СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев
Дмитрий Зубов

ХРОНИКИ БЛИЖНЕГО БОМБАРДИРОВЩИКА

САМОЛЕТ СУ-2 И ЕГО ЭКИПАЖИ

1941—1943

Дмитрий Михайлович Дёгтев
Дмитрий Владимирович Зубов

Хроники ближнего бомбардировщика. Су-2 и его экипажи. 1941–1943

Серия «Военная авиация XX века»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=30481680
Хроники ближнего бомбардировщика. Самолет Су-2 и его экипажи. 1941—1943: Центрполиграф; Москва; 2018
ISBN 978-5-227-07776-9

Аннотация

В основе книги лежит драматичная биография Героя Советского Союза Анатолия Самочкина, совершившего в годы войны 198 боевых вылетов, большую часть из которых на самолете Су-2. Кроме того, собран и обобщен материал о многих других пилотах и штурманах ближнебомбардировочной авиации, показан боевой путь 289-го и 209-го ближнебомбардировочных авиационных полков, а также корректировочно-разведывательных эскадрильях, являвшихся элитными специализированными подразделениями. На основе архивных документов, воспоминаний и других источников

подробно рассказано о тактике использования ближних бомбардировщиков в 1941–1942 гг., приведены многочисленные примеры их боевой работы на Южном, Юго-Западном, Брянском и Воронежском фронтах, проанализирована система награждения летчиков ближнебомбардировочной авиации и др. Также в книге приводятся уникальные подробности о методах обучения, порядках и нравах в советских аэроклубах и авиашколах в предвоенный период, рассказано о том, как создавался кадровый состав советских бомбардировочных полков. Авторы отвечают на вопросы, почему боевая живучесть самолетов Су-2 была на порядок выше, чем у других типов ударных машин ВВС Красной армии, в том числе штурмовиков Ил-2. Развенчивается миф о том, что в 1941 г. люфтваффе безраздельно господствовали в воздухе на всем Восточном фронте, а советская авиация повсеместно несла огромные потери из-за того, что летчиков якобы посылали в бой плохо обученными и неподготовленными.

Содержание

Предисловие 6
Глава 1 11
Они не искали легких путей 11
«Эта жизнь постепенно перестала меня удовлетворять» 25
«Так надо летать всегда» 38
Конец ознакомительного фрагмента. 49

Дмитрий Михайлович Дегтев, Дмитрий Владимирович Зубов Хроники ближнего бомбардировщика Самолет Су-2 и его экипажи. 1941—1943

© Дегтев Д.М., Зубов Д.В., 2018
© «Центрполиграф», 2018
© Художественное оформление серии, «Центрполиграф», 2018

* * *

Предисловие

Курская область. Город Обоянь. 22 декабря 1941 года. Городок, занятый немцами в середине ноября, за полтора месяца превратился в тыловую базу и одновременно важный опорный пункт на участке между Курском и Белгородом. Здесь отогревались водители грузовиков, доставлявшие боеприпасы на расположенную в 60–70 км передовую, сюда привозили раненых и гнали пленных красноармейцев, тут же в старых каменных зданиях дореволюционной постройки находились различные немецкие штабы, тыловые и ремонтные службы. По улицам и центральной площади Обояни беспрерывно ездили, скрипя промерзшими шинами по утрамбованному снегу, десятки грузовиков, за которыми тянулись обильные клубы пара из выхлопных труб. Периодически трещали мотоциклы и мерно отстукивали конные подводы. Кучки солдат в задубевших шинелях сновали по своим надобностям, проклиная тех, кто загнал их в эти заснеженные пустыни, и торчащий посреди них убогий русский городишко. Да еще опять этот проклятый снег пошел… Весь короткий зимний день в Обояни кипела работа!

И вдруг в небе послышался быстро приближающийся надсадный звук самолета, затем с окраины донеслась пулеметная стрельба, а в небе появилось несколько черных клякс от снарядов малокалиберной зенитки. «Russisch! Russisch

flugzeug!» – закричал кто-то, и все находившиеся на улице бросились в укрытия. Кто под стоящий грузовик, кто под телегу, а иные просто на снег. В то же мгновение совсем низко, прямо над городскими улицами пронесся небольшой одномоторный самолет. Не то истребитель, не то легкий бомбардировщик. Впрочем, все, кто давно находился в этом секторе фронта, уже хорошо знали характерный силуэт русского бомбардировщика Су-2!

«Иду стороной от дороги на бреющем полете, буквально прицепляюсь к земле, – вспоминал Анатолий Самочкин, пилот этого самолета. – *Вижу впереди Обоянь, поднялся к нижней кромке облаков, высота 200 метров. Направил машину вдоль улицы, на которой было до двух десятков машин, и хотел уже их бомбить, несмотря на усиливающийся обстрел.*

– Захожу на боевой! – командую штурману.

– Есть боевой! Открываю люки, – отвечает Иван.

И только уже хотел бросать бомбы, как заметил слева от себя большое скопление живой силы, автомашин, подвод с грузом.

– Стой, Иван, подожди, смотри слева.

– Вижу.

– Захожу на них.

– Давай, – отвечает штурман.

Зашел. Сбросили бомбы. Я отвалил вправо и в облака, уходя от обстрела. Штурман закрыл люки и за пулемет. Выйдя из облаков с другой стороны, я стал наблюдать за

этой живой массой, которая в панике шарахалась и гибла от нашего бомбового удара. Продолжая вести наблюдение за колонной, изучая ее численность, состав и направление движения, я немало удивился. Колонна была без интервалов, сплошная масса двигалась из Обояни на Солнцево. Состояла она из автомашин, повозок, артиллерии на конной тяге и живой силы. Немцы, видимо, рассчитывали на плохую погоду и потому растянулись примерно на 10 километров, пренебрегая всякими предосторожностями. Ясное дело, я не мог пройти мимо этого живого потока. Заходил с одной стороны на обстрел, прочесывая колонну своими четырьмя пулеметами, переходил на другую сторону, и тут уже Иван из своего пулемета косил и прижимал «гансов» к земле, до того момента, пока я вновь не заходил на атаку. Так продолжалось до полного расхода боезапаса. С низкой высоты было четко видно, как разбегались и падали немцы, скошенные нашими меткими очередями, как лошади шарахались в стороны и валились с ног».

Так выглядел типичный боевой вылет ближнего бомбардировщика Су-2. Разработка последнего была лично санкционирована Сталиным в середине 30-х годов в рамках так называемого проекта «Иванов». По замыслу вождя и командования ВВС Су-2 должен был стать самым массовым многоцелевым самолетом нашей авиации, который мог одновременно выполнять функции разведчика, бомбардировщика и штурмовика.

Машина мыслилась как своего рода рейдер по вражеским тылам. И Су-2, несмотря на то что его принятие на вооружение запоздало, а объемы выпуска были далеки от изначально планировавшихся, в целом оправдал свое предназначение.

В основе книги лежит драматичная биография Героя Советского Союза Анатолия Самочкина, совершившего в годы войны 198 боевых вылетов, большую часть из которых на самолете Су-2. Помимо этого, в работе собран и обобщен материал о многих других пилотах и штурманах ближнебомбардировочной авиации, подробно рассказано о боевом пути 289-го и 209-го ББАП, а также корректировочно-разведывательных эскадрильях. Последние фактически являлись элитными специализированными подразделениями, укомплектованными самыми опытными экипажами и выполнявшими задания, непосредственно поступавшие от командования воздушных армий.

Кроме того, в работе на основе архивных документов, воспоминаний и других источников подробно рассказано о тактике использования ближних бомбардировщиков в 1941–1942 годах, приведены многочисленные примеры их боевой работы на Южном, Юго-Западном, Брянском и Воронежском фронтах, проанализирована система награждения летчиков ближнебомбардировочной авиации. Также в книге приводятся уникальные подробности о методах обучения, порядках и нравах в советских аэроклубах и авиашколах в предвоенный период, рассказано о том, как создавался кад-

ровый состав советских бомбардировочных полков.

Авторы отвечают на вопросы, почему боевая живучесть бомбардировщиков Су-2 была на порядок выше, чем у других типов ударных самолетов ВВС Красной армии, в том числе штурмовиков Ил-2, действительно ли люфтваффе в 1941 году безраздельно господствовали в воздухе на всем Восточном фронте, а советская авиация повсеместно несла огромные потери из-за того, что летчиков посылали в бой плохо обученными и неподготовленными и др.

Стоит отметить, что история создания самолета Су-2 достаточно подробно и объективно описана в трудах Дмитрия Хазанова. Поэтому здесь этот вопрос рассмотрен кратко, в той степени, которая необходима для общего понимания темы.

Авторы выражают благодарность за помощь в работе над книгой военному историку Сергею Богатыреву.

По всем интересующим вопросам с авторами можно связаться по электронному адресу: fau109@rambler.ru.

Глава 1
«Достался нам век неспокойный»

Они не искали легких путей

«Достался нам век неспокойный» – так называлась книга Героя Советского Союза летчика Емельяна Кондрата, чья боевая карьера началась в Испании, где советские летчики воевали на стороне республики. Эта фраза как нельзя лучше отражает дух той эпохи. Горящая Испания, потом степи Халхин-Гола, заснеженные леса Финляндии – вся вторая половина 30-х – начала 40-х годов – это череда непрерывных военных конфликтов, в которых неизменно участвовали и советские авиаторы. Пожар войны разгорался все сильнее и по всему миру.

Настоящим олицетворением этого времени, когда почти все подростки мечтали стать не бизнесменами, депутатами и олигархами, а героями и летчиками, стал Валерий Чкалов. Родом из провинции, из семьи котельщика, Чкалов прекрасно вписывался в образ пролетарского авиатора. Начав зарабатывать на жизнь нелегким физическим трудом и однажды увидев в небе самолет, он твердо решил посвятить себя авиации. Ну а потом по стопам Чкалова тысячи и тысячи мо-

лодых людей, увлеченных авиационной романтикой, так же шли в аэроклубы и летные школы, чтобы покорять необъятное небо. И действительно, где еще приложить свои силы в «век неспокойный»?!

Даже девушки в те годы, когда «жить стало лучше, жить стало веселей», мечтали стать не фотомоделями и женами директоров заводов, а летчицами, трактористками и ударницами. Взять хотя бы знаменитую Нату (Надежду) Бабушкину! Она родилась в Костроме 14 марта 1915 года. Будучи настоящей спортсменкой и пионеркой, Ната в 11 лет вступила в Костромской союз воинствующих безбожников, тайно унесла из дома все иконы и сожгла их в костре на площади перед горкомом ВКП(б)!

Надо сказать, что слово «воинствующий» было вовсе не случайным, во второй половине 20-х годов в стране, в том числе в молодежной среде, шла настоящая война между комсомольцами и верующими, а также сектантами. Об этом свидетельствует громкий скандал, разразившийся осенью 1928 года в Выксунском уезде Горьковской области. Там серьезную конкуренцию коммунистическому комсомолу составляла секта евангелистов. Вместо того чтобы петь революционные песни и записываться в модные кружки безбожников, местный пролетариат стал посещать молельные дома и вступать в «христианское братство». Кулебакская община евангелистов сумела охватить не только весь уезд, но и села и деревни соседних районов. При этом наиболее позор-

ным, можно сказать, горящим для большевиков фактом было то, что свыше половины сектантов являлись рабочими металлургических предприятий! В самой Выксе молитвенный дом по злой иронии находился не где-нибудь, а на улице имени наркома просвещения Анатолия Луначарского. При этом евангелистами были заселены и почти все дома на ней. *«Это их база, откуда они исподволь, постепенно привлекают к себе «поодиночке» все новые и новые кадры и подкрепления,* – писала «Нижегородская коммуна». – *Пользуясь слабостью местных безбожников и равнодушием к антирелигиозной пропаганде партийцев, профработников и комсомола, евангелисты в Кулебаках перешли в форменное наступление на все общественные основы социалистического строительства».*

Но наибольший резонанс получил случай с двумя выксунскими девушками, которые, написав соответствующие заявления, вышли из рядов комсомола и перешли в секту. *«Их «обратила» одна из евангелистских «сестер» Дуня Исаева,* – возмущалась большевистская пресса. – *Ловкая женщина быстро сообразила, с какого конца подойти к знакомым девушкам. Она разговаривала с ними у станка на заводе, приглашала на чашку чая, возила их на сектантские вечера и в конце концов вполне успешно выполнила порученную ей «братцами» миссию. В этой индивидуальной обработке, обработке шаг за шагом, дома, на гулянье, в цеху и зарыта сила сектантов».*

Однако, как выяснилось, дело было не только в хитрости евангелистов, слабости культурной работы и «спячке» профсоюзных органов. Но и в самом ВЛКСМ, где тоже не все обстояло так, как показывали в старых советских фильмах. Нередко молодежь, вступавшая в него, не соблюдала клятвы, данные покойному Ильичу, и по-своему понимала, что такое моральный облик строителя коммунизма. Вместо того чтобы подавать своими поступками положительный пример остальным, комсомольцы, наоборот, вели аморальный образ жизни и занимались развратом. «Коммуна» опубликовала сенсационное интервью с одной из упомянутых девушек, променявших устав Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи на Библию:

«*– Как это вы променяли комсомол на сектантство? Неужели вам не понятна сущность евангелистского учения и его роль в современной жизни?*

Молодая девушка, расставшаяся с красной косынкой, долго и упорно молчит.

Какие же аргументы заставили ее, комсомолку, почти активистку, пойти к «братьям во Христе»?

– От своих товарищей по комсомолу, – медленно заговорила «обращенная», – я ожидала поддержки, внимания. Мне, по крайней мере, так казалось, что комсомол должен жить совсем другими интересами, чем остальная молодежь, но я столкнулась с пьянством, хулиганством, режущей уши матерщиной и приставаниями ребят, и я разо-

чаровалась…

Неохотно входила я и в секту. Но там сразу же меня заинтересовали коллективностью, вечерами с хоровыми песнями. Они не смеются над твоими ошибками, как это бывает у комсомольцев, а стараются исправить их, оказывают помощь…»

Факты, изложенные в интервью, в ходе проведенной проверки подтвердились. Например, в одной из комсомольских ячеек проверяющим не удалось обнаружить сочинений Ленина, советских газет и устава, зато там были найдены ящик водки, склад пустых бутылок и «непристойные», точнее, эротические открытки царских времен. Причем часть их них была припрятана в стопке бланков почетных грамот. В связи с чем руководители Кулебакского уездного комитета ВЛКСМ были сняты со своих постов и начата кампания по борьбе с пьянством и хулиганством в рядах организации…

Однако Ната была не такой! Из всех «передовых» направлений жизни Бабушкина выбрала спорт. Занималась одновременно плаванием, греблей, лыжами, бегом, коньками и т. д. А в декабре 1933 года 18-летняя Ната подала заявление о зачислении в Высшую парашютную школу. И уже вскоре прославилась на всю страну благодаря групповому прыжку женской группы без кислородного прибора с высоты 7 км. После этого Нату Бабушкину узнала вся страна, героическую девушку наградили боевым орденом Красной Звезды! С девушкой лично общались Сталин, Ворошилов и Горький.

Кульминация головокружительной карьеры Бабушкиной наступила в 1936 году. На ленинградской студии «Союзтехфильм» готовились к съемкам военного фильма «Цена ошибки», на главную роль в котором утвердили Нату. Однако перед этим девушку пригласили в Йошкар-Олу на празднование 15-летия Марийской области. Там девушки проводили показательные прыжки с парашютами с самолета У-2 с высоты 800 метров. Бабушкина затянула с раскрытием парашюта, и «цена ошибки» оказалась роковой… Во время приземления девушка не успела подставить ноги и ударилась спиной. Три дня Ната провела в больнице, где врачи категорически запретили ей менять горизонтальное положение тела. Однако Ната пренебрегла этим и решила присесть…

Вскоре во многих городах, например в центре Сормова в г. Горьком, между гостиницей и Домом стахановца, был установлен памятник погибшей девушке-парашютистке. Фонтан с ее фигурой простоял там до 60-х годов. Видимо, памятник изготовили из недолговечного материала, он пришел в негодность и был разобран. Герои 30-х годов, чье имя было связано со Сталиным, тогда были уже не в моде.

Судьба Анатолия Самочкина была чем-то похожа и на Бабушкину, и на Чкалова и в то же время схожа со многими другими его современниками. *«Нужно было что-то новое, смелое, решительное,* – вспоминал потом Самочкин. – *И вот раз иду с работы домой, смотрю: в небе над самым городом кувыркается самолет. Я с замиранием сердца наблю-*

дал, как его бронзовые крылья поблескивают в лучах солнца. Это был смелый летчик, настоящий ас. Вдруг стихает мотор, и самолет камнем падает вниз, затем снова заурчит в нарастающем темпе, и уже машина несется вверх, потом валится на крыло и уходит на выполнение новой фигуры высшего пилотажа. Я долго стоял и смотрел, пока самолет не скрылся с глаз. После много думал об этом отважном авиаторе, и у меня зародилась мечта непременно стать летчиком».

Анатолий Самочкин родился 1 мая 1914 года на борту парохода Симбирского пароходства, капитаном которого был его отец Василий Иванович. В это время судно проходило мимо города Рыбинска, а когда при крещении в местной церкви батюшка отказался указывать местом рождения каюту парохода, отец назвал свой родной город – Буинск. Поэтому в разных документах местом рождения указывается то Буинск, то Рыбинск. Когда Анатолию было уже 9 лет, его семья обосновалась в Рыбинске.

«До самой школьной скамьи лето я проводил с отцом на судах, – вспоминал он о своем детстве. – *Совал везде свой нос, сидел в верхней будке с капитаном и лоцманом, слушал разговоры о судовождении, учился стоять у штурвала. Было приятно осознавать, что такой мальчуган ведет большой корабль. Спускался в машинное отделение, сидел и наблюдал, как огромные кривошипы своими мощными «руками» ворочали без устали коленчатый вал, на который были*

насажены колеса парохода, и как лопасти колес опускались и поднимались из воды, выбивая ритм быстро идущего поезда, создавая своеобразную песню. Меня очень интересовали люди, управляющие движением парохода, я приходил к кочегару, смотрел, как он бросает в раскаленную топку дрова, а я ворочал и поправлял их, заставлял гореть равномернее и лучше. Подносил кочегару поленья, пытался бросить сам, но сильным жаром отбрасывало от топки, и я, как взрослый, окачивался водой из ведра. Но больше всего меня интересовала сама машина. Часами просиживал я с машинистом и масленщиком, спрашивал, почему она так плавно работает. Они терпеливо рассказывали мне как могли. Пробовал и сам запускать машину под их руководством, и какая же радость наполняла меня, когда машина медленно начинала оживать, набирая все больше оборотов. Ты гордился своей работой, как победитель, выигравший сражение.

Так проходило лето, одно за другим, откладывая в моей голове какие-то слои сознания, как будто растущее дерево откладывает слои древесины в виде годовых колец. Молодые годы своего учения я помню смутно. Знаю только, что я учился «так себе», больше хулиганил, дрался с ребятами. Учителя часто жаловались родителям, за что мне, конечно, попадало, но на следующий день в школе все начиналось вновь. Визг, суета, хлопанье партами, таскание за волосы. И только когда приходил преподаватель, мы становились смирными и тихими, с раскрасневшимися щеками

старательно выводили буквы или решали задачи. Мой старший брат Виктор был впереди на два класса. Он был у нас «тихоня», на него никогда не присылали записок к родителям за плохое поведение. Мне было очень обидно, но вот както раз пришел сторож с запиской из школы второй ступени, где учился Виктор. Я был очень доволен, что и он теперь провинился, но не тут-то было. Когда разобрались, выяснилось, что виноват в том деле опять был я. Сам заведующий школой Николай Васильевич Приселков обратился к родителям и написал о моих «проделках». Конечно, я получил приличную встряску»[1].

После этого случая Анатолий взялся за ум, сделал выводы и стал учиться хорошо. И успешно закончил семилетку. После этого, в духе времени, Самочкин по настоянию отца продолжил обучение в фабрично-заводском училище. Сначала числился в так называемой «слабой» группе, потом по собственной инициативе перешел в «сильную». Анатолий никогда не боялся трудностей и постоянно стремился брать новые высоты во всем. *«По техническим и производственным дисциплинам я быстро обогнал всех, учеба давалась мне легко, так как я был прилично подготовлен, плавая летом на пароходах с отцом,* – продолжал он свой рассказ. – *В училище я подкрепил свои знания теорией, стал отличником учебы, пользовался доверием и уважением товарищей и руко-*

[1] *Самочкин А.В.* Страницы жизни. Личные воспоминания Героя СССР. Нижний Новгород, 2004. С. 7.

водителей. Трудиться я любил всегда, так что порученные задания выполнял добросовестно, старался, чтобы моя работа была изящна и красива. В упорном труде появлялось мастерство, терпение, рабочая смекалка. Не раз работы, сделанные мною в слесарном, токарном и других цехах, направлялись на областные выставки как лучшие»[2].

В 1929 году Самочкин как образцовый пионер был рекомендован для вступления в комсомол «как вполне подготовленный для участия в более осознанной, политической жизни общества». *«В рядах комсомола я еще больше окреп политически и морально,* – вспоминал он. – *Научился понимать вещи, как они есть. Выполнял ряд поручений комсомольской организации, избирался секретарем ячейки, членом бюро, комсоргом»*.

Надо заметить, что, в отличие от 70—80-х годов, эпохи «застоя», когда членство в ВЛКСМ стало скорее традицией и формальностью, которую одни использовали для поступления в вуз, другие для будущей партийно-номенклатурной карьеры, в конце 20-х это была, по сути, боевая организация. Комсомольцы действительно являлись молодежной гвардией большевиков и проводниками нового быта и традиций. И одновременно борцами с всевозможными пережитками. К примеру, комсомольцы боролись против пьяных посиделок и всякого рода похабщины типа народных частушек. *«Всем прекрасно известно, какое огромное распространение*

[2] Там же. С. 9.

имеет в деревне частушка, – писала комсомольская газета «Ленинская смена». – *Сейчас уже есть немало замечательных песен народного творчества, в которых тематика резко отлична от частушек прошлых лет. Правда, в частушках осталось еще много наносного от пьяных посиделок и гулянок, много похабства и грязи. Можно услышать частушки против колхоза, против политотдела, так как классовый враг еще очень крепко держится за это большое оружие, каким является частушка в деревне. Наша задача заключается в том, чтобы выбить это оружие из вражеских рук и создать свою новую, бодрую, советскую частушку – любимицу деревенской молодежи»*. Новые комсомольские частушки должны были полностью заменить кулацко-пьяную похабщину. *«Ленинская смена» уже писала о том, какую частушку надо собирать,* – рассказывала статья «Новые песни придумала жизнь». – *Записывать, собирать можно частушки, отражающие животрепещущие темы дня, темы колхозной жизни, быта и т. д. Нужно посылать частушки самобытные, любовные и т. д. Нужны частушки, которые поют парни и девушки»*. Вроде таких:

Вышивала я миленку
На платочке слово КИМ.
Записался в комсомольцы,
Нынче стал совсем другим.

Сено сухо, сено сухо.

На сухое сено дождь.
Скоро, скоро в комсомоле
Будет наша молодежь.

Примерно в таком же духе была организована повсеместная борьба с «посиделками». Под таковыми понимались сборища в избах, сопровождавшиеся игрой в карты, пением похабных частушек и пьянками. Теперь им на смену должны были прийти смотры художественной самодеятельности, драматические кружки и красные уголки. *«Каждый комсомолец добивается, чтобы пол и стены его избы мылись не реже двух раз в неделю, а пол мелся сырым веником не реже 4 раз в день,* – писала «Ленинская смена». – *Комсомольцы борются за то, чтобы в избе было чисто и уютно, членами семьи соблюдались гигиенические правила (перед обедом мылись руки, имелось отдельное полотенце, зубной порошок, щетка, отдельная тарелка и ложка)»*. Нередко комсомольцам приходилось вступать в настоящие бои с «врагами культурного строительства». К примеру, в один из летних дней 1929 года комсомольцы завода «Красное Сормово» решили устроить карнавал на лодках. В качестве места выбрали речку Парашу. Молодые люди играли на баянах и гитарах, пели песни и читали вслух стихи, тем самым подавая пример праздно гуляющим на берегу, как надо культурно, по-коммунистически проводить досуг. И цели достигли. Правда, не в смысле хорошего примера, а с точки зрения привлече-

ния внимания. В разгар речного карнавала к поющим комсомольцам подплыла лодка с местными пьющими хулиганами. «Пиратов» возглавлял известный в Сормове хулиган, неоднократно судимый Константин Куликов по кличке Обрубок. Они подгребли к лодке, в которой сидели культработники юнстудии – Васьков и Володин с двумя девушками. Сначала хулиганы потребовали вместо всякой скучной «тарабарщины» сыграть им «Сербияночку» – популярную в то время песенку, придуманную на основе сибирских частушек. А потом начали горланить под баян нецензурные и блатные песни. Вот, учитесь, мол, как петь надо! Комсомольцы какое-то время терпели это «народное творчество», но потом возмутились.

«Что ты здесь нас учишь, здесь тебе не юнсекция, – заорали разгневанные хулиганы. – *Мы из тебя всю активность выбьем!»* После чего взяли весла и стали избивать ими комсомольцев и ринулись на абордаж лодки. Васьков после удара по голове упал без сознания, на помощь стали подходить другие лодки с комсомольцами, в итоге завязалось целое озерное сражение. При этом хулиганы, находившиеся на берегу, стали кидать в лодочников бутылки и камни. Комсомольцы в ответ высадили десант, и часть побоища перешла на сушу. Одна из лодок в итоге перевернулась, молодежь с гитарами повалилась в воду… Ну а закончилось все, как водится, на черной скамье. Милиция задержала сразу 14 человек, а потом над ними был устроен показательный суд

в Комсомольском саду завода «Красное Сормово». Главный «адмирал» «пиратов» – Куликов (Обрубок) получил полтора года тюрьмы плюс три года высылки, остальные отделались разными небольшими сроками и принудительными работами. *«Показательный суд на глазах у всех рабочих – самый лучший способ борьбы с хулиганством,* – торжествовала «Ленинская смена». – *Рабочие видят, как закон карает общественных вредителей, срывающих наше культурное строительство».*

«Эта жизнь постепенно перестала меня удовлетворять»

По окончании учебы в 1932 году Самочкину присвоили квалификацию помощника машиниста речных пароходов, а также разряд слесаря. После этого он, как в свое время и Валерий Чкалов, который в это время уже стал летчиком-испытателем, пошел работать на пароход.

«Плавал я по Волге, от Ржева до Астрахани; по реке Мологе, от Пестова до впадения ее в Волгу; по Шексне от Кириллова до Череповца, – вспоминал Анатолий. – *Работал на пароходах «Котельщик», «Медник», «Гаршин», «Гидротехник», «Информатор». Помню, как мы с помощником капитана на нашем «Гаршине» пришвартовывались к пристани с полного хода без всяких чалок, и тогда кто-нибудь из команды парохода говорил:*

– Вот смотри, с каким форсом подойдем, знай наших!

А затем, встречаясь глазами с капитаном, обменивались улыбками. Но навигация подходила к концу, меня, молодого парня, жизнь речного моряка, «сегодня здесь, а завтра там», вовсе не устраивала. Я искал для себя что-то новое, более интересное и перспективное. Меня занимала современная, быстро развивающаяся техника»[3].

---

[3] *Самочкин А.В.* Указ. соч. С. 10.

В итоге после первой же навигации Самочкин ушел с водного транспорта и устроился на Рыбинский моторостроительный завод № 36, в цех № 36, в отдел главного механика. Там ему пришлось заниматься изучением, освоением, наладкой и ремонтом новых иностранных станков, которые в тот период в больших количествах поступали в СССР из-за границы. Импортная техника, которую в период Великой депрессии скупали по всему миру, с одной стороны, позволяла стране сделать индустриальный рывок, с другой – совершенно не подходила к местным условиям. Большую часть рабочих составляли малограмотные и малокультурные пролетарии и вчерашние крестьяне, которые быстро выводили сложные станки из строя, а осваивали их «методом тыка» и на авось. Не случайно на некоторых заводах в середине 30-х годов были даже открыты так называемые «кладбища» станков, загубленных и запоротых бракоделами. А на надгробиях писали, мол, «злая рука токаря Иванова загубила меня…».

Анатолий, будучи талантливым технарем и человеком, стремившимся вникать в каждую мелочь, быстро заслужил авторитет у начальства и рабочих, неоднократно премировался, а потом довольно быстро дослужился до мастера.

«Теперь приходилось работать не только с «железками», но и с людьми, руководить и организовывать работу, – рассказывал Самочкин. – *Помню, как-то раз пришлось работать пять смен подряд. Товарищи мои измучились, я отпустил одного, другого, а сам все же продолжал работать и*

закончил ремонт станка в срок с хорошим качеством. Когда вышел из завода, от усталости валился с ног и спал на ходу. Как ни странно, но факт – идешь и спишь. В сонном состоянии ударялся то о стену здания, то о телеграфный столб, то оступался при сходе с тротуара. Дома упал как подкошенный. Проспав восемь часов, снова шел на завод и трудился как ни в чем не бывало. Правда, по пять смен я больше не работал, но по три – частенько. Но что не сделаешь для развития молодой индустриальной страны, на благо которой мы все трудились не покладая рук. Так росли, мужали и закалялись рабочие кадры».

Попутно с производственной деятельностью Самочкин, как образцово-положительный комсомолец, занимался и общественно-политической работой, в духе времени готовил выпуски стенгазет, проводил разъяснительные беседы с рабочими, пропагандировал государственные займы и выборы в Верховный Совет СССР, а также участвовал в комсомольских культмероприятиях. При этом, как ценный специалист на военном заводе, он каждый год получал отсрочку от армии.

Это было в 1935 году. В это время летчики, наряду с полярниками, были, пожалуй, главными героями страны. О них писали газеты, рассказывало радио и снимали фильмы, складывались песни.

Все выше, выше и выше

Стремим мы полет наших птиц,
И в каждом пропеллере дышит
Спокойствие наших границ.

Летом 1934 года вся страна чествовала участников полярной экспедиции академика Отто Шмидта. Отправившись исследовать Северный морской путь на пароходе «Челюскин», они сначала застряли во льдах, а потом, лишившись судна, два месяца провели на огромной дрейфующей льдине.

Конечно же сейчас, спустя 80 с лишним лет, кому-то может показаться, что героизация многомесячной эпопеи с плаванием во льдах, жизнью на льдине и последующим спасением была делом чисто политическим. Чего такого выдающегося сделали для страны челюскинцы? Побили все рекорды автономного плавания на льдине? И при этом не съели друг друга? В действительности надо просто мысленно перенестись в уже очень далекие 30-е годы. Телевизоров с их сериалами и программой «Время» не было, футбол и хоккей большой популярностью еще не пользовались. Зато много читали, а любимые книги, в том числе про героев-путешественников, во многих квартирах являлись чуть ли не главным богатством. А тут такие невероятные и драматичные приключения, да еще и на безлюдном и загадочном Крайнем Севере! За судьбой экипажа «Челюскина» следила и переживала вся страна от мала до велика. С замиранием сердца слушали новости по радио, а также сообщения самих чле-

нов экспедиции. Многие вырезали из газет все сообщения о судьбе экспедиции и отмечали ее путь на вывешенных дома картах. И конечно же радости народа не было предела, когда захватывающая история закончилась невероятным спасением всех ста четырех героев! Поэтому увидеть вживую членов экспедиции и спасших их летчиков для горьковчан было примерно то же самое, что встретиться с ожившими капитанами Грантом и Немо или же с Робинзоном Крузо!

Как только в городе Горьком узнали о том, что челюскинцы и летчики едут туда, им начали готовить теплую встречу. В районе Московского вокзала был установлен огромный макет парохода «Челюскин», а по всему городу прошли митинги и собрания, посвященные экспедиции. Ну а когда утром 8 июля «героический» поезд, двигавшийся из Москвы, пересек реку Клязьму, над ним появились раскрашенные в красный цвет истребители И-5 авиазавода № 21. *«В 12 час. 47 мин. стартуем на Гороховец,* – вспоминал один из летчиков. – *При сильных порывах ветра набираем высоту. Яркое солнце расширяет горизонт. Мелькают одна за другой станции: Дзержинск, Жолнино, Сейма, Горбатовка. Все они празднично убраны. Перрон на станции Сейма, точно обтянутый разноцветным ковром, залит живым людским потоком. Подходит поезд. Пачками бросаем листовки. Толпа заволновалась. Не слышим, но чувствуем, как горячо приветствуют дорогих гостей сейминцы»*. Следующая десятиминутная остановка была в Дзержинске. Длинный перрон

не смог вместить всех желающих, поэтому публика, желавшая хоть одним глазком взглянуть на героев страны, полностью запрудила пешеходный переход, облепила все заборы и крыши пристанционных зданий. После этого армада из 15 самолетов полетела низко над железной дорогой, чтобы предупредить горьковчан о приближении поезда.

Собственно из самих челюскинцев (без малого 104 человека) в Горький приехали только двое. Радист Эрнст Кренкель, который после гибели судна обеспечивал радиосвязь ледового лагеря с материком. Именно голос Кренкеля в основном слышали горьковчане из своих «тарелок», а позывной радиостанции «Челюскина» RAEM впоследствии был закреплен за ним в качестве личного радиолюбительского позывного. И Алексей Бобров – заместитель начальника экспедиции Отто Шмидта, в последние недели экспедиции заменивший заболевшего шефа на этом посту. Остальную часть делегации представляли летчики, спасавшие полярников: Анатолий Ляпидевский, Михаил Водопьянов, Иван Доронин и Михаил Бабушкин.

Визит проходил в духе времени. Сначала торжественная встреча на вокзале, затем митинг на площади у Канавинского дворца культуры, в котором затем состоялось выездное торжественное заседание пленума горсовета. Горьковский пролетариат представляли лучшие ударники и ударницы с заводов и фабрик. Среди последних затесался и рабочий с «Двигателя революции» некто Куклих, один из предста-

вителей бежавших из Австрии шуцбундовцев. Так называли членов отрядов самообороны социал-демократических и рабочих организаций от вооруженных отрядов австрийских националистов. 12 февраля 1934 года шуцбундовцы стихийно подняли восстание в Линце, Вене и других городах, которое закончилось провалом. Многие члены шуцбунда были вынуждены бежать в СССР, вследствие чего некоторые из них оказались в Горьком и вот теперь приветствовали челюскинцев. Такое вот причудливое, понимаешь, переплетение нитей исторического сюжета. В конце заседания председатель горсовета Грачев предложил немедля увековечить историческое событие. В результате было единогласно принято решение переименовать Вокзальную площадь в Канавине в площадь Челюскинцев, а улицу Полевую в Свердловском районе в улицу имени Боброва.

Ну а после отъезда гостей дальше на восток, в Чебоксары, тысячи впечатленных горьковчан отправились уже в кино. *«Пролетарии автозавода первыми в нашем городе получили возможность смотреть новый, поистине мировой документальный фильм «Челюскин» (Герои Арктики) – немой вариант,* – писала «Горьковская коммуна». – *Фильм о походе «Челюскина», о ледовом лагере Шмидта, об отважных летчиках – Героях Советского Союза! За четыре дня фильм смотрели около 6000 рабочих ГАЗ им. Молотова, все иностранцы, работающие на заводе, и 500 детей. Вечерние сеансы не могли обслужить всех желающих смотреть*

фильм, поэтому были устроены специальные дневные сеансы для работающих в вечерние смены». Фильм представлял собой хронику, снятую участниками экспедиции Шафраном и Трояновским. Причем он был не только смонтирован в рекордные сроки, но и распространен в небывалом для нашей страны количестве копий! После премьерного показа в киноконцертном зале автозавода (ныне кинотеатр «Мир») «Челюскин» демонстрировался в кинотеатре «Художественный», где за билетами выстраивались чуть ли не километровые очереди. В общем, получился настоящий хит!

Стоит отметить тот факт, что именно летчики, снявшие челюскинцев со льдины, стали первыми Героями Советского Союза: Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский, Василий Молоков, Николай Каманин, Маврикий Слепнев, Михаил Водопьянов и Иван Доронин. Причем в то время «Герой» являлось именно званием в прямом смысле слова, то есть никакой награды к нему предусмотрено не было. Дополнительный знак отличия – медаль «Золотая Звезда» была учреждена только 1 августа 1939 года, причем выдали его и всем ранее удостоенным почетного звания (в том числе посмертно, к примеру «Золотую Звезду» Валерия Чкалова получила уже его жена после гибели летчика). А упоминавшийся Ляпидевский, приезжавший в Горький летом 1934 года, первым в СССР удостоился награждения «дополнительным знаком»[4].

[4] Звание Героя Советского Союза получил и летчик Сигизмунд Леваневский.

Интересно, что в 1934–1935 годах почти во всех крупных городах СССР появились как площадь Челюскинцев, так и

По причине аварии самолета у мыса Онман в сам ледовый лагерь Шмидта он не летал, но позже, рискуя жизнью, доставил из Уэлена в бухту Лаврентия хирурга Леонтьева, который сделал там неотложную операцию по поводу острого аппендицита заместителю начальника экспедиции «Челюскина» Боброву. Однако свою «Золотую Звезду» Героя Леваневский так и не получил. 13 августа 1937 г. он на самолете ДБ-А с экипажем из 6 человек начал полет из Москвы через Северный полюс в Фэрбенкс (Аляска, США). После того как они пролетели над советским побережьем Ледовитого океана, командир сообщил об отказе крайнего правого двигателя и очень плохих метеоусловиях… С тех пор о судьбе самолета и экипажа ничего не известно, кроме одной неподтвержденной радиограммы, принятой одним радиолюбителем на советском Крайнем Севере.Существует несколько версий места падения самолета, но ни одна из них не нашла подтверждения. По одной из них, Леваневский долетел до побережья США, где эскимосы слышали в это время шум, похожий на летящую моторную лодку. Американскими летчиками были обследованы районы возможного падения, но безрезультатно. Согласно другой версии, самолет уклонился от курса и упал где-то в Якутии. В качестве возможного места падения называется озеро Себян-Кюель, где местные жители находили могилу с несколькими фамилиями, одна из которых оканчивалась на «…ский», а также мертвого человека в комбинезоне. А вот осенью 1941 г. в городе Горьком распространился слух, что пропавший без вести полярный летчик Леваневский, оказывается, жив! Причем… сбежал в нацистскую Германию, где вступил в люфтваффе! А в июле – августе сорок первого даже бомбил Москву, после чего был сбит и попал к нашим в плен. «Откуда есть пошла» эта «достоверная информация» и почему именно Леваневский «сбежал к Гитлеру», сказать трудно. Сию загадку не удалось раскрыть даже горьковским органам НКВД. Но есть версия, будто бы в плен действительно попал немецкий летчик с похожей фамилией, не то Леванский, не то Леваневски, и оттуда, дескать, все и пошло. Но так или иначе, о «предателе» Леваневском в начале войны говорили в очередях за хлебом, спрашивали о нем партийных лекторов на митингах.

улицы, проспекты и переулки в их честь[5].

Понятно, что после такого пиара у тысяч молодых людей из разных уголков страны тоже сразу же возникало желание стать летчиками и всенародными героями. А уже вскоре мечта молодого рабочего Самочкина тоже начала сбываться.

«Как-то услышал, что Рыбинский аэроклуб проводит набор курсантов, – продолжал рассказ о своей жизни Анатолий. *– Я со всех ног туда. Помню, что скупо и холодно приняли меня. Наговорили, что нужно принести целую кипу документов, пройти много комиссий. Но вот все это осталось позади, документы сданы, комиссии пройдены. Я в составе планерной группы аэроклуба. Началась кропотливая работа, строевая подготовка, изучение материальной части планера. И вот теоретические занятия окончены и мы на аэродроме. Посмотрели, что за планеры и как на них летают. Стали тренироваться сами. Прошел весь день, а я успел только посидеть в планере и покачаться на бревне. Как говорил инструктор – «пройти балансировку». А завтра снова аэродром. Пять километров пешком туда и столько же обратно, прямо на работу.*

---

[5] Со временем, особенно после войны, подвиг экспедиции Отто Шмидта стал постепенно забываться, а имена героев заслонялись новыми. В результате на сегодняшний день площади Челюскинцев остались только в двух городах: Ярославле и Туле. Что касается г. Горь кого, то в 1967 г. в честь 50-летия Октябрьской революции площадь Челюскинцев была переименована соответственно в площадь Революции. Ну а чтобы полярников совсем не позабыли, им «отдали» более скромную и отдаленную улицу в Автозаводском районе.

Помню, как целый день, до работы в вечернюю смену, натягивали резиновый канат (амортизатор) для того, чтобы очередной курсант мог подняться на 1–2 метра от земли и пролететь 10–15 метров по прямой. Лучшим давали сделать 15–16 натяжек, то есть на всю длину амортизатора. И вот когда ты, по сигналу инструктора, открываешь рычаг стартера, то планер как дьявол срывается с места и набирает высоту. Сидящий в кабине должен дать ручку управления от себя, держать траекторию полета и перевести аппарат на так называемое планирование, чтобы он шел к земле под небольшим углом снижения. Наш инструктор, Николай Алексеевич Бобин, дал мне наибольшую натяжку и напутствовал:

– Садись, Самочкин, да смотри в оба, не зависни!

А я ему в ответ:

– Ну конечно, в первый раз, что ли?

В действительности это было впервые. Никогда до сих пор не поднимался я на такую высоту, привязал ремни, жду команды. Слышу, Бобин отсчитывает:

– Раз, два… десять… пятнадцать… семнадцать. Старт!

Не долго думая, нажимаю стартер – планер, как птица, выскочил и вознес меня в небо. Отвожу ручку управления от себя, держу направление и плавно подвожу планер к земле. Метров 300–400 пролетел, а у самой земли наткнулся на гряду лыжней планера. Скорость была еще достаточно

велика, и меня выбросило из кабины, как пробку из бутылки. Оторвались ремни, поломался фанерный капот, который запирался замком и отскочил от планера метров на 5–6 в сторону. Зато был доволен и счастлив, что слетал так высоко и далеко. Подбежали ребята, мои однокурсники, инструктор и спрашивают, как мое самочувствие. Отвечаю, что все в порядке, за исключением капота и ремней. Инструктор и говорит:

– Придется вам, Самочкин, самим новый капот сделать, а то ведь завтра у нас праздник, как летать будем?

– Есть, сделать капот! – ответил я»[6].

После этого Самочкину пришлось до поздней ночи совместно с инструктором ремонтировать капот планера. И уже к утру летательный аппарат был снова готов к полетам. Ну а в стенгазете появилась карикатура с надписью «Самочкин при посадке на одну точку». На самого Анатолия первый настоящий полет произвел неизгладимое впечатление, и он упорно продолжал учебу. При этом юноше приходилось ежедневно ходить и на работу, преодолевая пешком по несколько километров. Впрочем, для того времени, когда автомобили и автобусы еще были экзотикой и даже ездовая лошадь была в дефиците, многокилометровые пешие переходы для народа были привычным делом. При этом аэроклубы выполняли функцию своего рода чистилища, в котором по-настоящему упорные и целеустремленные отсеивались от тех, кто захотел

[6] *Самочкин А.В.* Указ. соч. С. 12.

стать летчиком просто по примеру других или в дань моде. Самочкин и его друг Виктор Еремин оказались как раз среди первых.

После окончания курса планерной подготовки и сдачи соответствующего экзамена курсантов зачислили уже в летную группу. Первым делом будущие летчики изучали материальную часть самолета, теорию двигателя внутреннего сгорания, аэродинамику, метеорологию, теорию полета и другие предметы.

«*Учеба была серьезная, трудная, но очень интересная,* – вспоминал Самочкин. – *Всякое дело имеет свое завершение. Вот и мы наконец закончили учебу, сдали экзамены и вышли на аэродром. Ознакомились с самолетами. Нам показали, как пользоваться приборами управления, секторами газа, запоминали положение капота относительно горизонта. В общем, занимались так называемой наземной подготовкой. Затем начались полеты, сначала каждого из нас провезли по кругу в ознакомительном полете. Но я ничего не понял из этого первого полета. Не заметил, как самолет оторвался от земли, успел только посмотреть по сторонам, как снова уже на земле.*

– Ну как? – спрашивает инструктор.

– Ничего не понял, – ответил я.

– Ну, ничего, потом поймешь, – подбодрил меня мой наставник».

«Так надо летать всегда»

Весной 1936 года территория аэродрома отошла в ведение Волгостроя, так как оказалась на месте будущего Рыбинского гидроузла, в связи с чем полеты временно прекратились. Только в конце лета была выбрана новая площадка в районе деревни Воробьевка в 13 км от Рыбинска. Полеты выполнялись на двухместном учебном самолете У-2 – знаменитом «кукурузнике». Все «сталинские соколы» тогда начинали свою карьеру с этого знаменитого неказистого и тихоходного биплана, который позднее, в годы войны, переоборудовали в легкий ночной бомбардировщик. А самым памятным днем в жизни Самочкина, по его собственному признанию, стал первый самостоятельный вылет на этой машине.

«Помню, дал мне инструктор два полета по кругу, повторил все еще раз, я все выполнил в точности, затем проверку проводил начальник аэродрома Бабашов. Он вылезает из самолета и дает разрешение на самостоятельный вылет.

Меня охватило волнение, даже ноги предательски подрагивали. Это была не боязнь, не трусость, а прилив чувств и радости, что я сию минуту улечу в пространство вместе со своим другом У-2. И вот я на старте, проверил мысленно, все ли в порядке, и уже безо всякого волнения даю опережение и газ. Мотор увеличивает обороты, работает отлично. Самолет плавно набирает скорость, ставлю его в гори-

зонтальное положение, для этого поднимаю хвост движением ручки от себя. Скорость самолета все больше и больше, и вот он отрывается от земли, я выдерживаю его и через некоторое время перевожу в угол набора высоты. Все делал так же, как и раньше, за исключением того, что почувствовал облегчение. Ведь теперь я летел один. Произвожу первый разворот, второй, осматриваюсь, в воздухе никого. Вижу на земле посадочное «Т», строю маршрут по нему.

Такое чувство свободы, никто меня не подправляет, не подсказывает, передняя кабина пуста, голова инструктора не маячит впереди, не мешает наблюдению за горизонтом. Через передний козырек отлично вижу все приборы. Мне показалось, что машина идет гораздо спокойнее без наставника. Произвел третий разворот, рассчитал, когда сбавить газ, перешел на планирование, четвертый разворот, убедился, что машина идет правильно, тогда переключаю внимание на землю, нормально выровнял, подвел пониже и точно приземлился у самого знака. Зарулил в ворота, инструктор подходит сияющий:

– Вот так мои «фонари» летают, учитесь! Молодец, Самочкин, давай еще такой же полет, только ближе делай третий разворот, ясно?

– Ясно, товарищ инструктор!

И снова в воздухе, правильнее построил «коробочку» (так называется полет по кругу), но чуть промазал с посадкой, но это нормально. Вылезаю из кабины довольный, сияющий.

Ведь это самый памятный день в моей жизни. Мечты осуществляются, подхожу к начальнику аэроклуба и докладываю:

– Товарищ начальник, курсант Самочкин произвел два самостоятельных вылета, имеет 44 провозных полета, с общим временем налета пять часов десять минут. Разрешите получить замечания.

– Молодец, Самочкин, так надо летать всегда.

– Есть так летать всегда!»[7]

Вскоре наступила зима, и аэроклуб вынужден был перебазироваться уже в Мологу – древний город на низменном берегу Волги, который спустя всего несколько лет окажется в зоне затопления огромного Рыбинского водохранилища. Тем временем клуб получил еще три У-2, в итоге парк учебных самолетов достиг пяти штук. Городские власти Рыбинска предлагали на время учебы вовсе освободить курсантов от работы, но дирекция завода, загруженного срочными правительственными заданиями, согласилась только на предоставление административных отпусков. Но Самочкина это конечно же тоже не остановило, и он упорно продолжал учебу. Вставать приходилось в 3 часа утра, а уже в 4:30 курсанты поднимались в холодное зимнее небо. Все как на настоящей войне! При этом ребятам приходилось периодически решать еще и административно-хозяйственные вопросы, в частности, хлопотать о доставке бензина на аэродром.

---

[7] *Самочкин А.В.* Указ. соч. С. 13.

Учеба была сопряжена и с немалым риском.

«Помнится мне один случай, – вспоминал Анатолий. – *Пришел я из зоны, выполнил задание, зашел на посадку. На высоте 30 метров по инструкции нужно все внимание перевести на землю, а я почему-то заглянул в кабину, смотрю, у меня скорость по прибору около 70 км/час, а высота уже 5 метров, я знал, что на планировании нужно держать скорость 100 км/час. Отдал ручку от себя, пока все это выполнял, совсем потерял высоту, да как саданул колесами о землю. Только теперь и почувствовал, что она рядом. Конечно же, ручку управления на себя. Мой «конь» как взмыл вверх метров на пятнадцать, естественно, потерял скорость, газ-то был с опережением убран. Самолет стал падать. Вижу, что дело неладное, дал газ, а опережения нет, да к тому же резко. Мой бедный мотор чихнул два раза и замолк. Я даю вновь газ – сначала опережение, затем медленно прибавляю, слышу, мотор ожил и затарахтел. У меня отлегло от сердца. Командиры и курсанты, бывшие на старте, замерли в ожидании, что будет дальше. А Бабашов схватился за волосы, глаза закрыл и присел. Думали, «хана» моему самолету вместе со мной. В передней кабине за пассажира летел Виктор Еремин, когда я выправил положение, он оглянулся, покачал головой и улыбнулся. Повторно зашел на посадку как положено. Посадил самолет отлично. Зарулил к месту стоянки, вышел из кабины и докладываю инструктору:*

– Товарищ инструктор! Задание выполнено, при посадке произошел низкоскоростной «козел». Ушел на второй круг и совершил посадку.

Вот тут-то мне досталось от инструктора и начальника аэроклуба. Но вскоре дело уладилось, тем более что самолет был цел, а меня на день отстранили от полетов. Вскоре занятия продолжились, и выводы для себя я сделал серьезные».

Вскоре Самочкин освоил фигуры высшего пилотажа: «переворот», «петля Нестерова» и «штопор». При этом случайно подслушав разговор инструкторов о том, что он якобы «боится петли», во время следующего вылета в «зону» (так назывался безлюдный участок местности, над которым выполнялись наиболее опасные задания), курсант вместо положенных двух петель выполнил сразу шесть, а вместо двух витков на штопоре выполнил целых пять. Правда, начальство героизм Самочкина не оценило, а, напротив, отстранило его от полетов «за неумение считать».

Первый уровень мечты, можно сказать, был достигнут. Анатолий и его товарищи теперь были не простыми рабочими и курсантами, а без пяти минут летчиками. Практически персонажами с многочисленных пропагандистских плакатов про сталинских соколов, украшавших улицы и захолустной Мологи. К тому же в Испании началась гражданская война между националистами и франкистами, и все газеты ежедневно писали о воздушных боях в небе над Пиренеями.

Вечерами, не без основания довольные собой, молодые авиаторы гуляли в городском саду, пели песни под гармошку под восторженные взгляды местных девиц. По словам Самочкина, те буквально млели при виде летчиков-курсантов, доходило даже до драк с местными парнями, в которых, впрочем, курсанты, благодаря неустанной физической подготовке, также вышли победителями.

Наконец в начале зимы 1937 года в Рыбинский аэроклуб прибыла аттестационная комиссия Наркомата обороны. Теорию по многочисленным дисциплинам, по словам самого Самочкина, он сдал «кое-как», с трудом вытянув на средний балл 4,4. А вот за полеты он уверенно получил круглую пятерку. Высокие оценки получили также друг Самочкина – Виктор Еремин и курсант Анатолий Качалов. И уже вскоре Самочкину и Борису Засыпкину пришло предписание направиться в Ульяновское летное училище. Так и началась его длительная летная карьера.

Прибыв через пару дней на родину Ленина и поступив в указанное заведение, Самочкин, мечтавший стать военным летчиком, с разочарованием узнал, что училище готовит кадры инструкторов-летчиков для аэроклубов под эгидой Осоавиахима. Однако Анатолий не унывал и в Ульяновске тоже быстро выбился в отличники.

«Теоретическую закалку мы получили сильную, – вспоминал он. – *Строевую тоже. Не зря этим наша школа славилась. Бывало, выйдем на парад, идем красиво, все курсан-*

ты подтянуты, выправка отменная. В этом городе было танковое училище, так куда там танкистам до нас, запоем песню, весь город сбегается смотреть, как идут летчики. Комбат Слончиков, наш командир, знал службу, умел сплотить коллектив.

После академических часов расходились по кабинетам для самостоятельной подготовки до вечера. И так каждый день. Конспекты писали самым тщательным образом, знали, что нас ждут в аэроклубах как учителей-наставников. Учился я с интересом, настойчиво. Помогал товарищам разобраться в неясных вопросах, или они, в свою очередь, помогали решить трудные для меня задачи. В результате упорного труда я стал одним из лучших курсантов училища. Мой портрет был занесен на областную Доску почета. Дни шли за днями, и учебу мы благополучно закончили. Нарядили нас в новую форму, специально сшитую для каждого. Выглядеть стали прекрасно, конечно, не то, что мы могли получить в ВВС».

После окончания училища в декабре 1939 года Самочкин был направлен на работу в Сталинградский аэроклуб. Работа инструктором оказалась исключительно тяжелой. Если во время учебы летчик летал в день не больше полутора-двух часов, то теперь иногда приходилось проводить в воздухе чуть ли не по 5–6 часов в день. После полетов Анатолий так уставал, что спал прямо в трамвае по пути с работы. Потом подъем в 3 часа утра, снова бесконечные полеты, и так почти

каждый день, когда была летная погода. *«В программе обучения стояла и такая задача: научить курсанта исправлять ошибки при посадке,* – рассказывал потом Самочкин. – *Надо заметить взмывание (уход самолета от земли), высокое выравнивание (когда самолет летит горизонтально в метре и более от земли), почувствовать, что такое «козел» (это когда самолет ударяется о землю и подскакивает вверх). Для таких полетов выкладывается специальная полоса, называется она «низкополетная», где курсанты отрабатывают эти элементы. Как я уже говорил, у других инструкторов это получалось хорошо и просто, у меня – сложно и натянуто. Тогда командир отряда подходил к моему самолету, садился в него и показывал, как надо делать мягко и красиво. Взлетит высоко, выровняет, произведет нормальную посадку, опять взлетит, сделает «козла», исправит его, посадит самолет и снова взлетит. Я внимательно смотрел и слушал замечания командира. Постепенно в мой адрес стало поступать меньше замечаний, а вскоре начали и хвалить, ставить в пример»*[8].

Постепенно Анатолий привык к тяжелой работе, налетывал по 6–7 часов в день и не так уставал, как вначале. Однако, как это нередко бывало в длинной карьере летчика, эта жизнь «снова перестала его удовлетворять». Самочкину надоело постоянно жить в одиночестве в пустой комнате, да и работа инструктором в советских аэроклубах не отличалась

[8] *Самочкин А.В.* Указ. соч. С. 18.

разнообразием. Платили им тоже довольно скромно. Даже у экономного Анатолия, ничего не пропивавшего и не прогуливавшего, деньги всегда заканчивались за несколько дней до получки. Кормили в Волгограде тоже плохо. В итоге уже весной 1940 года Самочкин решил вернуться в родной Рыбинск.

Начальником местного аэроклуба был И.В. Скотнов, который помнил Анатолия еще курсантом. Тот с радостью предоставил ему тренировочную группу в составе 17 человек. Самочкин сразу обратил внимание, что сейчас, когда в Европе разгоралась война, контингент курсантов сильно отличался от того, что был в середине 30-х. Если тогда в авиацию шли, чтобы стать героями, в дань моде, то теперь это были молодые люди с серьезными соответственно времени лицами, некоторые уже успели закончить авиационный институт. Чтобы соответствовать своей должности, Самочкину пришлось ходить в библиотеку и самому тщательно готовиться к занятиям. Вначале группе выделили «убитый» У-2, на котором ранее уже летал не один десяток учеников, позднее он был заменен на новый «кукурузник». По воспоминаниям Анатолия, это была надежная и практически безотказная машина, чего нельзя было сказать о большей части советской авиационной техники. *«Помня, что инструктор должен быть на голову выше своих учеников, я часто тренировался в технике пилотирования самым тщательным образом,* – писал он потом. – *Летал в закрытой кабине, за-*

бирался в облака и там проверял свои способности управлять самолетом. Приучал себя к точной выдержке скорости и высоты полета»[9].

Стоит отметить, что Самочкина отличало не только упорство и внимательность, но, как и Валерия Чкалова, склонность к «воздушному хулиганству». Он тоже любил полетать на бреющем, попугать девчонок, что называется, «выпендриться». Впрочем, в отличие от Валерия Павловича, Анатолию Васильевичу хулиганство в будущем помогло неоднократно избежать верной гибели. Но тогда до этого было еще далеко, а пока Самочкин вволю лихачил в пока еще мирном советском небе. Однажды, пролетая с курсантом над большим селом, он взял управление на себя, сделал переворот, петлю, штопор, после чего вывел машину на бреющий. Затем Анатолий увидел школу, в которой как раз была перемена между уроками, толпы детишек бегали на лужайке. Каково же было изумление детворы, когда они увидели биплан, с ревом пикирующий прямо на них! Одни стали кричать, другие махать руками, третьи вместе с учительницей упали на землю. Вдруг падает?! Тем временем У-2 будто бы пошел на посадку, а толпа школьников помчалась за ним. Но потом самолет неожиданно дал полный газ, промчался над головами детишек, развернулся и ушел за село. Потом Самочкин увидел, что перемена закончилась, ученики побежали обратно в классы. Тогда он вновь развернулся курсом на школу и

[9] *Самочкин А.В.* Указ. соч. С. 18.

прошел на бреющем мимо окон! Все учащиеся тотчас снова выбежали на улицу, не обращая внимания на звонки и крики учительницы.

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.