задумки с разрешения командира звена проверялись практически, и результаты становились достоянием летной группы.

Как-то окружная комиссия, приехавшая в школу, потребовала показать маневр при стрельбе по наземной цели. Никто не предполагал, что проверять будут молодых летчиков-инструкторов. Ведь мы ни стрельбу, ни воздушный бой по-настоящему не изучали. Выполнить задание предстояло без подготовки, и выбор пал на меня.

Командир звена показал на готовый к выполнению задания «И-16» и мишень – прямоугольное белое полотнище на границе аэродрома.

– Выполнишь шесть атак без огня из пулеметов. Представитель инспекции добавил:

– Но представьте, что ваша цель – не полотнище от посадочного знака, а машина вражеской автоколонны. Ее надо атаковать и уничтожить.

Как я уже сказал, на обдумывание полета времени не отводилось. Как выполнить поставленную задачу, я решал на ходу, пока шел к истребителю, садился в кабину, запускал двигатель. Маневр был задуман бесхитростный: полет по кругу, четвертый разворот чуть позднее обычного, затем атака. Вывод из пикирования я предполагал сделать метрах в тридцати вместо

положенных ста пятидесяти. Так и сделал, но крутую горку закончил боевым разворотом и снова спикировал на мишень уже с углом в семьдесят градусов.

Со старта рассказывали: казалось, что самолет мой падал камнем чуть ли не до самой земли и чудом вырывался ввысь, чтобы снова ринуться на мишень. А я, помню, на последней, шестой атаке удивился, увидев в прицеле не полотнище, а крест – сигнал запрета (этого заданием не предусматривалось). И пошел на посадку.

Представитель окружной комиссии сказал командиру звена:

– В принципе такие атаки возможны. А лучше их не выполнять – смерть летчика в тылу на войну не спишешь. Сделайте разбор полета инструктора Евстигнеева.

И разбор состоялся.

– Полет ваш – бессмысленная игра со смертью, – сурово отчитывал комэск. – Никакой необходимости для этого не было. Противник условный, а риск – безусловный, – доносились до меня слова, казалось, откуда-то издалека. – Я не против целенаправленного риска, но в данной ситуации – это лихачество!

Неприятно и обидно выслушивать такие «истины», мне ведь предоставлялась полная свобода действий.

– Товарищ командир! Я видел перед собой реального противника, а не белое полотнище. Не «висеть» же над ним, не ждать, когда меня «снимут» зенитки...

– Нет! Ты его должен уничтожить, его – не себя! – парировал комэск. – Однако не надо забывать, где находишься. И не забываться... Не хватало еще, чтобы очередью из пулемета полыхнул! Итак, действия Евстигнеева не заслуживают положительной оценки: атаки просто хулиганские – струей винта срывало полотнище с креплений...

После разбора командир эскадрильи приказал:

– Завтра же всех инструкторов провести на спарке «УТИ-4» и показать, как надо строить маневр при атаке наземной цели. Вы, – он указал на меня пальцем, как взведенным курком, – пойдете со мной первым. Поняли?

Я ответил утвердительно, но все же спросил:

– А тот маневр, что вы покажете, при атаке противника может пригодиться?

Комэск укоризненно посмотрел на меня, покачал головой и в сердцах пробурчал:

– Пригодится... только не в школе...

В тот же вечер в казарме появился красочно оформленный боевой листок, полностью посвященный моему полету. На нем изобразили огромное чудовище с фашистской свастикой на голове. Сверху на него летел крылатый козел с раздвоенной бородой и задранном хвостом: голова воинственно наклонена вниз для атаки, закрученные в кольцо большущие рога грозно и неудержимо нацелены на голову монстра, с копыт срываются струи воздуха, а на козле восседает моя персона, длинным копьём разящая уродливое тело чудовища.

Обижаться на такой блистательный по замыслу и исполнению дружеский шарж я не думал, но от критики все же не удержался:

– Эх, молодцы! Ну и сработали! Залюбуешься. Порядочек завели: не успеешь чихнуть на краю аэродрома, а уже всюду слышно. Завтра в провозном полете покажете свое благоразумие.

Ребята, конечно, понимали, что я не злился и разделял их шутки.

...Наступила зима. Эскадрилья наша работала с запасного аэродрома. В один из пасмурных и хмурых зимних дней я вылетел с курсантом Алексеем Проскуриным в зону. Видимость была слабая, горизонт мглистый. Земля, запорошенная снегом, однообразна: ни единого ориентира, за который можно бы зацепиться. Но Проскурин вел машину уверенно, в зону вошел на заданной высоте и по моей команде приступил к выполнению задания. А я тем временем еще раз уточнил место положения самолета относительно аэродрома и стал следить за скоростью, высотой ввода в каждую фигуру, высотой вывода и... совершенно забыл о земле.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.