



К. Ф. Белоконов
**В ПЬЮЩЕМ
НЕБЕ**

Кузьма Филимонович Белоконь

В пылающем небе

Chernovol V.G.

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=159680

В пылающем небе: Прапор; Харьков; 1983

Аннотация

Документальная повесть бывшего летчика-штурмовика посвящена незабываемым событиям Великой Отечественной войны. Автор воссоздает исполненные драматизма картины воздушных боев, рассказывает о мужестве и бесстрашии своих фронтовых товарищей. В повести проходит целая галерея живых образов, ярких героических характеров советских людей.

Содержание

Часть первая	6
На новый самолет	6
Линия боевого соприкосновения	21
Не было на фронте большей радости...	39
Взлет под вражеским огнем	57
Первые победы. Первая потеря	72
Воскресший из мертвых	85
Синяя пилотка	100
Конец ознакомительного фрагмента.	114

Кузьма Белоконь Герой Советского Союза

В ПЫЛАЮЩЕМ НЕБЕ Документальная повесть

*Однополчанам — живым и павшим
в боях с немецко-фашистскими
захватчиками посвящаю*

Автор

Работая над этой книгой, я стремился рассказать о героических буднях моих товарищей, с которыми в суровые годы Великой Отечественной войны «хлеб и соль делили пополам». После выхода в свет первого и второго издания книги «Суровое небо» близкие и родные моих погибших товарищей узнали о том, как они сражались и отдали жизнь за Родину. Я получил очень много писем от однополчан и незнакомых мне ветеранов войны, читателей старшего поколения и школьников, рабочих, студентов. Письма... Они шли и шли. Их авторы просили написать больше о боевых делах летчиков в тяжелый период отступления, рассказать о товарищах, которые первыми встретили врага и погибли смертью героев

в самом начале долгой войны, не успев получить наград и высоких званий. Я решил выполнить эти пожелания, заранее зная, что дело не из легких. Именно эти письма и долг перед светлой памятью погибших боевых товарищей вдохновляли меня при работе над книгой «В пылающем небе». Я хотел, чтобы о моих однополчанах, погибших и живых, узнало как можно больше людей нынешнего поколения. Если это мне удалось, то свой долг я в какой-то мере выполнил.

Часть первая

Это было до победных салютов

На новый самолет

Вот и промчались три года учебы в Сталинградском военном авиаучилище летчиков. Мы – вчерашние курсанты стояли в строю в ладно подогнанных темно-синих костюмах, затянутых скрипучими ремнями с портупелями, в белоснежных рубашках с галстуками, в начищенных до блеска хромовых сапогах. На голубых петлицах у каждого красовалось по два «кубаря». Начальник училища полковник Иван Константинович Нечаев зачитал приказ Наркома о присвоении воинских званий и направлении для прохождения дальнейшей службы. Одни оставались в школе инструкторами, другие – уезжали в летные части. Я был в числе «других». На следующий день с самого утра начались объятия, пожелания успешной службы, обмен домашними адресами – молодые военные летчики разъезжались в разные концы страны.

Пасмурным ноябрьским утром 1940 года мы, пять лейтенантов, приехали в Киев и прямо с вокзала направились на аэродром Жуляны, в штаб 227-го легкобомбардировочного авиаполка. Командир полка полковник Г. П. Турыкин при-

нял нас очень тепло и после короткой беседы, которая носила обычную в таких случаях форму вопросов и ответов, заключил:

– Лейтенант Белоконь, в первой эскадрилье будете, у майора Колокольникова.

Уже через десять минут я стоял перед широкоплечим среднего роста майором. Во время разговора он то и дело левой рукой отбрасывал назад непокорные, черные как смоль волосы, которые все время сползали на спокойные карие глаза. Глуховатым голосом Колокольников спросил, на каком самолете закончил училище, большой ли имею налет часов, поинтересовался семейными делами. Я чувствовал, что беседа подходит к концу, и мысленно уже собрался уходить, но тут майор неожиданно спросил:

– В отпуске был?

– Нет, – говорю, – не был.

– Тогда устраивай дела с квартирой и оформляй отпуск.

Через два дня я умчался в родное село Юрченково на Харьковщине. Несмотря на частые метели и снежные бураны, декабрь и начало января пролетели дома быстро, и я снова в полку.

Еще в пути от таких же молодых летчиков, как и сам, узнал, что издан приказ Наркома: кто не дослужил, будучи курсантом, до положенного в авиации срока, обязан дослужить на правах солдата срочной службы. Мне тоже пришлось два «кубика» лейтенанта заменить на «пилу» старшины и

перейти на казарменное положение. Мы с недельку поворчали – ведь никому не хотелось после лейтенанта в сержантах и старшинах ходить, – но последовавшие вслед за этим события оттеснили на задний план личные огорчения.

Перед строем личного состава всех пяти эскадрилий полковник Турыкин зачитал приказ, из которого следовало, что полк получает новые самолеты – Су-2. Поставлена задача: в кратчайший срок переучиться на этих машинах.

– Летать придется с большим напряжением сил, – говорил командир полка. – Выполнить программу переучивания в срок и без летных происшествий – вот наша главная задача.

Через несколько дней учеба пошла полным ходом. Хотя программа была очень сжата, все считали себя на седьмом небе: ведь скоро получим современный самолет! Правда, сначала мы имели скудное представление о Су-2, но все равно радовались – он же новинка в авиации.

...Идут занятия летчиков. Преподаватель диктует множество цифр: размах крыла, средняя аэродинамическая хорда, углы отклонения элеронов и триммеров. А дальше пошло: степень сжатия, зазоры клапанов, ход поршня, порядок работы цилиндров...

Хотя на улице еще зима, но от раскаленного камина и тесноты в классе невыносимая духота. Раскрасневшиеся летчики, прижавшись друг к другу, старательно записывали в тетради поток цифр.

– Федя, в полете ты забыл расстояние от верхней мертвой

точки поршня до нижней – твои действия? – шепчет лейтенанту Громову летчик Колобков.

– Товарищ Колобков, встать! Почему нарушаете дисциплину? – скомандовал преподаватель.

Иван нехотя встал, заложил пальцы за ремень, провел ими за спину, расправляя гимнастерку, и, переминаясь с ноги на ногу, с серьезным выражением лица сказал:

– Да это я, товарищ воентехник второго ранга, спросил лейтенанта Громова, что он будет делать в полете, если забудет расстояние от верхней мертвой точки поршня до нижней.

Класс грохнул. Преподаватель растерянно посмотрел на Колобкова, не зная, как выйти из положения, но потом переждал, пока «ученики» успокоятся, нашел в конспекте место, на котором остановился, и, как будто ничего не произошло, спокойно объявил:

– Продолжаем занятие.

По мере изучения характеристики самолета, его летных качеств, вооружения рождались разные мнения о нем. – Вот это самолет! – собравшись в круг, рассуждали летчики. – Кабина закрыта, зимой хоть в майке летай, не то, что на Р-пятом. На нем, бывало, только глаза мехом не закутываешь, а все равно тебя морозишко проберет до костей. А здесь – благодать! А вооружение! Подумать только: четыре ШКАСа¹ у

¹ ШКАС – авиационный скорострельный пулемет конструкции Б. Г. Шпитального и И. А. Камарицкого.

летчика, один у штурмана, да еще бомбы. Чего еще надо?

В стороне стоял лейтенант Колобков. Внешне безучастный к этому разговору, оказывается, он прислушивался очень внимательно и имел о самолете Су-2 свою точку зрения.

Иван Колобков отличился еще на Халхин-Голе. Будучи авиационным механиком самолета, во время боевых действий под огнем японских самураев он исправил поврежденную в бою «чайку» (так назывался наш истребитель-биплан с убирающимися в полете шасси) и был награжден медалью «За боевые заслуги». Позже поменял специальность – стал летчиком.

Иван уже тогда учился сопоставлять сильные и слабые стороны своей и вражеской авиации. Сейчас его тревожило, что установленный в кабине штурмана пулемет – недостаточно эффективное оружие против истребителей вероятного противника – гитлеровской Германии. Беспокоила и слабая броневая защита летчика, а у штурмана ее и вовсе не было. Но Колобков не только не высказывал своих опасений товарищам, он боялся признаться в них даже самому себе.

Листки календаря отсчитывали первые дни марта, а разгулявшейся метели, казалось, не будет конца. Снежные вихри носились по улицам города, наметая большие сугробы, бросая колючий снег в лица прохожих.

В эти дни на летном поле аэродрома непрерывно, днем и ночью, урчал трактор, таскавший за собой волокуши, но под-

готовленная взлетная полоса тут же снова заносилась снегом. Полковник Турыкин был не в духе: из-за такой кутерьмы в природе невозможно выполнить в срок программу летной подготовки. А он даже в мыслях не допускал этого.

Наконец метель прекратилась. К утру небо очистилось от облаков, теперь оно было глубокое и голубое-голубое. Под яркими лучами солнца искрились сугробы причудливо-сказочной формы. И так хотелось, чтобы природа оставила их навсегда нетронутыми. В перерыве между занятиями летчики и штурманы гурьбой высыпали из классов и, как когда-то в школе мальчишками, заиграли в снежки. Больше всех старался Громов. С Федей мы подружились с первых дней службы в полку. Каждый раз при встрече он первым делом спрашивал: «Ну, как дела, браток?». «Браток» было его любимым словом. Сейчас он, видимо, вспомнил свое детство на Волге и так увлекся этой азартной игрой, что его каштановые, всегда зачесанные назад волосы рассыпались, продолговатое лицо от широкой улыбки округлилось, радостью светились его серые, открытые, простодушные глаза. Он увлеченно бросал снежки по взлетающей вверх шапке-ушанке. Тут же был объявлен конкурс на лучшего снайпера по летящей мишени. В конце перерыва мы быстро подвели итоги, и победителю Громову был вручен приз – пачка папирос «Пилот».



Наступили теплые солнечные дни. Звенела капель, снег быстро чернел и становился ноздреватым.

Программа изучения Су-2 по схемам и плакатам заканчивалась. Мы ожидали практических занятий непосредственно на самолете. Командир полка целыми днями находился на аэродроме. Вместе с летчиком-инструктором он дождался погожего дня, чтобы получить провозные полеты и вылететь самостоятельно. Первые два полета по кругу и один в пилотажную зону² с инструктором Турыкин провел так, будто он на Су-2 налетал уже не один десяток часов. «Вот это летчик! – наверное, восхитился инструктор. – Что же ему показывать-рассказывать, если он летает, как зверь». А вслух сказал:

– Ну, товарищ полковник, думаю, хватит нам вдвоем уютить воздух, – и, улыбаясь, добавил: – Может быть, мешок с песком привязать на сиденье, как при первом самостоятельном вылете курсанта? – и оба рассмеялись.

В этот день Турыкин более десятка раз слетал по кругу, дважды был в зоне. Через день он и инструктор поменялись ролями: теперь в кабине инструктора сидел Турыкин, а «необученный летчик» впереди. К вечеру командир полка

² Пилотажная зона – воздушное пространство над характерными наземными ориентирами, где отрабатывается техника пилотирования.

уже был подготовлен к вывозке командиров эскадрилий.

Весна на Киевщине выдалась тогда дружная: быстро земля очистилась от снега, на летном поле сквозь прошлогоднюю сухую траву живо пробивались нежные, свежее-зеленые стебельки. В безоблачном небе ярко светило солнце, щедро согревая землю, пробудившуюся от зимнего сна. Зазеленели поля, разбухали на деревьях почки, весело насвистывали скворцы – все оживало, тянулось к солнцу, к жизни!

И аэродром напоминал сейчас растревоженный улей. Возле самолетов суетились техники, мотористы, оружейники. Начальник штаба полковник А. А. Семенов торопил штабников: в кузов машины вкладывались палатки, амуниция, в службах утрясались вопросы перевозки оружия и множество других. Летчики и штурманы тащили к стоявшей возле штаба машине чемоданы с немудреными пожитками: выходным обмундированием, туалетными принадлежностями.

– Не забудьте на чемоданах прикрепить бирки с фамилиями, а то потом дня не хватит, чтобы разобрать их, – напоминал начштаба.

– А чего тут хитрого? Бери, какой побольше да поновее, и быстро в свою палатку, – подмигнув товарищам, засмеялся Громов.

Настроение у всех было превосходное. А какое же оно могло быть? Все летчики вылетели самостоятельно на новом самолете в срок и без летных происшествий. А сейчас полк убывает в лагерь, где все лето летный состав будет совершен-

ствовать свое мастерство. Придется потрудиться всем – не только летчикам и штурманам, но зато осенью, по окончании лагерного периода будут подведены итоги, определены места, отмечены лучшие экипажи, проанализированы недостатки. Но это будет потом. А сейчас полк готов к перебазированию в лагерь.

После перелета на аэродром Бородеянка первый день был отведен на благоустройство лагеря. Работа шла дружно и весело. К вечеру все было готово, и теперь вчерашнего поля не узнать: на стоянках ровными рядами выстроились новенькие Су-2, натянуты белоснежные палатки в два ряда, расчищены и присыпаны желтым песком дорожки. В стороне от центральной аллеи выделялись две огромные палатки: одна для занятий, вторая – для штаба. Рядом с ними три – для командиров эскадрилий. Громов, Колобков и я разместились в одной палатке.

На следующий день, когда было еще темно, аэродром наполнился сильным металлическим гулом моторов. В одном месте стоянки он нарастал, переходя в мощный рев, в другом – постепенно затихал. Вырывающиеся из выхлопных патрубков красно-голубые языки пламени проносились вдоль фюзеляжа, освещая суетившихся техников, и тут же мгновенно исчезали. Шла подготовка самолетов к первым полетам на лагерном аэродроме. А когда огромный красный диск солнца выполз из-за горизонта, взлетел первый самолет. Полковник Турыкин сделал круг над аэродромом и ушел

в зону пилотирования. Через полчаса он классически сел точно у посадочного «Т», зарулил на линию предварительного старта, и, освободившись от привязных ремней и парашютных лямок, легко соскочил с плоскости.

– Погода отличная, начинаем полеты согласно плановой таблице, – в явно приподнятом настроении обратился он к летчикам.

И потекла лагерная жизнь по своему давно кем-то проложенному руслу: с рассвета до обеда летала первая смена, вторая готовилась к полетам. Во второй половине дня смены менялись ролями.

Неопытному глазу могло показаться, что на летном поле сплошная чехарда: одни самолеты, как жуки, ползут по земле, поднимая облака пыли, другие взлетают, иные почему-то «ходят» над аэродромом или, оторвавшись от земли, улетают в разных направлениях и растворяются в белесом мареве.

На самом же деле здесь все было продумано, до минут рассчитано, каждый четко знал и строго выполнял свои действия.

Руководитель полетами Турыкин особенно внимательно наблюдал за взлетами и посадками и тут же ставил оценки. Сегодня он, как никогда, доволен: в своем блокноте выставил только несколько «четверок», остальные «пятерки».

Вторую неделю стояли жаркие, знойные дни. В полдень почти с зенита невыносимо палило солнце. В мираже на горизонте земля то вздымалась, то прогибалась, как грудь ска-

зочного исполина. В поблекшем, словно выцветшем небе не слышно звонких переливов жаворонков, все степные птицы где-то нашли спасительную тень и тоже притихли. Степь замерла. Только где-нибудь в колышущемся горячем воздухе вдруг пронесется вихрь, ввинчиваясь огромным пыльным буровом в небо. И снова тишь.

Но аэродром жил своей, строго распланированной жизнью. Ожидавшие на «пяточке»³ своего времени вылета летчики и штурманы изнывали от жары.

– Ну, братцы, на «верхотуре» только и спасение, – сказал Громов, только прилетевший из пилотажной зоны. Он небрежно стянул с головы шлемофон и начал вытирать мокрые от пота волосы. На его лице была заметная усталость, ведь сегодня он летал на отработку пилотажа: «крутил» виражи, пикировал, боевыми разворотами и крутыми «горками» взмывал ввысь и снова бросал машину в крутое пики. Под самолетом, где-то далеко внизу, плыли величественные, сказочно красивые редкие облака, но ими мог любоваться только штурман, Громов же был до предела собран, он внимательно следил за показаниями многочисленных приборов и уверенными действиями удерживал стрелки на положенных местах. После выполнения задания он так «притер» самолет точно у посадочного знака, что руководитель полетами не выдержал:

– Вот, дьявол, сажает! И захотел бы, так не придерешься!

³ «Пятачок» – на старте место нахождения летного и технического состава.

Летная программа выполнялась успешно, но командир полка чувствовал, что с такими людьми можно сделать больше и постепенно увеличивал напряжение летного дня.

Ежедневно с утра до вечера над аэродромом висела густая пыль, в безоблачном небе стоял неумолкающий гул.

– Куда это наш командир спешит, до осени еще далеко, а мы и так летаем с опережением графика, – ворчали некоторые.

Турыкин знал, что летчики устают, но снижать темпы полетов не собирался. Командир полка делал все, чтобы летный состав быстрее освоил новый самолет. Как оказалось, на это были серьезные основания: шел 1941 год.

Самая короткая июньская ночь. На голубом небосводе несмело начинала загораться бледно-розовая заря, а самолеты уже готовы к полетам. Сколько же времени спали сегодня механики самолетов, техники звеньев, старшие техники эскадрилий, все авиационные специалисты – эти неутомимые труженики? Не простое дело – подготовить самолет. Он промахов не прощает. Не досмотри затяжки какой-нибудь «гайчонки», упусти поставить на первый взгляд ничего не стоящий шплинтик, и за пренебрежение к ним они могут жестоко наказать в полете.

Однажды, помню, в авиаучилище во время полета одного курсанта отказал мотор. При вынужденной посадке на лес – другого выхода не было – пилот по счастливой случайности остался жив, а самолет полностью разбился. Отчего же

мотор заглох? Оказалось, оттого что при заправке самолета бензином механик вынул фильтр из бака, туда попала муха и странствовала по бензопроводам, пока не перекрыла доступ горючего.

В авиации мелочей нет. Механик не отойдет от самолета, пока не убедится: все сделано, ничего не упущено. Он знает, что летчик доверяет ему свою жизнь. Вот почему, когда самолет летает по кругу, пилотирует в зоне – механик все время волнуется, переживает: все ли доделал, не придется ли летчику расплачиваться за его просчеты?

И сегодня в горячей удушливой пыли технический состав выполнял свою привычную, нелегкую работу: один помогал летчику надеть парашют, другой, ухватившись за консоль плоскости, еле успевал бежать, провожая свой экипаж в полет. Тот, истекая потом и чертыхаясь на чем свет стоит, воевал с мотором и никак не мог найти причину, почему он не запускается. А закончились полеты – надо подготовить машину на завтра. И так ежедневно. Вот почему каждый летчик высоко ценил труд механика своего самолета, старался чем-то облегчить его тяжелую и очень ответственную работу.

И снова весь день солнце беспощадно обжигало землю палящими лучами. Пройдя свой длинный путь, оно утомленно зависло над горизонтом, и сейчас его огромный багровый диск казался совсем близко.

Обгоняя колхозные стада брюхатых коров, тяжело идущих с сытных пастбищ, по дороге в лагерь мчалось несколько

ко машин. По пути справа и слева, словно застывшее зеленое море, стояли дородные хлеба. В машинах – летчики, штурманы, техники. Кто скажет, что эти неугомонные парни проснулись задолго до восхода солнца, провели по нескольку часов в небе, натаскались баллонов сжатого воздуха, набегались по аэродрому? Они едут жизнерадостные, веселые. И взлетела в безбрежную украинскую степь могучая песня:

Широка страна моя родная,
Много в ней лесов, полей и рек.
Я другой такой страны не знаю,
Где так вольно дышит человек.

Вот и лагерь. «Полуторки», завизжав тормозами, остановились у палатки комсостава. В это время к машине подбежал дежурный по лагерю и бойко сообщил:

– Товарищ старшина Белоконь, вас вызывает полковник Семенов! Срочно!

– Вот что, Белоконь, командировка тебе предстоит, – с ходу объявил начальник штаба после моего доклада о прибытии. – В Харьков поедешь. Завтра пораньше выезжай в Киев и любым поездом добирайся к месту, решай все вопросы и в среду чтобы был в полку. Вот тебе задание и командировочное предписание, – он протянул мне две бумажки. – Командир эскадрильи уведомлен.

Это было так неожиданно, что я вначале опешил, а потом в душе появилась скрытая радость: если позволит время,

проскочу в родное село Юрченково, домой. Представил, как меня встретит семья, и улыбнулся. Это заметил полковник, и мне сразу стало как-то не по себе.

21 июня я приехал в Харьков. От жары город опустел, казалось, я попал в какое-то провинциальное местечко. Но с наступлением вечера и прохлады улицы сразу ожили: люди спешили в театры, на эстрадные и танцевальные площадки – туда, где после трудового дня можно отдохнуть, повеселиться. В этом людском потоке то и дело мелькали темно-синие пилотки. Летчики громко о чем-то разговаривали, задорно смеялись, внешне были безразличны и независимы, хотя каждый с затаенной гордостью чувствовал на себе взгляды разнаряженных девушек.

По залитой светом центральной аллее парка имени Горького я спешил на эстрадное представление и чуть не опоздал. Весь концерт прошел под взрывы смеха и гром аплодисментов, а когда конференсье пожелал всем спокойной ночи, зрители еще долго стоя аплодировали артистам.

На землю опустилась ночь. Все умолкло. В безоблачном небе, казалось, и звезды замерли, словно и они боялись нарушить тишину. После трудового дня огромный город, легко вздохнув от изнуряющей жары, погрузился в спокойный сон.

Линия боевого соприкосновения

Когда я проснулся, то не сразу понял, ночь это или уже наступил день: было темно и только сквозь узкую щель в закрытых ставнях пробивались полосы света. Мне стало не по себе в этой маленькой душной комнатухе. «То ли дело на аэродроме!» – позавидовал я товарищам: раздольное поле, покрытое цветущим клевером, степной воздух, строгие ряды палаток, «грибки» дневальных, выстроившиеся новенькие самолеты, синь неба...

Свой выходной я наметил провести за городом, в лесопарке. Завтра рассчитывал решить все порученные дела, во вторник навестить родителей – и снова в лагерь.

Быстро оделся и на остановку. В трамвае душно, людей столько, что руки держу по швам. На одной из остановок на переднюю площадку втиснулся мужчина средних лет и, не переводя дыхания, скорее выдохнул, чем сказал:

– Слыхали? Война! – потом тревожно обвел нас взглядом и снова повторил: – Война!..

Война?!

На первой же остановке трамвай опустел.

Война... Командировка сразу потеряла свое значение. Все мысли были об одном – о нападении фашистской Германии. В ушах все время слышался голос диктора: «Гитлеровские войска вторглись в пределы нашей Родины...» Немцы бом-

били Киев, Минск, Севастополь – перечислял я мысленно названные города.

Скорее бы добраться до своей части!

На вокзале неразбериха. Люди метались от вагона к вагону, никто толком не знал, куда и когда будут отправляться поезда. С большим трудом пришлось добираться до Киева. Наш поезд то бесконечно долго стоял на каком-нибудь полустанке, то снова медленно двигался вперед. И только перед рассветом 25 июня он, наконец, прибыл в Киев.

Возле штаба авиадивизии стояла полуторка, на которой обычно возили продукты со склада в лагерь. Из кабины выглядывал знакомый шофер. Его трудно было узнать: грязное, заросшее щетиной лицо, воспаленные глаза.

– Что с тобой? – спрашиваю, показывая на небритое лицо.

– Три ночи не спал, – и махнул рукой. – Да это не беда. Вот, говорят, что мы немца впустили по всей границе – это уже беда! Неужели правда? Ох, не верю я этому!

– Я тоже слышал. Предатели всякие панические слухи распускают!

– Как полагаешь, долго война будет?

– Думаю, что долго ей не быть. Выгоним гадов, да так выгоним, чтобы и внукам своим заказали лезть на чужие земли! Ты не в лагерь? – с надеждой спросил я шофера.

– Туда. Садись, вместе поедem. Будешь под ребра толкать, чтоб не уснул.

В полдень мы были в лагере.

Там, где еще недавно стояли четкие ряды новеньких палаток, сейчас чернели земляные четырехугольники. Часть самолетов была расположена на границе аэродрома, остальные стояли замаскированные в высокой ржи.

Я направился к самолетам и дорогой машинально сорвал тяжелый колос, растер его на руке: крупные налитые зерна перекатывались на ладони. Почему-то припомнилось, как прошлым летом помогали убирать хлеб колхозу. А теперь во ржи стояли самолеты, зрелые колосья клонились к земле.

Возле стоянки самолетов второй эскадрильи я увидел Громова. Высокий, стройный, подтянутый, Федор стремительно бросился мне навстречу.

– Здорово, браток! Добрался! – тряс он меня за плечи. – Я думал, что уж и не увидимся больше.

– Я-то добрался, а у вас как дела, потери есть?

– Пока нет. Немцы не бомбили наш аэродром, ну, а теперь сам видишь, как разрушили машины.

Все самолеты полка, замаскированные рожью, стояли рассредоточенные в шахматном порядке. От окраины аэродрома до каждого из них рожь была повалена неширокой полосой.

– Вылетаем сегодня на аэродром Баскаки. Кажется, начнем воевать и мы, – заключил Громов.

Я пожал ему руку и пошел к своему самолету.

Точно в назначенное время взлетела первая эскадрилья и на высоте двухсот метров взяла курс на запад. За первой –

вторая, третья, четвертая, пятая.

Двадцать шестого июня в предрассветной тишине аэродром вдруг зарокотал, загудел различными голосами, то здесь, то там раздавались короткие пулеметные очереди, огненные пунктиры от самолетов уходили высоко в небо и постепенно затухали – технический состав готовил машины к первому боевому вылету.

Первый боевой вылет... Каким он будет – никто не знал. Но в своем воображении каждый представлял его по-разному:

– Ух, никак не дождусь увидеть, как от наших бомб загорится сразу несколько десятков танков, – признался Громов, и его глаза блеснули, как у озорного мальчишки.

– Не страшно, если и с истребителями встретимся, – подержал я друга. – Подумать только, в одну минуту тысячу восемьсот выстрелов дает наш «шкасик»! А их на самолете пять. Вот это огонь!

– Нет, хлопцы, – вмешался в разговор Колобков. – Не так легко будет воевать, как вы представляете. Немец вон как прет. Видно по всему, что нам очень тяжело везде – на земле, в небесах и на море. Мы должны настраивать себя на то, что драться придется не на жизнь, а на смерть.

– А как же иначе? – раздались голоса. – Александр Невский еще когда сказал: кто с мечом к нам придет, от меча и погибнет. Да и говорил он как раз в адрес фашистских предков.

– Получен боевой приказ! – обратился к нам командир эскадрильи майор Колокольников. В его словах была суровая торжественность. – Получен боевой приказ, – после короткой паузы повторил он, – нанести удар по танковой колонне, которая движется вот по этой дороге. – Карандашом майор показал на карте отрезок между двумя населенными пунктами.

Первый боевой вылет. Он запомнился мне на всю жизнь, как запомнилась встреча с небом, первый самостоятельный полет, первый прыжок с парашютом.

Комэск подробно объяснил весь порядок выполнения боевого задания. На полетных картах проложен маршрут. Нанесена линия боевого соприкосновения – ЛБС. Красным карандашом отмечена цель.

После командира слово взял старший политрук И. М. Кухарев. Наш комиссар был еще и отличным летчиком. В выступлениях да и просто в разговоре его голос всегда звучал властно и убедительно. Кухарев не только говорил, как надо делать, но свои слова подкреплял личным примером. Он мог в воздухе показать летчику, как надо выполнять тот или другой элемент полета.

Вот и сейчас он полетит в бой вместе с нами, а личный пример – это великая сила, его нельзя заменить никакими, даже самыми убедительными лекциями. Войну закончит Кухарев командиром полка, Героем Советского Союза. Но это будет так не скоро...

Солнце только взошло, но уже чувствовалось, что будет жарко. Небо было иссиня-голубое. По дороге, проходящей рядом с аэродромом, промчалась машина и оставила густую пыль, которая не осела, а повисла неподвижным серым облаком.

...Взвилась зеленая ракета и, прочертив в воздухе крутую траекторию, сгорела, не долетев до земли. Могучий рев содрогал аэродром. После взлета эскадрилья быстро приняла боевой порядок и взяла курс на запад. Видимость была, как говорят летчики, «миллион на миллион». Далеко вокруг на дорогах густыми облаками стояла пыль от идущих фашистских танков и машин.

Я шел замыкающим третьего звена. В поле моего зрения одиннадцать самолетов, которые то слегка приподнимались, то опускались. Скоро цель!

– Смотри за задней полусферой, – стараясь быть как можно спокойнее, передаю приказание своему штурману, а сам напряженно вглядываюсь в темно-голубую даль и в то же время держу в поле зрения впереди идущие самолеты, чтобы не нарушить боевого порядка.

– Сзади самолеты противника! – слышу в наушниках голос штурмана и тут же вижу, как от всех наших самолетов протянулись в противоположную сторону огненные струи – штурманы начали стрелять по приближающимся фашистским истребителям.

Вдруг в нашей группе крайний слева самолет, задрав нос,

круто полез вверх. На какое-то мгновение он замер, затем вздрогнул и стал падать. Сначала на хвост, а потом беспорядочно быстро понесся к земле. Столб черного дыма и пламени...

До боли сжалось сердце...

По дороге на большой скорости плотно шли немецкие танки. Их много, очень много. По параллельной дороге – множество крытых и бортовых машин. А шестерка фашистских «мессершмиттов» продолжает атаковать. Огненные пушечные трассы проносятся совсем рядом с нашими самолетами, а навстречу вражеским истребителям устремляются тоненькие красные пунктиры от ШКАСов.

Когда от самолетов отделились первые бомбы, трасса вражеского истребителя прошла крайний самолет ведущего звена. Он резко накренился влево и, круто снижаясь, с разворотом отошел от группы, оставляя за собой черный шлейф. Вслед за первым звеном сбросили бомбы самолеты второго звена, внизу вспыхнули два очага пламени. Взрывы бомб, горящие машины – все смешалось на дороге.

От чьей-то пулеметной очереди, обьятый пламенем, пошел к земле фашистский истребитель. Остальные «мессеры» отошли в сторону, но перед нами вдруг появилось на чистом фоне неба множество небольших облачков. Их становилось все больше. Пикируя, мы начали расстреливать вражескую колонну, и, когда снизились до шестисот метров, я увидел в стороне от дороги, над небольшим кустарником,

яркие вспышки. Только теперь я понял, почему «мессеры» отошли в сторону. Они не испугались, просто не хотели мешать своей зенитной артиллерии.

Неожиданно мой самолет качнуло вправо. Я рванул ручку влево, но самолет вошел в крутую спираль: левое крыло было пробито прямым попаданием зенитного снаряда. Ценой больших усилий удалось выйти из спирали. На какой-то миг наш боевой порядок рассыпался: самолеты товарищей были сверху и снизу, справа и слева. Но тут же эскадрилья снова собралась и, оставив на дороге пылающие фашистские танки и автомашины, повернула на свой аэродром. Зияющая дыра в крыле давала себя знать: самолет «зарывался», его сильно разворачивало влево. С большим трудом удалось посадить его на аэродроме.

Так закончился первый боевой день.

Вечером командир полка подвел итоги. Он сказал, что напряженная учеба в мирные дни дала свои результаты: уничтожено много гитлеровской техники и живой силы. Но было очевидным и то, что эти успехи достигались дорогой ценой: не вернулись с боевого задания шесть экипажей – двенадцать наших товарищей! Уже первый день показал, что основной опасностью для Су-2 будут немецкие истребители, ведь наши самолеты летали без сопровождения, но почему – мы пока не знали. Уже в сумерках летный состав разошелся по самолетным стоянкам на отдых.

Инженер полка тоже подытожил день работы техническо-

го состава, а в конце сказал:

– Поврежденных самолетов много, но к утру все они должны быть готовы к вылету. Поэтому вам придется сегодня не поспать.

Это была первая бессонная ночь технического состава. Никто даже представить не мог, сколько их будет впереди, этих бессонных, порой до предела напряженных и тревожных ночей.

Стремясь во что бы то ни стало захватить столицу Украины, гитлеровцы рвались на восток. Сотни танков, орудий, автомашин, тысячи фашистских солдат, в воздухе сотни самолетов – вся эта чудовищная лавина с каждым днем приближалась к Киеву, оставляя за собой разрушенные города, выжженные села.

Наблюдая за длинными вражескими колоннами, за темпом их продвижения на восток, мы в глубине души задавали себе один и тот же вопрос: «Почему мы отступаем?» Но ответа пока не находили.

Третьего июля по радио выступил И. В. Сталин и стало ясно, что над нашей Родиной нависла смертельная опасность, что враг силен и жесток, что нам придется вести длительные и тяжелые бои. И мы поняли, что для победы потребуется напряжение всех сил советского народа.

Этот день для полка был очень тяжелый. Десять немецких истребителей, как стая коршунов, произвели налет на наш аэродром. Они смогли уничтожить только один Су-2, но по

аэродрому разбросали много «лягушек» – небольших осколочных бомб замедленного действия, на которых подорвались четверо из технического состава. Вечером мы их похоронили на окраине аэродрома. Не вернулся с задания и наш командир майор Колокольчиков со штурманом.

В середине июля полк перебазировался на аэродром Чернигов. Город подвергался непрерывным налетам вражеской авиации. У нас осталось четыре исправных самолета, да и летчиков было уже немного. В это время поступил приказ – часть людей отправить в другие полки. Федор Громов, Иван Колобков и я были откомандированы вместе. Ни я, ни мои друзья не могли знать, что уже никогда не увидим никого из тех, с кем встретили врага в первые дни войны.

На другой день к полудню мы прибыли на аэродром Ичня, в 136-й ближнебомбардировочный полк. После нашего доклада командир полка подполковник Е. Е. Натальченко коротко спросил:

– На чем летали?

– На Су-два, товарищ подполковник. – Мы ждали, что он скажет.

– У нас нет Су-два. Придется переучиваться. В полку есть три самолета Пе-два и десятка полтора Р-пять, на которых летаем ночью. Кто из вас летал ночью?

Никто из нас ночью не летал.

В это время к нам подошел высокий загорелый летчик.

– Ну вот, комиссар, прибыло пополнение. Придется тебе

заняться ими, — сказал подполковник Натальченко.

— На «пешках»⁴ есть желание летать? — спросил глухим голосом комиссар Казявин. Он говорил медленно, был нетороплив в движениях.

Мы все хотели летать на этом самолете, ибо хорошо знали, что Пе-2 — замечательный бомбардировщик...

Вскоре мы убедились, что комиссар Анатолий Алексеевич Казявин был человеком доброй души, чуткого сердца и настоящим воздушным бойцом. Когда надо было получить важнейшие сведения о противнике, на разведку летел Казявин. Зорек был во всем. Он первый замечал затосковавшего товарища и всегда находил время поговорить с ним, а если надо, то помочь поднять настроение.

Прошло несколько дней учебы, и Казявин предупредил нас, что самостоятельно летать будем во второй половине дня, так как с утра он летит на разведку.

— Первым полетит лейтенант Колобков, — объявил комиссар.

Громов и я с завистью смотрели на своего друга, который сейчас стоял на плоскости самолета. Взревели моторы, и Пе-2 устремился в воздух.

Наблюдая за полетом Колобкова, все, кто находился на летном поле, тревожно посматривали на запад, откуда к аэродрому подходило мощное грозовое облако. Начали падать крупные капли, и вскоре аэродром закрыл сплошной

⁴ Так на фронте называли самолет Пе-2.

ливень. Летчик остался в воздухе. Стало темно. Где-то на высоте ревели моторы и этот рев то затихал, то нарастал, то снова ослабевал – это по приказу с земли Колобков ходил по большому кругу, ожидая улучшения видимости. Прошло немного времени, ливень ослабел, а вскоре и совсем прекратился, оставив на летном поле громадные лужи. Колобков приближался к аэродрому. Все, не сводя глаз, следили за самолетом.

Вдруг из-за деревни, расположенной западнее аэродрома, на бреющем полете выскочили два «мессера». Ведущий резко набрал высоту, зашел в хвост нашему самолету и тут же открыл огонь. Колобков по прямой пошел на пологое снижение, а немецкие истребители снова прижались к земле и скрылись.

Все произошло мгновенно, даже по радио не успели ничего передать. Когда самолет Колобкова, снижаясь, исчез за деревней, гул моторов сразу прекратился.

Вытолкав на дорогу буксовавший в лужах автобус, который все почему-то называли «Яша», мы поехали в направлении, где скрылся наш бомбардировщик. Еще издали увидели на противоположном берегу небольшой речушки самолет, перевернутый вверх колесами. Перетянув через речку, он, видимо, ударился выпущенным шасси о берег.

Через стекло кабины было видно, что штурвал крепко уперся в грудь Колобкова, все лицо его было в грязи и крови. Ваня что-то кричал. Но как проникнуть в кабину, вдавлен-

ную в мокрую землю всей тяжестью самолета?

В это время к машине подбежал мальчик с топором в руке. Кто-то из техников выхватил у него топор и начал рубить дюралевую обшивку. Металл скрежетал и поддавался с большим трудом. Из кабины доносился уже не крик, а глухой стон. Колобков задыхался. Попеременно люди работали топором. Наконец было прорублено небольшое окно, и Ивана удалось вытащить. Он был без сознания. Полковой врач поспешно сделал перевязку, и автобус увез Колобкова в санчасть. Что с ним было потом, до сих пор не знаю.

На другой день не вернулся из разведывательного полета экипаж второго Пе-2. В полку остался один «Петляков», на котором потом все время летал на разведку опытный экипаж во главе с младшим лейтенантом Василием Шаповаловым. А нам с Грозовым так и не пришлось полетать на этом замечательном бомбардировщике. Не было самолетов. Мы просили, чтобы нас отправили в другой полк, в котором самолетов хватает на всех, но где было командиру искать для нас такой полк!

Наконец нашлась и для меня работа. Однажды на нашем аэродроме Томаровка приземлился самолет СБ. Летчик возбужденно рассказывал, как после выполнения боевого задания на обратном пути на самолет напали четыре фашистских истребителя. Одного из них удалось сбить стрелку-радисту. Однако левый мотор бомбардировщика был сильно поврежден. На втором моторе он едва дотянул до нашего аэродро-

ма. В тот же день на попутных машинах экипаж подбитого самолета уехал в свою часть, а командир полка Натальченко собрал группу летчиков и спросил, кто из нас летал на СБ.

Я доложил, что училище закончил именно на таком самолете.

– Сможешь перегнать на другой аэродром после ремонта?

– Смогу, товарищ подполковник.

– Когда последний раз летал на СБ?

– Больше года, но я справлюсь, – с поспешностью произнес я.

– Смотри, головой отвечаешь за самолет, – предупредил Евгений Еремеевич. – Машина новая, полностью оборудована для ночных полетов. Только заменить поврежденный мотор. Сам должен понимать, как нужны нам сейчас такие самолеты.

На следующий день полк перебазировался на другой аэродром – немцы были уже рядом. Наша команда сразу же приступила к ремонту. Сняли поврежденный мотор. С нетерпением ждали, пока привезут новый. К вечеру немцы подошли совсем близко. Западнее аэродрома была слышна непрерывная артиллерийская стрельба, стрекот пулеметов. Два снаряда разорвались на аэродроме. А мотора все нет и нет. Уже совсем стемнело, связь с дивизией прервана. Что делать? В любой момент фашисты могли ворваться на аэродром. Если мотора не будет, самолет придется сжечь.

Легли спать, но никто не мог уснуть в эту тревожную ночь.

Стрельба по-прежнему не утихала. Я лежал и думал, как спасти самолет. Перебирал десятки вариантов. Перед глазами стоял серебристый красавец. Неужели его придется сжечь? Вдруг возле землянки зарокотала машина. Мы быстро выскочили. Кромешная тьма, сильный дождь.

– Мотор привезли? – кричу в темноту.

– Да мотор же! Где вы есть, черт побери. Ничего не видно, – донеслось с машины.

Сразу принялись за дело. Рядом с аэродромом рвались снаряды, не унималась стрельба, а дождь, словно издеваясь, продолжал хлестать еще сильнее. Трудились при двух карманных фонарях. Чтобы дольше пользоваться этими маленькими огоньками, я приказал зажигать их поочередно. Прошла ночь, а до конца работы было еще далеко. Только к полудню мотор поставили, осталось лишь запустить и опробовать.

До костей промокшие, голодные, с красными от бессонницы глазами, мы стали поочередно запускать моторы. Когда они были прогреты, техник звена Иван Авилкин произвел пробу, но поставленный мотор не давал и половины положенных оборотов. А бой уже шел на окраине Томаровки – это 25 километров северо-западнее Белгорода. Стрельба нарастала, где-то в стороне от нас рвались мины. Вся команда в десять человек окружила со всех сторон мотор, и каждый старался обнаружить причину неисправности. Но он по-прежнему не давал всей мощности, на которую был расчи-

тан.

Попытка взлететь не увенчалась успехом. Правый мотор неистово ревел, левый работал с перебоями. Самолет вертелся по раскисшему аэродрому, но на разбег не шел. Убедившись, что взлететь нельзя, весь мокрый от напряжения, я вылез из кабины. В это время на полном скаку к нам подлетел всадник в бурке-чапаевке.

– Какого черта возитесь? Немец скоро на аэродроме будет! Хотите, чтобы он летал на вашем самолете? – кричал раскрасневшийся всадник. – Или взлетайте, или сжигайте самолет и уходите! – И как бы в подтверждение его слов совсем недалеко от нас разорвался снаряд.

Медлить дальше было нельзя.

– Иван Иванович, что еще можно сделать, чтобы заработал мотор? – обращаюсь к Авилкину.

– Больше ничего, товарищ командир. Будем сжигать...

– Поджигай, – с трудом выдавил я из себя.

Авилкин открыл кран левого крыльевого бензинового бака, затем отошел в сторону, вытащил из кармана потертую газету, поджег ее и бросил под крыло. Когда наша машина техпомощи выехала на дорогу, самолет был уже объят пламенем. Мы слышали беспорядочную трескотню: то рвались патроны из боекомплекта.

«Сами сожгли, сами уничтожили свой самолет», – эта мысль не давала покоя. Так «линия боевого соприкосновения» для нас, летчиков, протянулась теперь и в воздухе, и

на земле.

С большим трудом удалось выехать за Белгород. Дальше машина не шла, везде была непролазная грязь. Чтобы быстрее догнать свой полк, решил сдать под расписку автомашину техпомощи отступающей воинской части, а самим добираться в полк всеми возможными способами. Мы двигались пешком на восток, чтобы выйти к железной дороге. Голодные и мокрые, молча шли размытым осенними дождями полем, с трудом вытаскивая ноги из липкой грязи. Меховые унты с галошами были словно громадные магниты, которые намертво притягивала земля.

Через неделю мы, наконец, вышли на железнодорожную станцию Волоконовка. Все пути были забиты эшелонами с заводским оборудованием, людьми. Дождь, казалось, никогда не прекратится... Грязные, мокрые, уставшие до изнеможения, брели мы между длинных железнодорожных составов, чтобы найти какой-нибудь вагон или хотя бы открытую платформу, где бы можно было отдохнуть. Отдохнуть... Сейчас мы больше ни о чем не думали.

– Дяди летчики, пойдемте в наш вагон, у нас очень тепло, пойдемте, – умоляя обратилась к нам подошедшая девочка. Она была одета в непомерно длинную шинель, на петлицах которой блестели буквы «РУ».

– А где ваш вагон?

– Да вон, совсем недалеко! – обрадованно воскликнула она.

Вскоре мы были в вагоне. От двери по обе стороны прохода – двухъярусные нары, между ними – раскаленная докрасна «буржуйка». Очень жарко.

Мы узнали, что это эвакуируется одно из харьковских ремесленных училищ. Когда начали снимать с себя мокрую одежду, девочки нас окружили со всех сторон и каждая старалась чем-нибудь помочь. Брюки и гимнастерки пришлось досушивать на себе. Мы залезли на верхние нары, и я сразу уснул.

Проснулся я от грохота и в первое мгновение не мог сообразить, что произошло. Вагон был пуст. В нескольких местах крыша пробита, возле меня горела одежда, на ней лежало несколько осколков. Сразу стало все ясно: был налет фашистских самолетов. Не раздумывая, выскочил из вагона. Плакали перепуганные дети. Меня потряс душераздирающий крик женщины. Когда я подбежал к ней, она стояла окруженная людьми. То, что я увидел, – забыть невозможно: женщина держала на руках изуродованное осколками безжизненное тело ребенка. Двое в белых халатах бережно взяли ее под руки и увели.

Только на десятый день мы нашли свой полк. Командир полка, стиснув зубы, выслушал мой доклад. Долго молчал, потом проговорил глухо:

– Правильно сделал, что сжег.

Не было на фронте большей радости...

По летному полю вилась поземка, морозный ветер пронизывал даже через меховой комбинезон. В этот февральский день командир полка приказал всему личному составу собраться у своего командного пункта.

Перед строем подполковник Натальченко зачитал приказ: штурманов откомандировать в распоряжение штаба дивизии, самолеты сдать в другие полки, а всем летчикам и техническому составу ехать в тыл для получения новых самолетов-штурмовиков Ил-2.

Штурмовик! Все слышали об этом замечательном самолете, а вот видеть не приходилось. О нем среди летчиков велось столько разговоров, что уже не всегда можно было разобраться, где правда, а где легенда. Говорили, что его не может поразить ни один немецкий зенитный снаряд, что его, как огня, боятся фашистские истребители.

Такие слухи ходили не зря. Штурмовик Ил-2 был необыкновенным самолетом, подобного ему не было на вооружении ни у наших врагов, ни у союзников по антигитлеровской коалиции до конца войны. Капот мотора и кабина летчика защищены броней особой прочности, толщиной до 7 миллиметров, за сиденьем двенадцатимиллиметровая бронированная плита, передняя часть фонаря кабины летчика из прозрачно-

го пуленепробиваемого оргстекла. А вооружение! Две пушки с запасом 300 снарядов, два пулемета и на каждый по 750 патронов, 8 «эрэсов»,⁵ мог брать до 600 килограммов бомб. Это же не самолет, а летающий танк. Об этих данных мы узнали позже, при его изучении.

На душе было и радостно и немножко грустно. Радостно потому, что в скором будущем придется воевать на грозном штурмовике. Но в то же время омрачало расставание со штурманами. Полк поэскадрильно замер в четких шеренгах. Перед строем стояли Натальяченко и Казявин. Начальник штаба майор Григорий Григорьевич Голубев зачитал приказ. Вот они и подошли, эти минуты. О них все знали, но каждому не хотелось верить, что это будет так скоро. На железнодорожной станции стоял товарняк. У вагонов толпились летчики, женщины, детишки. Майор Голубев властным голосом подал команду «По вагонам!». Раздался пронзительный гудок, паровоз натужно зачихал, зашипел и, выбрасывая огромные клубы пара, сначала забуксовал, громяхая колесами, затем медленно тронулся. Вслед уходящему эшелону махали десятки рук, пока последние вагоны не скрылись за поворотом.

136-й авиаполк убыл в глубокий тыл осваивать новый самолет, на котором в скором времени он появится на одном из участков огромного фронта.

По приезду на место назначения летчики и технический

⁵ Так на фронте называли РС – реактивные снаряды.

состав раздельно были размещены по казармам.

Как только летчики гурьбой ввалились в казарму, она сразу преобразилась: поднялся галдеж, посыпались анекдоты, ходуном ходили кровати – это ребята занимали поэскадрильно себе места. Тех, кому достался «второй этаж», уже успели окрестить «высотниками». Мы с Грозовым разместились рядом на «первом этаже». Только перед ужином все утряслось, и казарма утомленно затихла. Ужин был хотя и не такой сытный, как на фронте, но зато он проходил не под грохот бомбовых взрывов.

На второй день началась учеба.

«Будешь с «ильюшей» обращаться на «вы», он выручит в бою, отнесешься к нему с неуважением – накажет», – так всегда говорил на занятиях преподаватель по моторам. И хотя было тяжело, все без исключения учились старательно, увлеченно.

Ил-2 нас просто очаровал. Вот только на нем не было штурмана. Летчик все обязан делать сам. Штурмовик – это универсал: он летчик и штурман, бомбардир и воздушный стрелок, радист и фотограф. Он должен уметь на предельно малых высотах – до десяти метров – пролететь по заданному маршруту, найти цель и метко ее поразить. Ему приходилось вести воздушный бой с фашистскими истребителями, летать в сложных, а нередко и очень сложных метеорологических условиях. Вот такие требования предъявлялись к летчику-штурмовику.

В учебе нелегко было и техническому составу. Сейчас они зубрили множество цифр, которые им пригодятся на фронте при эксплуатации самолета.

Упорный труд в учебных классах подходил к концу, все готовились к экзаменам. Некоторые волновались больше, чем перед боевым вылетом, другие – готовили «спасательные круги» на случай, если придется «пузыри пускать»: старательно писали шпаргалки. «Шпаргалки – не помеха, – шутили ребята, – они появились еще при Аристотеле». А шпаргалки и не понадобились. Несмотря на то что программа изучения Ил-2 была пройдена в предельно сжатые сроки, экзамены прошли успешно. Почти все летчики получили отличные оценки, не отстали от них и техники.

Сразу же после экзаменов по теоретической и наземной⁶ подготовке в мае начались полеты. Поначалу мы никак не могли привыкнуть к некоторым особенностям самолета: ограниченному обзору на взлете и тенденции к развороту вправо. Но для опытных летчиков справиться с этими особенностями большого труда не составляло.

И вот программа переучивания закончена. С нетерпением мы ждали отправки на фронт. В конце июня был получен приказ, который предписывал полку перелететь на один из подмосковных аэродромов и войти в состав резерва.

На новом месте полк не сразу включился в боевые дей-

⁶ Наземная подготовка – практические занятия непосредственно на самолете по отработке всех элементов эксплуатации самолета и техники пилотирования.

ствия (резерв есть резерв). В воздухе и на земле продолжалась учеба: мы совершенствовали боевое мастерство на новом самолете, тактику применения его в бою, а технический состав закреплял навыки подготовки самолета к боевому вылету.

Наконец долгожданный день настал. 12 июля 1942 года по приказу командования, сделав прощальный круг над подмосковным аэродромом, полк взял курс на юг, где шли ожесточенные бои за Ростов-на-Дону.

Пока летели к Сталинграду, перебирал в памяти счастливые курсантские годы. Здесь мой первый инструктор Тудakov дал мне путевку в небо на самолетах У-2 и Р-5. Вспомнил своего второго инструктора, замечательного товарища и душевного человека – лейтенанта Феоктистова, с которым впервые взлетел и закончил училище на бомбардировщике СБ.

Кто знает, когда еще придется побывать в знакомых местах? И мне захотелось поближе пролететь над авиагородком. С разрешения ведущего отворачиваю от группы вправо и со снижением иду в его направлении. Вот он, наш красавец ДКА, впереди, справа по борту вижу центральный учебный корпус – в нем размещались наши казармы, классы, столовая. После окончания рабфака я впервые переступил порог этого здания, а через три года вышел из него военным летчиком.

Перехожу на бреющий полет и иду точно на этот корпус.

А когда начал он уходить под капот самолета – трижды показываю машину с крыла на крыло, «горкой» набираю высоту и догоняю свою группу.

Стоял знойный июльский день 1942 года. В накаленном воздухе висела такая густая пыль, что сквозь нее даже солнце казалось матовым. В облаках горячей пыли ползли подводы, на которых сидели женщины, старики, дети. Этому живому потоку, казалось, не будет конца: люди двигались на восток, гонимые войной.

В этот день наш полк произвел посадку на аэродроме в Батайске. Самолеты садились один за другим и сразу же за-руливали в капониры.⁷ После посадки, спрыгнув с плоскости на землю, я стоял и смотрел туда, где виднелся Ростов. Город был окутан дымом пожаров. В ту сторону летели все новые к новым группы немецких бомбардировщиков.

Неужели и Ростов отдадим? Закуривая на ходу, я направился к самолету Громова. Он тоже смотрел в сторону пылающего города.

– Ты был когда-нибудь в Ростове?

– Нет, не приходилось, – не сразу ответил мой друг.

Подъехала полуторка.

– Всем экипажам немедленно маскировать самолеты! – распорядился адъютант эскадрильи. – Сейчас будут развозить боеприпасы, сразу же приступайте к снаряжению, что-

⁷ Искусственное земляное сооружение, предназначенное для защиты самолета от нападения противника с воздуха.

бы к вечеру самолеты полностью были готовы к боевому вылету. Завтра начинаем!

Завтра начинаем! Наконец-то...

К вечеру все самолеты были приведены в боевую готовность: подвешены бомбы и реактивные снаряды, полностью заряжены боекомплекты пушек и пулеметов, машины заправлены бензином и тщательно замаскированы.

На другой день, едва на востоке заалела утренняя заря, аэродром наполнился рокотом, переходящим в рев, — механики пробовали моторы. Летчики собрались возле командного пункта. После получения боевой задачи командиры эскадрилий вышли из землянки. Выстроившись в одну шеренгу, мы стояли перед капитаном Т. К. Покровским. Это был настоящий летчик, и мы завидовали его боевой биографии. Наш комэск дрался с фашистами в Испании, громил японских самураев на Халхин-Голе, сражался на Карельском перешейке во время войны между Финляндией и СССР.

— Товарищи, — спокойно и твердо сказал Тит Кириллович, — наши наземные войска ведут тяжелые бои за Ростов. Сейчас, как никогда, им нужна помощь штурмовиков. Наша задача: нанести бомбардировочно-штурмовой удар по танкам, которые рвутся к городу.

После тщательного изучения задания — короткий митинг, посвященный первому боевому вылету на штурмовиках. Спустя полчаса взлетела первая эскадрилья, через десять минут — вторая. Справа ярко светило солнце, слева горизонт

сливался с водной гладью Азовского моря и дымом горящего Ростова.

– Подлетаем к цели! Смотрите, впереди танки, – раздался в наушниках шлемофона отчетливый голос Покровского.

Далеко внизу чернело множество прямоугольников, оставлявших за собой шлейфы пыли: танки, совсем близко один от другого, двигались по трем дорогам на юго-запад.

С земли во многих местах засверкали вспышки огня, и в небе появились гроздья черных шапок. Они возникали то почти рядом с самолетами, то выше нас. Эскадрилья шла в сплошных разрывах зенитных снарядов. Ведущий непрерывно маневрировал, меняя курс и высоту. Остальные повторяли его действия. Я во все глаза следил за самолетом командира звена старшего лейтенанта Михаила Рослова, чтобы не опоздать сбросить бомбы. Вот танки уже перед нами, в наушниках послышалось короткое: «Бросай!» И вслед за этим из самолетов ведущего звена посыпались бомбы.

Внизу сразу все окуталось дымом и пылью, вспыхнули очаги пламени. Но зенитки стали бить еще сильнее. Командир эскадрильи ввел свое звено в пикирование, и от самолетов отделился огненный поток – пошли в ход «эрэсы». Загорелись еще два танка.

Когда наше звено повторило этот же маневр, самолет Рослова с левым креном пошел на крутое снижение и, оставляя за собой длинную полосу черного дыма, скрылся где-то внизу в прифронтовой дымке.

«Береза-пять, Береза-пять, я Береза-два, — слышу голос Покровского, — немедленно пристраивайтесь ко мне!». Мы с Михаилом Кузнецовым тотчас выполнили приказание. Самолет командира группы пошел на подъем, за ним последовали и другие.

Впереди по курсу показалась новая колонна вражеских танков, идущих по дороге на Ростов — их было десятка четыре. Мы продолжали набирать высоту, чтобы атаковать их с пикирования. Ведущий, а за ним поочередно и мы переходим в пикирование. Нажимаю на гашетку. Раз... два... три... четыре... Получайте гады!

На выходе из пикирования пытаюсь увидеть результаты работы группы, но это невозможно: там, где только что шли танки, дорога в сплошном дыму. Разворачиваемся для новой атаки. Со всех сторон с земли несутся огненные пунктиры. Не знаю, что делали в это время в своих кабинах мои товарищи, но я своим телом производил, если можно так выразиться, настоящий противозенитный маневр: то наклонял голову ниже переднего бронестекла, когда «эрликоны»⁸ стреляли впереди и трассы неслись на кабину самолета, то крепко прижимался к бронеспинке и бронезаголовнику, когда зенитки поливали огнем самолет сзади.

Мы летели в море разрывов зенитных снарядов. Я шел последним и так увлекся танками, что, когда вышел из атаки, впереди уже не видел ни одного нашего самолета: на фоне

⁸ Так называлась малокалиберная зенитная артиллерия.

местности в утренней дымке потерял их всех из виду. «Ну, Кузьма, – сказал я себе, – теперь крути головой на все триста шестьдесят, ты остался один».

Прижался к земле еще ниже. Под крылом самолета, словно в калейдоскопе, мелькала земля с разноцветными лоскутками полей, одни строения стремительно сменялись Другими. Вот впереди показалась серебристая полоска Дона. Намереваюсь выйти на реку и пойти вдоль нее. Вдруг, словно скользя, справа, совсем близко от фонаря кабины, пронеслась огненная трасса. Мгновенно левая нога энергично пошла вперед, а ручка управления – влево. Справа сзади меня атаковали два «месса». С силой нажал на сектор газа, самолет послушно рванулся вперед. Навстречу неслась земля, а я, казалось, стоял на месте. Фашисты-то не отстают! Вторая очередь, третья... Трассы проходили совсем рядом. Я бросал самолет то влево, то вправо. Впереди показался Батайск. И тут «мессы» вдруг отстали. Ломаю голову: «Почему?» Сделав небольшую «горку» и повернув немного влево, чтобы посмотреть заднюю полусферу, вижу: сзади сверху в каскаде фигур носятся четыре самолета – два наших истребителя связали боем преследовавших меня фашистов. «Спасибо, ребята! Выручили». И снова я вспомнил о Михаиле Рослове: дотянул ли до аэродрома?

Механик Филипп Тополя встретил меня вопросительным взглядом. В моей задержке он, конечно, обвинял себя, но я поспешил его успокоить.

– О Рослове ничего не слышно?

– Ничего, товарищ командир, пока ничего, – ответил Тополя и, помогая мне отстегнуть парашют, сказал: – Там вас комэск ждет.

Тит Кириллович был не в духе.

– Ты не имел права бросать группу ни при каких обстоятельствах, – говорил он. – Если мы все так будем поступать, то немецким истребителям совсем легко будет расправляться с нами поодиночке. Хотел на полном газу уйти от вражеских истребителей? А ты подумал, какая скорость у тебя и какая у них? Ты же создавал им лучшие условия для маневра!

Я слушал молча. Капитан говорил убедительно, говорил о тех тактических уроках, которые надо извлекать из каждого боевого вылета. Слушая командира, я не переставал думать о Рослове.

– Если ты оказался один и тебя атакует истребитель сзади, – продолжал Покровский, – убери газ, выпусти посадочные щитки, а если надо, то и шасси, чтобы до минимума погасить скорость. На такой скорости «худой»⁹ удержаться не сможет. Он вынужден будет или отвалить в сторону, или проскочить вперед. Больше того, если он выскочит вперед, то неизбежно попадет под твой пушечный огонь. А немцы храбры только тогда, когда чувствуют на своей стороне чис-

⁹ «Худой», «мессер», «месс» – так наши летчики на фронте называли немецкий истребитель «Мессершмитт-109».

ленное превосходство.

Комэск замолчал, коротко взглянул на меня, потом, прищурившись, долго смотрел на запад.

– Жаль Рослова, – с горечью проговорил он, и я понял, что Покровский тоже все время думал о Михаиле.

Ко всему можно привыкнуть на войне, но к гибели товарищей... никогда.

– Разрешите идти, товарищ командир?

– Иди, – просто сказал комэск.

В этот день полетов больше не было. Многие самолеты вернулись поврежденными, и теперь техникам предстояло работать всю ночь, чтобы к утру машины ввести в строй.

А рано утром в землянку вдруг вошел Михаил Рослов... Радостные восклицания, объятия.

Вот что с ним произошло. Подбитый над целью, его самолет быстро терял высоту, стал почти неуправляем, а с земли неистово стреляли зенитки. До своих рукой подать, но земля стремительно приближалась, а там был враг. Солдаты в серых мундирах, стреляя из автоматов, бежали к предполагаемому месту посадки. Рослов пытался дотянуть до своей территории. Вдруг на какое-то мгновение мотор снова заработал и сразу же заглох. Опытному летчику и этого было достаточно: использовав совсем небольшой запас скорости, он сделал пологую «горку», снова пошел на снижение, и немцы остались позади. Едва перетянув траншеи, в которых были наши солдаты, самолет брюхом тяжело коснулся земли. И

вот сейчас Рослов вместе с нами.

На следующий день снова получен приказ наносить удары по танкам в районе станции Персиановки. Первым летит звено Рослова. Мы в воздухе. Слева от ведущего – Кузнецов, справа – я. На бреющем полете Рослов точно вышел на цель, атака для немцев была неожиданной. Они в панике разбегались и прятались за танками. Но когда мы пошли в атаку вторично, гитлеровцы, видимо, опомнились и обрушили на нас шквал огня. Трассирующие снаряды танковых пушек, как метеоры, проносились рядом с кабиной. Уже горели четыре танка, взорван бензозаправщик, а мы продолжали штурмовать. Вдруг самолет Рослова резко накренился вправо и тут же врезался в скопище танков: снаряд танка отбил правое крыло штурмовика, и летчик ничего не мог сделать – не было запаса высоты, чтобы воспользоваться парашютом. С Михаилом Кузнецовым мы возвращались вдвоем, навсегда оставив на поле боя своего командира.

С чувством лютой ненависти готовимся к повторному вылету – туда же. До мельчайших подробностей в памяти запечатлелся недавний полет. Мы понимали – предстоящий будет намного труднее: фашисты уже знают, что со штурмовиками шутки плохи, и готовятся к встрече.

Задание получено. Вышли с Михаилом из землянки. Молча обнялись, расцеловались и так же, без единого слова, разошлись к своим самолетам. Механик Тополя все время наблюдал за нами, но так и не сказал ничего. Я вспомнил о

Феде Громове. Первая эскадрилья, в которой он был, располагалась дальше от КП. Не было времени даже повидаться. Днем бои, а вечером после ужина каждый мечтал добраться поскорее до своей койки и хоть немного отдохнуть, расслабить до крайности напряженные за день нервы. Как хотелось увидеть его сейчас!

Ведущим шел Кузнецов, я – ведомым. Немцы нас ждали: как только показалась хорошо знакомая нам цель, танки открыли сильнейший огонь. На миг оглядываюсь влево и вижу, как одна бомба Кузнецова попала прямо в танк. Сильный взрыв – и танк горит. На втором заходе оба обстреливаем фашистскую технику пушечно-пулеметным огнем. Но что это? Из выхлопных патрубков самолета Кузнецова повалил дым и, чуть накренившись, он начал разворачиваться влево. Понимаю, что он подбит и спешит уйти на свою территорию.

– Дотяни, Миша, дотяни! – Я машинально налег на сектор газа, словно этим мог помочь своему другу.

Маневрируя в огненном море, я потерял его из виду. От злости и досады все кипело внутри, но я почему-то был уверен, что Кузнецов дотянет до своей территории. Наконец вырываюсь из этого пекла и, прижавшись к земле, беру курс на аэродром. Еще издали увидел посреди летного поля самолет с убранными шасси. Возле него никого не было. «Не Мишка ли?» – мелькнула надежда.

Выхожу на последнюю прямую с запада, со стороны железной дороги и планирую на посадку. Но неожиданно на

железнодорожном полотне появились какие-то вспышки. Оглядываюсь, и в этот миг вижу пикирующего на меня фашистского истребителя. А я уже выпустил шасси и посадочные щитки – самолет потерял скорость и маневренность. «Вот гад, и сесть спокойно не дает!» Размышлять было некогда. Мгновенно принимаю решение: убрать щитки и шасси, и с маневром уйти из-под атаки! Но немец опередил меня. Его следующая очередь прошла по фюзеляжу. Резкий удар по бронеспинке. Теперь только садиться! Мой самолет как раз на высоте выравнивания. В это время выше меня проскакивает замасленный самолет с черным крестом на фюзеляже.

Вот и земля. Не открывая фонаря кабины, после пробега подруливаю к капониру. Выключаю мотор и, закрыв глаза, продолжаю сидеть. Наступила тишина, до звона в ушах. Только сейчас почувствовал неимоверную усталость. Ничего не хотелось, лишь бы вот так сидеть не шевелясь.

– Что с вами, товарищ командир? – застучал по фонарю кабины Тополя.

– Со мной? Ничего... Кузнецов прилетел?

– Еще не прилетел.

– А чей же это самолет на брюхе лежит?

– Кто-то из первой эскадрильи.

– Живой?

– Живой, сам вылез. А что с Кузнецовым, товарищ командир?

– Что-что! – вспыхнул я, срывая досаду на ни в чем не повинном механике. – Подбили его...

Тополя вздохнул тяжело, словно сам был виноват в этом. Уж он-то знал, что такое лететь на задание вдвоем, а возвращаться одному. Они, механики, ждут возвращения летчиков из боя так, как только матери могут ждать своих сыновей.

– У тебя есть махорка, Филипп?

– Есть, товарищ командир.

Я взглянул на своего механика, этого добродушнейшего, не очень разговорчивого человека, который не отойдет от линии старта, пока я не взлечу, и не покинет летного поля до моего возвращения.

– Знаешь, Филипп, называй меня просто Кузьмой, ну хотя бы когда мы вдвоем.

Тополя застенчиво улыбнулся:

– А я и так называю вас просто Кузьмой, правда, когда вы уже в воздухе.

– Ну, а теперь и на земле будет так... договорились?

– Хорошо, товарищ командир, – ответил Тополя.

...Михаил Кузнецов, раненый, на сильно поврежденном самолете, произвел вынужденную посадку с убраннным шасси на территории, занятой немцами. Когда самолет еще полз на брюхе, оставляя за собой глубокий след, у летчика мгновенно созрела мысль, где можно скрыться до наступления темноты. Еще с воздуха он заметил овраг, который глубоко вклинился в массив ржи. Как только самолет остановился,

Кузнецов освободился от парашюта, выскочил из кабины и тут же залег в небольшую канаву. Вокруг тишина. Только где-то вдали был слышен рокот танков да изредка доносилась артиллерийская стрельба.

Поднялся. Нигде никого. Сориентировался, в какой стороне овраг. Он оказался примерно в трехстах метрах. Самолет дарить немцу не стал. Вернулся к машине. Отрезал от оставленного в кабине парашюта два куска шелка, окунул их в бензин, положил один на распушенный парашют, а второй – на горловину бензобака. Еще раз оглянулся вокруг. Затем поджег шелк и бросился в сторону оврага. И как раз вовремя. Не успел прийти в себя и подумать, что делать дальше, как услышал звук автомашин. Приподнялся. На большой скорости к самолету ехали два грузовика с автоматчиками. Вот машины резко затормозили, но автоматчики, соскочив на землю, не решались подойти к объятому пламенем самолету. Видимо, они были уверены, что летчик остался в кабине. Когда взорвались бензобаки, они сели в машины и уехали восвояси. За всем этим Кузнецов наблюдал на ходу. Он выбрался из оврага, прополз во ржи, по открытой местности перебежал к небольшому участку вспаханной земли и залег в борозде. Двигаться дальше не было сил и он лежал, пока стемнело. Вдали пылало зарево – горел Ростов. Избегая дорог, Кузнецов пошел в направлении зарева. Изредка он останавливался, напрягая слух, и снова шел. До рассвета во что бы то ни стало надо было попасть к своим. Летняя ночь

так коротка! Мучила жажда, подкашивались ноги, хотелось сесть и передохнуть хоть несколько минут. «Не садиться! – приказывал он себе. – Времени мало!»

Вдруг нога попала во что-то мокрое. Кузнецов с трудом нагнулся – так и есть, лужа. Потрескавшимися, сухими губами он припал к ней, торопливо сделал несколько глотков, и только тогда ощутил зловонный запах гнили. Он встал, но его затошнило, земля уходила из-под ног. Стоял, широко расставив ноги. Сколько прошло времени? Минута?.. Час? Он не знал. Пришел в себя и снова побрел.

– Стой! Стрелять буду! – вдруг услышал Кузнецов, словно во сне, русскую речь.

– Свой я, советский летчик!

– Вы все свои. Руки вверх!

Кузнецов поднял обессиленные руки. К нему подошли два человека с винтовками, на пилотках у них были звездочки...

Вскоре он сидел в землянке и с жадностью ел мясные консервы, запивая их холодной водой из алюминиевой кружки.

Через три дня мы вновь с ним встретились.

Пожалуй, нет на фронте большей радости, чем снова вдруг увидеть своего боевого Друга, которого мысленно ты уже похоронил.

Взлет под вражеским огнем

Раннее утро 24 июля. Я стою возле своего самолета. Ростов по-прежнему окутан густым дымом. Но странное дело, немецкой авиации нет. Еще вчера почти непрерывно над городом «висели» фашистские истребители и летели одна за другой группы бомбардировщиков. А сейчас почему-то в небе спокойно.

«Спокойно», – подумал я с необъяснимой тревогой. Достал из кабины самолета футляр из-под патефона, служивший мне чемоданом, вынул бритвенный прибор, чистый подворотничок и, усевшись под плоскостью, начал приводить себя в порядок. Война войной, но и в бой не хочется идти неопрятным.

Подошли Громов и Александр Марченко.

– О, да тебя хоть к королевскому столу приглашай! Или, может, все-таки с нами пойдешь в столовую завтракать? – засмеялся Марченко.

Сержант Марченко был замечательным летчиком и удивительным весельчаком. Он никогда, ни при каких условиях не унывал, его лицо всегда сияло веселой улыбкой. В полку он приобрел доброе имя «Саша – золотые руки». Однажды, прилетев с задания, он трижды заходил на посадку и каждый раз неудачно. Наблюдавшие с земли удивились: у Марченко такого не бывало, значит, что-то случилось. После посадки

увидели, что весь самолет в пробоинах. Но Марченко, как ни в чем не бывало, вылез из кабины и улыбнулся:

– Спасибо Сергею Владимировичу за то, что спас мне жизнь!

– А кто это? – спросил один из летчиков.

– Ай-я-яй! Что же ты за штурмовик, если не знаешь конструктора своего самолета? – покачал головой Марченко. – Соображай: если бы не Ильюшин, прилетел бы я на самолете с сотней пробоин?

Когда механик подсчитал пробоины, их оказалось, действительно, не меньше сотни.

– Ну, так идешь с нами завтракать или на свадьбу собираешься? – продолжал шутить Александр. – Пошли подкрепимся сначала.

Землянка, в которой была столовая летного и технического состава, находилась за КП. Мы шли мимо капониров, рассуждая о неожиданном затишье. Солнце уже поднялось над горизонтом, воздух был неподвижен, подступала жара. Вдруг сзади послышался свист, переходящий в вой; два фашистских истребителя пикировали на стоянку самолетов, мимо которой мы шли. Залегли прямо на дороге – укрыться негде, летный планшет я тут же спрятал под себя, чтобы не было отблеска. Длинные пушечные очереди проходили совсем рядом, над головой с визгом проносились осколки снарядов. Атака закончилась так же быстро, как и началась. Когда гул моторов постепенно стал утихать, я поднял голову и

увидел на планшете кровь.

– Кузьма, милоч... – бросился ко мне Федор.

– Да ничего, пустяки...

Рана действительно оказалась пустяковой, осколок снаряда прошел возле левого глаза и немного задел бровь... Повезло... Громов аккуратно вытер кровь с моего лица, и мы пошли на завтрак.

В результате этого налета три самолета были повреждены. В столовой мы узнали, что после ожесточенных боев наши оставили Ростов. Теперь понятно, почему над городом нет сегодня немецких бомбардировщиков. Ясно стало и другое: после Ростова немцы двинутся на Батайск.

– Если сегодня отсюда не улетим, – заметил Громов, – завтра будет поздно.

Мой друг был прав. Часа через полтора подполковник Евгений Натальченко собрал весь личный состав и объявил приказ командира дивизии: оставшиеся самолеты и часть летчиков передать в 103-й штурмовой авиаполк. Туда откомандировывались Федор Громов, Михаил Кузнецов, Георгий Тришкин, Николай Гайворонский, Александр Марченко, Яков Прокопьев и я. Командование полка, несколько летчиков и весь технический состав отправлялись в глубокий тыл на формирование.

Не могу не рассказать о летчике Тришкине. Георгий родился в Сибири, но внешне он совсем не был похож на сибиряка. Ростом удался невелик, щуплый. На земле на пер-

вый взгляд казался бесшабашным, несобранным. Но стоило ему сесть в самолет, как тут же проявлялся характер потомственного сибиряка: в самой сложной, самой опасной ситуации бесстрашие всегда сочеталось у него с трезвым расчетом.

До переучивания на Ил-2 он в совершенстве овладел полетами ночью на самолете Р-5. Выполняя боевые задания, Георгий не раз с честью выходил из самой сложной обстановки. Вот взять хотя бы один из многих его вылетов.

...Это было зимой 1941 года. Самолеты взлетали один за другим и исчезали в кромешной тьме. Только гул моторов напоминал о том, что в этой черной бездне находятся наши товарищи. Но вскоре и его не стало слышно, самолеты ушли на запад.

Георгий Тришкин даже в такую темень уверенно вел самолет на цель, внимательно следя за приборами. По всему маршруту – ни единого огонька. Неожиданно впереди, где-то недалеко внизу, ослепительно яркие вспышки располосовали черный бездонный океан. «Не спится фашистским артиллеристам. Ну, я их сейчас усыплю», – подумал Тришкин и повернул самолет влево.

– Накроем артиллерию, готовься! – приказал он своему штурману.

– Тебя понял, будет сделано! – услышал Тришкин голос штурмана.

Вдруг в нескольких местах почти одновременно вспыхну-

ли яркие лучи, которые словно огненные мечи, четвертовали черное небо и неумолимо приближались к самолету. Георгию уже не раз приходилось бывать в лучах немецких прожекторов, он хорошо знал силу этого оружия против неопытного летчика. Лучи прожекторов скрестились совсем близко от самолета, вот-вот возьмут в свои коварные клещи, а рядом рвутся зенитные снаряды, их очень много.

Тришкин убрал газ и, маневрируя, со снижением пошел на продолжавшую вести огонь артиллерийскую батарею гитлеровцев.

– Вправо пять градусов, ложимся на боевой курс, сейчас бросаю бомбы! – крикнул штурман.

Они увидели на земле серию вспышек. Немецкая артиллерия прекратила огонь. Тришкин, развернув машину, направил ее на свою территорию. Немецкие прожекторы рыскали по черному небу, но наш самолет с приглушенным мотором, снижаясь, приближался к переднему краю. По самолету били пушки, пулеметные трассы проносились со всех сторон. Высоты всего двести метров... Одна из очередей прошла левое крыло. Сразу мотор сильно затрясло, и самолет тут же вошел в спираль. Георгий пытался выровнять его, но тот с трудом повиновался летчику. Стрелка высотомера быстро пошла влево, под ним немцы. Они палили по самолету из всего, что могло стрелять. Штурман вел неравный поединок, перебрасывая свой пулемет то влево, то вправо, поливая огнем фашистов. Но что за черт? Он с силой жмет на гашетку,

а огня нет! Все... Патроны кончились... Шквал с земли не уменьшался, но теперь уже трассы оставались где-то позади, все дальше и дальше: линия фронта была пройдена. Под самолетом – свои! А мотор уже отказался тянуть. Где произвести вынужденную посадку? Георгий включил посадочную фару, и яркий пучок света вырвал из темноты небольшую полоску земли. Что там внизу – овраг, воронки, траншеи? Менять решение некогда, надо садиться. Летчик выключил зажигание.

Самолет несется над полем. Вот колеса резко коснулись земли, он начал прыгать, переваливаться с крыла на крыло и, наконец, остановился. Вокруг темнота и тишина.

– Ну, Жора, теперь я понимаю, что ты настоящий ас: в такой темноте посадить машину! – вырвалось у штурмана.

– А ты что, раньше не понимал, какой я летчик?

– Понимать-то понимал, но лишний раз не мешает убедиться.

– Выходит, нас подбили кстати, чтобы ты убедился, как я сажаю самолет ночью в степи.

В темноте послышался разговор, люди приближались быстро к самолету.

– Летчики, вы живы? – послышалось где-то сзади.

– Стой, кто идет? Стрелять буду! – угрожающе крикнул Тришкин.

– Свои, свои!

К самолету шли четыре человека. Тришкин осветил каж-

дого карманным фонарем, все время держа в правой руке наготове пистолет. Это были солдаты нашей части, которая занимала здесь оборону.

Я был доволен, что перевожусь в сто третий вместе со своими товарищами Федором Грозовым, Михаилом Кузнецовым, Георгием Тришкиным.

– В пятнадцать тридцать взлетают все исправные самолеты – посадка на аэродроме Куцевская, – сказал Натальченко. – Для восстановления самолетов с последующим выводом их из-под удара остается группа техсостава с летчиками Белоконем, Гайворонским и Грозовым, командиром группы назначаю лейтенанта Белоконоя.

Слушая приказ командира, я вспомнил о самолете, сожженном осенью сорок первого. «Все сделаю, но не дам повториться тому, что было», – подумал я, но об этом никому не сказал ни слова.

Группа исправных самолетов взлетела в назначенное время и, взяв курс на юг, на бреющем полете быстро скрылась за горизонтом.

После короткого совещания решаем: один самолет разобрать на запасные части для восстановления двух других. Времени у нас в обрез. Бои идут в Батайске и заметно приближаются к аэродрому. Наши отходят на юг. Солнце уже висело низко. Мы торопились до наступления темноты успеть как можно больше.

Над самым аэродромом с ревом прошел «юнкерс», но на

него никто не обратил внимания. Над Батайском от бомбардировщика отделилось белое облако, которое быстро увеличивалось, пока не превратилось во что-то бесформенное, похожее на крупные хлопья снега. Филипп Тополя крепко выругался и проговорил со злостью: – Смотрите, сволочи листовками нас забрасывают, думают подействуют.

С наступлением сумерек стрельба приблизилась к аэродрому. Только когда совсем стемнело, оба самолета были восстановлены и готовы к взлету. Но нам ничего не оставалось, как ждать наступления рассвета. Мы собрались в землянке на совещание: что делать, если ночью возникнет угроза захвата аэродрома фашистами?

– Конечно же, самолеты сжечь, а самим уходить вместе с отступающими частями, – сказал кто-то из техсостава.

– Нам приказано спасать машины, а не сжигать! – оборвал его Громов.

Страшно было об этом даже думать. Спрашиваю Гайворонского:

– Николай, ты когда-нибудь летал ночью?

Оказалось нет, не летал. Значит, из нас никто ночью не летал. В землянке наступила тишина. Только сейчас все обратили внимание, что и стрельбы почти не слышно.

– У фашистов, наверное, уже отбой, передышка до утра, – нарушил тишину Гайворонский.

– Спать бы им и не просыпаться, – сказал Тополя.

Кто-то улыбнулся, а в моей голове боролись противоре-

чивые мысли: «Справимся ли со взлетом ночью? Или опять придется сжигать самолеты? Нет, должно быть только одно решение: взлететь в любом случае». Говорю об этом Громову и Гайворонскому. За благополучный исход этого полета я не мог поручиться, но машины надо спасать.

– Буду взлетать и я, – прозвучал уверенный голос Громова.

Для Николая Гайворонского самолета не было...

За полночь стрельба полностью прекратилась. Мы вышли из землянки. Темное южное небо мерцало мириадами крупных ярких звезд.

– Кажется, совсем недавно в такие ночи мы с девушками сидели на лавочках... А война-то бушует уже второй год, – сказал Громов.

– Давай, Федя, лучше о другом поговорим, – перебил я. – Как вы думаете, друзья, – в каком направлении лучше взлетать, если фашисты поднажмут?

И мы в темноте, бродя по летному полю, стали уточнять, где воронки от бомб, где скапотировал И-16 или остались другие препятствия, мешающие взлету. Прикинули, что взлететь можно будет только в южном направлении. А чтобы не попасть под обстрел, после взлета сразу с левым разворотом уходить от аэродрома, выйти на железную дорогу и идти на аэродром Кушевская. Подробно обо всем посоветовались, разобрали взлетные варианты ночного полета и только после этого возвратились в землянку на отдых.

Чтобы как-то разрядить не совсем веселую обстановку, я вполголоса затянул:

Мечутся черные тучи,
Буря зловеще ревет.
Летчик, бесстрашный и смелый,
Идет в сорок первый полет.

– Неплохая песня про нашего брата, – задумчиво сказал Громов, а потом, помолчав, добавил с грустью: – Только ее автор многовато полетов отпустил этому летчику. Сорок первый полет... О таком количестве можно только мечтать. Героя надо давать этому летчику. Наверное, поэт не знает, как нам приходится летать.

– Да поэт-то неважный, – говорю. – Так, кустарь-одиночка. Сочинил для собственного развлечения...

– Откуда такие смелые рассуждения? – вмешался Гайворонский.

– Нет, братцы, – замаявшись, отвечаю, – это я сам иногда сочинять пробую. И мелодия «Варяга» мне по душе пришлась, вот я и развлекаюсь под настроение.

– А-а-а, браток, все понятно. Тогда продолжай, – сказал Федор, хлопнув меня по плечу.

В землянке стало тихо, и я продолжал:

Лети же, дружок, быстрее!
Тебя там товарищи ждут!

Сначала стал подпевать мне Николай Гайворонский, за ним тихо запели остальные ребята. И в тесных стенах землянки забилась песня, как птица в клетке:

Там танки немецких бандитов
На наши окопы идут!
И летчик дал газ до отказа,
Машина несется стрелой.
А там, у окопов советских,
Неравный идет с немцем бой.

Вдруг в землянку вбежал один из дежуривших.

– Опять стреляют, – взволнованно сообщил он, – совсем рядом.

Как выяснилось, стрельбе предшествовали сигналы: в воздух взвились несколько зеленых ракет. Землянка мгновенно опустела. Стрельба с каждой минутой усиливалась, возобновился бой за город. Слышались отдельные крики, но слов нельзя было разобрать в нарастающем шуме боя. Издали раздавались артиллерийские выстрелы. Ждать рассвета было нельзя.

– Ну, Федя, я взлетаю первым, – предупредил я Громова. – Будем надеяться на благополучную встречу на новом аэродроме.

– Ни пуха ни пера, – пожелал Громов.

Тополя готовил самолет к полету на ощупь. Он знал его

наизусть, и поэтому даже в темноте действовал уверенно.

– Машина к полету готова, товарищ командир!

Но я знал, что запас сжатого воздуха позволял только запустить мотор. На то, чтобы убрать шасси после взлета, выпустить щитки и шасси перед посадкой и на торможение после приземления, воздуха не было. Надеяться не на что: компрессор для пополнения воздушного баллона сжатым воздухом бездействовал.

– Как только взлечу, отправляйся к землянке и со всеми остальными поедешь на машине, – говорю своему механику.

– Нет, товарищ командир, разрешите мне тоже лететь.

– Да ты понимаешь, что это мой первый в жизни ночной полет? Если что случится, погибну только я, а зачем тебе лезть к черту в зубы?

– Что будет с вами, то и со мной, но я полечу. А вдруг сядете на вынужденную, что без меня станете делать?

– Да что я, никогда на вынужденную не садился? – уже со злостью говорю Тополе. – Тогда, по-твоему, я все время должен летать с тобой?

– Я за все время не говорю, а сейчас очень прошу, возьмите.

– Ну что ж, раз так вопрос ставишь – после запуска мотора залезай в фюзеляж. Но ведь нет второго парашюта!

– Все равно, полечу и без парашюта. Я вас прошу. Разрешите.

– Уговорил, полетим вдвоем.

На востоке чуть заметно начала загораться бледно-розовая заря. Запустили мотор. После прогрева отрулил от капонира и взял направление для взлета. Из-за шума мотора стрельбы не слышно, но я знал, что стреляют совсем близко, рядом с аэродромом. Пошел на разбег. Сейчас, кроме взлета, больше ни о чем не думаю. По мере увеличения скорости на разбеге пламя из выхлопных патрубков быстро увеличивалось, казалось, вот-вот загорится самолет. Горизонта совсем не вижу: по сторонам пламя слепит глаза, а впереди темнота. Но вот толчки стали уменьшаться и вскоре совсем прекратились: самолет оторвался от земли. «Не потерять скорость... Следить за скоростью», – твержу себе.

Набираю высоту. Внизу видны огненные вспышки, зеленые, белые и красные трассы. Выхожу на железную дорогу и лечу вдоль нее. Постепенно темнота начала таять, расплываться, и на душе стало легче. Когда подлетел к станице Кушевской, наступил рассвет.

«Как там Федя Громов? Нормально ли взлетел? – думал я. – Как Гайворонский?»

Самолет мчится по летному полю. По привычке с силой нажимаю на тормозную рукоятку, но безуспешно – тормоза бездействуют. Пробежав весь аэродром, вкатываюсь в подсолнухи. Здесь земля мягкая, поэтому скорость быстро уменьшается и, наконец, самолет останавливается.

Через некоторое время благополучно прилетел и Громов. Оба самолета были спасены. А часам к девяти утра собра-

лись и остальные товарищи. Они рассказали, что как только рассвело, над аэродромом на малой высоте появились два немецких истребителя. Они кружили, словно коршуны, выискивая добычу. Но ее уже не было.

После посадки узнаем, что здесь же базируется и, теперь уже наш, 103-й штурмовой авиаполк. Через два дня 136-й убывал на переформирование. Вечером ко мне подошел парторг Пилипенко:

– Ну что ж, Белоконь, послезавтра будем расставаться. В сто третьем вы будете новичками, – раздумчиво произнес он. – Пока вас хорошо узнают, пройдет время.

Мы оба молчали, но думали, как тут же выяснилось, об одном.

– Как ты насчет вступления в партию? Ты в кандидатах, кажется, два года ходишь? – Парторг все знал точно, хоть и сказал «кажется».

– Да, скоро два года. – Я хотел сказать, что давно думаю о вступлении, но Пилипенко опередил меня.

– Возьми рекомендации у наших товарищей. Здесь тебя хорошо все знают. Никто не откажется рекомендовать тебя в члены нашей партии. Воевал ты неплохо, а это главное. В общем, ты подумай, а завтра мне скажешь. Я первым дам рекомендацию.

В 103-й полк я прибыл, имея на руках, кроме служебных бумаг, три особенно дорогих для меня документа – партийные рекомендации товарищей, в которых было написано, что

я достоин быть членом Коммунистической партии.

Так получилось, что за год войны мы с Федором Громым оказались уже в третьем полку. Я, конечно, не знал, что буду в числе тех немногих счастливых, которые с боями пройдут всю войну – с первых ее дней до дня Победы. Тем более не мог знать, что не только до конца войны, но и на многие послевоенные годы судьба свяжет меня с замечательными людьми этого полка. Полковому коллективу я обязан многим: и тем, что в нем первым произвел сотый боевой вылет, и тем, что первым удостоен высокого звания Героя Советского Союза; здесь я вырос от младшего лейтенанта до майора, от рядового летчика – до заместителя командира полка. Я остался в вечном долгу не только перед светлой памятью погибших товарищей, с которыми много раз летал в бой, но и перед теми, кто пал смертью героев до моего прибытия в полк, потому что они кровью и жизнью создавали его боевую славу.

Однополчанам сто третьего, тем, кто встретил гитлеровских захватчиков в первые дни войны, кто смело вступал в бой с превосходящими силами врага, прорывался сквозь бешеный зенитный огонь, но шел к цели, кто сутками не смыкал глаз, возвращая к жизни израненные самолеты – я посвящаю эти главы.

Первые победы. Первая потеря

Танковые и механизированные колонны гитлеровцев запрудили все дороги, идущие с запада на Бобруйск. Пренебрегая маскировкой и рассредоточением, они рвались на восток. Наши части отступали, ведя неравные, кровопролитные бои.

Ночью 28 июня 1941 года командир полка подполковник Павел Иванович Мироненко получил приказ из штаба 21-й армии Центрального фронта, в состав ВВС которой вошел 103-й полк,¹⁰ с утра всеми самолетами наносить удары по вражеским колоннам.

Но как только ночная темень начала рассеиваться, все были разочарованы: очень низко над аэродромом плыли тяжелые серые облака, временами срывался густой дождь и его мелкие капли, словно маленькие колючие иглы, швырял в лицо порывистый ветер.

Ожидая улучшения погоды, летчики и штурманы говорили только о предстоящем первом боевом вылете. А в это время командир полка стоял возле своего командного пункта и, не отрывая взгляда от серого низкого неба, решал: лететь или ждать улучшения погоды.

И вдруг он представил, как в эту непогоду ползут немец-

¹⁰ В первый период войны воздушных армий не было, авиация придалась общевойсковым армиям.

кие танки, на ходу изрыгая смертельный огонь. За танками бегут фашисты, они что-то горланят и неистово стреляют из автоматов. Наши пехотинцы вступают в неравный бой. Он почти видит, как несколько танков загорелись и повернули обратно, но остальные ползут, их очень много. Сраженные осколками снарядов, бойцы падают на раскисшую землю, но их товарищи, окровавленные, с ног до головы в грязи, не сдаются. Идет сильный дождь, а бой не утихает. «Да где же наши самолеты?! Помогите, нам тяжело!» – как будто доносится сквозь шум дождя умоляющий крик бойца.

Павел Иванович встряхнул головой и возвратился к действительности. По-прежнему шел дождь, над аэродромом низко ползли тяжелые свинцовые облака, видимость не улучшалась. «Будем взлетать», – жестко сказал Мироненко самому себе и направился в землянку.

Задание оставалось без изменений: бить по вражеским колоннам, идущим по дорогам на Бобруйск.

Первый боевой вылет Павел Иванович решил возглавить сам. Он повел четвертую эскадрилью капитана Грабовьюка. Южнее Жлобина группа перелетела Днепр, и ведущий, оставив железную дорогу справа, взял курс на заданную цель. Погода продолжала ухудшаться: облачность прижимала самолеты все ниже и ниже.

«Неужели не выполним задания?» – подумал командир полка, тело его пронизал тревожный озноб. Он знал, что под ними земля, занятая врагом, но, как назло, здесь нет ни тан-

ков, ни машин – пусто.

По СПУ¹¹ штурман ведущего экипажа капитан Н. З. Белоусов передал, что скоро пересекут реку Березину, а там и цель. Они летят уже у самой земли, дождь заливает переднее стекло кабины, а впереди ничего не видно. И летчики услышали по радио приказ своего командира – возвращаться.

С болью в душе за невыполненное задание Мироненко мелким креном ввел самолет в левый разворот и взял курс на свой аэродром. После благополучной посадки всей группы Павел Иванович тотчас доложил в штаб армии о причине невыполнения задания.

Опять ожидание.

Наконец, дождь прекратился, ветер постепенно разогнал облака, и во второй половине дня над аэродромом небо стало чистым и голубым.

Эскадрилья капитана П. А. Грабовьюка снова в воздухе. Ее возглавляет командир полка. Получено задание – нанести удар по переправе через реку Березину южнее Бобруйска.

Взорам летчиков открылась страшная картина: на огромной территории, до самого горизонта, всюду пожары и пожары – то горели белорусские села. А по дорогам ползли и ползли на восток длинные колонны немецких танков, автомашин.

– Фашистская сволочь, что же ты делаешь на нашей зем-

¹¹ СПУ – самолетное переговорное устройство, предназначенное для переговоров между членами экипажа.

ле! – услышал штурман Новиков по СПУ яростную хрипоту своего командира Маслова.

Впереди по курсу, далеко внизу рядом с Бобруйском четко видна переправа через Березину. Туловище огромной змеи еще извивается по ту сторону переправы, а по эту – две ее головы вилкой разошлись: одна устремилась по дороге на Рогачев, другая – на Жлобин.

– Смотри, бьют зенитки! – кричит Маслов Новикову.

– Где?

– Да что ты, не видишь? Рядом с нами черные шапки!

Тимофей вдоволь насмотрелся таких шапок в морозном небе Финляндии, а лейтенант Новиков только сейчас заметил, как чистое голубое небо покрылось копотью облачков черного дыма. Но штурману некогда разглядывать эту копоть. Все внимание на ведущего. Бомбы отделились сразу от всех самолетов. Через несколько секунд на земле засверкали ослепительно яркие вспышки, и в небо взметнулись столбы черного дыма, а узкая полоска, соединяющая берега реки, тут же, как спичка, переломилась пополам.

Возле берега вспыхнуло до десятка автомашин.

– Вот, сволочи, первая расплата полка за ваши злодеяния! – крикнул Мироненко прямо в эфир.

Черных шапок вокруг самолетов стало еще больше, но летчики смотрели на них с удивительным безразличием, им еще и сейчас казалось, что это не настоящая война.

Командир полка начал разворачивать группу влево, на-

правляясь на свою территорию, а в это время младший лейтенант Маслов крутым снижением ушел вправо и взял курс строго на восток. При отходе группы от цели разрывы зенитных снарядов вдруг прекратились. Не успел Мироненко сообразить, в чем дело, как увидел справа и слева большое количество идущих на сближение фашистских истребителей.

– Нас атакуют, сомкнуть строй, всем приготовиться к бою! – успел дать команду командир полка.

До двадцати вражеских истребителей устроили дьявольскую карусель вокруг эскадрильи Су-2. Завязался тяжелый воздушный бой. Справа и слева, сзади – со всех сторон неслись к нашим самолетам трассы пушечных очередей «мессеров».

По приказу Мироненко летчики образовали плотный боевой порядок, а штурманы всех самолетов дружным огнем отбивали нападавших фашистов. Очередная атака немцев – и с левой стороны самолета Григория Емельянова повалил черный дым, но летчик не покинул своего места в боевом порядке.

У многих штурманов уже на исходе запас патронов, а немецкие истребители продолжали атаки. Только когда Днепр остался позади, они прекратили бой и ушли на запад – видно, кончалось горючее.

С нетерпением ждали техники возвращения своих командиров и товарищей. Они всматривались в небесную даль, ожидая появления с запада тех, кто первый в полку встре-

тился с врагом. Механик самолета Георгий Жорник раньше других заметил над горизонтом темные точки и, как ребенок, увидевший родную мать, радостно закричал:

– Смотрите, вот они летят!

Вскоре с земли стало видно, из какого трудного, тяжелого полета возвращались летчики, так они никогда не подходили к аэродрому. Первый самолет шел на посадку с ходу с одной левой выпущенной ногой, в конце пробега круто развернулся вправо, пропахал консолью правого крыла глубокую борозду, ткнулся мотором в землю и остановился. Это был Анатолий Борисов. Садившиеся самолеты были неузнаваемы: в крыльях, фюзеляжах – везде зияли пробоины, некоторые машины забрызганы маслом. Самолет Емельянова, оставляя за собой шлейф черного дыма, последним еле дотянул до аэродрома. Очень тяжелым был первый вылет, но, к счастью, сели, кажется, все на своем аэродроме.

– А где Тима Маслов? Почему его нет? – спрашивали товарищи друг друга.

А произошло с ним вот что.

Пролетев Березину, Маслов забеспокоился:

– Мы на своей территории?

– На своей, – ответил штурман. – А что случилось? Почему мотор не работает? – произнес Новиков растерянным голосом.

– Не знаю, – только и мог услышать штурман от своего командира.

Высота уже не более трехсот метров. Вдруг двигатель взревел, и самолет рванулся вперед.

– В чем дело? – что есть силы крикнул Новиков по СПУ. А Маслов поворачивается, возле левого виска крутит указательным пальцем и этак с улыбкой отвечает:

– Растяпа я, забыл переключить баки. Давай курс домой.

Новиков тут же дал летчику курс на свой аэродром.

– Жора, смотри, еще наши идут на переправу.

Навстречу летели три самолета. «Вроде как Су-2», – подумал Новиков. Но в это время один из них круто разворачивается вправо, штурман четко увидел на фюзеляже и сверху плоскости черные кресты. Увидел их и Маслов и скорее инстинктивно, чем сознательно, пошел на снижение. Но вражеский самолет уже зашел в хвост Су-2.

Новиков нажимает на гашетку, но длинная трасса проходит мимо. Фашист скрывается за хвостом самолета Маслова, Новиков не видит его.

«Где он? Что делать? Может, снизу подошел так близко, что в упор полосонет, и сейчас конец?» – пронеслось в голове Новикова и он засуетился в кабине, пытаясь заглянуть за киль то справа, то слева. А в это время, не спеша, как в замедленной киносъемке, из-за кили появляется сначала левая плоскость, а затем и фюзеляж гитлеровского истребителя. Самолеты разделяли какие-то тридцать метров. Георгий отчетливо видит в кабине рыжую шевелюру, перехваченную дужкой наушников. Новиков мгновенно берет его на прицел,

посылает длинную очередь. Трасса впивается прямо в кабину и мотор. «Мессер» не успел сделать ни единого выстрела, резко клюнул вниз, а через несколько секунд Новиков увидел на земле большой взрыв.

– Тимка!! – неестественно громко крикнул штурман. – Смотри, как мы вогнали фашиста в землю!

Маслов повернул голову назад, и на его лице Новиков не заметил ни малейших признаков восторга, наоборот, он с каким-то безразличием бросил:

– Теперь вижу, что ты не из робкого десятка. Наверное, первый в полку открыл счет сбитым фашистам.

Но Маслов только внешне казался безразличным. В душе он радовался такой победе. Два других истребителя пошли прежним курсом, в бой не вступали, надеясь, что хватит и одного, чтобы разделаться с советским самолетом.

Маслов произвел посадку вслед за своей группой и вместе с Новиковым доложил командиру полка, как все было, а потом собрал звено под крыло своего самолета для разбора первого боевого вылета. О сбитом самолете сказал в конце, как бы между прочим. А разговор начал с себя. И с таким гневом говорил о своей оплошности со злополучными кранами переключения бензобаков, что со стороны казалось, будто разносит какого-то провинившегося летчика.

Таким был Маслов. Несмотря на самолюбие, он не только перед подполковником Мироненко, но и перед своими подчиненными не скрывал личных просчетов. Общее дело все-

гда ставил на первое место и не боялся подорвать свой авторитет.

Вскоре в полк прилетел начальник разведки 21-й армии и сразу же поинтересовался, кто сбил «Мессершмитт-109» в такое-то время.

– Летчик Маслов и штурман Новиков, – ответил командир полка.

Новиков явно был рад: в первый боевой день он первый в полку сбил фашистский самолет. Маслов же внешне не выдавал восторга, хотя внутренне гордился своим штурманом.

Группа, возглавляемая подполковником Мироненко еще находилась в воздухе, когда на задание повел третью эскадрилью Федор Болдырихин. После войны с Финляндией капитан Болдырихин командовал эскадрильей. В полку Федор был новичок, но вскоре о нем все знали как об отличном летчике-ночнике. На его груди сверкал орден Красного Знамени.

...Это было в морозный февральский день 1940 года. После выполнения задания за линией фронта на озеро Муло-яви сел наш подбитый бомбардировщик. А в нем люди. В любой момент их могли обнаружить и схватить вражеские солдаты. Болдырихин получил приказ вывезти попавших в беду товарищей. Он полетел не только без бомб, но и даже штурмана не взял.

– Найду их и без штурмана, а лишнее свободное место нужно мне позарез, – сказал Болдырихин, готовясь к полету.

Над огромными лесными массивами пролетел линию фронта в притирку к макушкам деревьев. В небе и на земле была тишина: ни единого выстрела по самолету. Но радоваться еще рано. «Надо точно выйти на озеро, – подумал Болдырихин, – смогу ли сесть на лед, выдержит ли? Может, там уже враг поджидает?» По расчету времени – скоро цель. Летчик «горкой» набрал высоту, и перед его взором простерлось застывшее озеро.

«Где же подбитый самолет, где экипаж?» – рыщет глазами Болдырихин. Наконец видит справа по курсу на ослепительно белом снегу едва различимый серебристый силуэт СБ, немного в стороне три человека энергично жестикулируют руками. Когда Федор проходил над ними, один вдруг упал и распластал руки. Теперь с воздуха летчик отчетливо видел маленькую темную букву «Т» – знак для посадки. Он уже убрал газ, предельно сосредоточил внимание на лежащем человеке: надо сесть точно возле него – ни дальше, ни ближе. На мгновение бросил взгляд влево и внутри у него похолодело: из лесу выскочила машина, немного проехала по озеру, оставляя за собой глубокий след, затем остановилась, из крытого кузова высыпались автоматчики и побежали в направлении наших.

«Успеть бы... Хотя бы успеть...», – стиснув до боли челюсти, повторял Болдырихин и «скольжением» быстро несся вниз. У самого снежного покрова он выровнял самолет. Через несколько секунд лыжи заскользили по снежной гла-

ди. Справа к летчику, спотыкаясь и проваливаясь в глубокий снег, бежали три человека в тяжелых меховых комбинезонах и лохматых унтах, а слева неслись трассы автоматных очередей. Капитан подрулил к запыхавшимся товарищам и, хлопая огромной меховой рукавицей по борту кабины, что-то кричал. Хотя его услышать невозможно, но и так было все понятно: каждая секунда дорога, вражеские солдаты уже метрах в пятистах от самолета, они на ходу палят из автоматов. А тем временем два летчика, обессиленные от такого тяжелого бега, с трудом влезли в кабину штурмана. Третьему это никак не удавалось. Автоматные очереди вспарывали искристый снег уже недалеко от самолета. Из штурманской кабины кто-то схватил карабкающегося за высокий меховой воротник комбинезона и потащил к себе. Капитан Болдырихин развернул самолет на лыжный след, оставленный при посадке, и пошел на взлет.

Из кабины торчали ноги в меховых унтах, но самолет уже был в воздухе, а на озере осталось только снежное облако, сквозь которое проскакивали огненные пунктиры – вражеские солдаты от злобы палили теперь просто в небо.

Вот за что капитан Болдырихин был награжден орденом Красного Знамени.

А сейчас ему было приказано нанести удар по фашистской мотомеханизированной колонне, которая шла на Бобруйск по Слуцкому шоссе. Удар по цели был точен: в колонне возникли пожары, но на группу напали вражеские ис-

требители, и сразу же завязался жестокий воздушный бой. Штурманы наших Су-2 отбивали одну за другой атаки «мессершмиттов». Вот один из них пикирует на самолет И. А. Савельева. Его штурман Борис Поздняков посылает длинную пулеметную очередь, стервятник отваливает влево и круто уходит вверх. Но вслед за ним следует очередная вражеская атака одновременно слева и справа.

– Ваня, отбиваюсь от двоих! – услышал Савельев по СПУ яростный крик своего штурмана. – Вот вам, сво... – и в этот миг сзади летчика раздался металлический удар, крик штурмана замер на полуслове, и Иван почувствовал, что у него тоже все внутри оборвалось.

– Боря, что с тобой? – крикнул Савельев. – Боря! Почему молчишь? Боря! Боря! – с отчаянием кричал Савельев Позднякову, но в наушниках было тихо.

Фашистские истребители произвели еще несколько атак и ушли на запад. После приземления Иван Афанасьевич Савельев сразу бросился к кабине штурмана и замер с ужасом на лице: Борис, весь окровавленный, обвис на привязных ремнях. Его левое плечо было разворочено осколком пушечного снаряда, пробита голова, из-под разорванного с опалинами шлемофона лилась кровь.

Безжизненное тело комсомольского вожака эскадрильи Бориса Позднякова товарищи вытащили из кабины и бережно положили возле самолета на поваленную золотистую розь.

Вечером у деревни Неглюбка он был похоронен. Воины оставили самолетные стоянки и потянулись к месту захоронения. Здесь же состоялся митинг. Потом, за время войны, в полку проходило много митингов по случаю гибели товарищей. Но этот был первый. Запомнился он еще и потому, что во время похорон летчики стали свидетелями невероятного по своей жестокости нападения. Возле деревни в озере купались дети колхозников. Неожиданно появились три фашистских истребителя и, пикируя один за другим, начали расстреливать детишек, охотясь за каждым ребенком.

Гнев и ненависть захлестнули сердца летчиков. Проклятия и крепкие русские слова посылались на голову фашистских стервятников. А командир звена старший лейтенант Федор Радченко, потрясенный этой страшной картиной, упал на землю и плакал от сознания того, что он сейчас ничем не может помочь этим детям. Тут же, над могилой своего боевого друга, воины поклялись драться с захватчиками до последней возможности, не жалея ни сил, ни самой жизни.

Воскресший из мертвых

Ежедневно сводки Совинформбюро приносили тревожные вести: гитлеровские войска двигались по нашей территории на восток, сея смерть, оставляя за собой руины городов, сожженные села и деревни, неисчислимые страдания людей.

Наши части отступали. Однако армия не просто отходила в глубь страны, все рода ее войск отчаянно дрались за каждый клочок родной земли.

Капитан Мария Григорьевна Михалева получила задание эскадрильей нанести удар по автоколонне на дороге между Чигиринкой и Быховым. Подлетая к цели, летчики видели, как плотно шли машины – никакого рассредоточения. Это помогло ведущему группы выбрать удачное направление атаки и метко накрыть бомбами колонну. Но не успела группа отойти от цели, как на нее навалились «мессершмитты». Михалева по радиации приказала летчикам сомкнуться и принять бой.

Но при первой же атаке «мессеров» мотор самолета командира эскадрильи так затрясло, что Михалева не могла разобрать показаний ни одного прибора. Машину словно затормозила какая-то неведомая сила, быстро терялась высота. Комэск успела дотянуть до своей территории, но под самолетом необозримый лес, он неимоверно быстро приближался. Мысль Михалевой работала молниеносно. Вдруг впере-

ди слева обозначился небольшой пятачок. «Полянка, родная моя поляночка!» – пронеслось в голове Марии, она тут же повернула самолет влево и пошла на посадку.

Когда Су-2 остановился в нескольких метрах от сплошной стены леса, Михалева вылезла из кабины, и по ее телу прошла дрожь, а лоб покрылся холодным потом.

– Никому бы не поверила, что здесь можно сесть, – повернулась она к выскочившему из самолета штурману эскадрильи Доморацкому, – а вот села же. Значит, повезло.

Но дело, конечно, было не в везении, а в ее летном мастерстве.

...Капитан Михалева была единственной женщиной в полку, да еще командиром эскадрильи. Ее муж, человек сугубо наземный, в мирное время много раз пытался убедить Марию избрать себе любую профессию, только подальше от неба, но из этого ничего не вышло. Мария Григорьевна как летчик ни в чем не уступала мужчинам. Ее везде ставили в пример.

– Ну, почему, Мария, в твоей эскадрилье и взысканий нет и по дисциплине первенство держишь? – не раз спрашивали комэски.

– А кто же позволит себе нарушать дисциплину, чтобы потом перед женщиной стоять и краснеть? – отшучивалась Михалева.

Но дело было не только в том, что эскадрилей командовала женщина. Летчики уважали и ценили ее прежде всего

как отличного пилота. В полку все знали об ее участии в выполнении правительственного задания.

...Осенью 1939 года капитан Михалева была вызвана в Москву, в штаб ВВС, где ей предложили принять участие в перелете по маршруту Хабаровск – Львов на самолете «Украина» в составе женского экипажа военных летчиц: командира экипажа капитана Нестеренко Марии Петровны, штурмана старшего лейтенанта Русаковой Нины Ивановны. Михалева должна была лететь вторым пилотом.

Могла ли Мария Григорьевна отказаться от такого предложения? Михалева понимала, чего ждет Советская страна от этого перелета, и поэтому, не задумываясь, согласилась.

Экипаж готовился долго и тщательно. Совершенствовал технику пилотирования днем и ночью, в облаках производили длительные полеты по маршрутам. Много времени занимались теорией и практикой штурманского дела, астронавигацией, радиосвязью, метеорологической подготовкой.

Но вот программа подготовки выполнена. Правительственная комиссия приняла решение перелет назначить на 27 июля 1940 года. Полет был рассчитан на предельную дальность: даже при самых благоприятных метеорологических условиях горючего хватало в обрез.

В назначенный день в 8 часов 8 минут московского времени «Украине» дали старт. Первые три тысячи километров по маршруту Хабаровск – озеро Байкал – станция Тайшет полет проходил хотя и над гористой местностью Яблонево-

го, Баргузинского и Байкальского хребтов, но в сравнительно терпимых погодных условиях.

Однако в районе Новосибирска на высоте 7 тысяч метров самолет вошел в зону мощного грозового фронта. В обязанности второго пилота входила радиосвязь с землей, и капитан Михалева радировала в Москву: «Попали в сильную грозу и ливень, связь прекращаю», после чего выключила радиостанцию.

За бортом была суровая, непроглядная ночь... Непрерывно сверкали молнии, отчего небо на какие-то мгновения вспыхивало ослепительно ярким пламенем и снова наступала крошечная тьма. Самолет начал обледеневать. Оторвавшимися кусками льда было выбито стекло кабины. Хотя весь полет экипаж выполнял в кислородных масках, дышать было тяжело. Порывы вихрей были настолько сильны, что самолет бросало вверх и вниз до 1000 метров в течение нескольких секунд.

В районе Омска наступило полное обледенение, машина стала неуправляемой и с высоты 6 тысяч метров начала вертикально падать. Отчаянные попытки Нестеренко и Михалевой вывести самолет в горизонтальное положение были безуспешными – рули управления не слушались. Только на высоте одного километра Нестеренко почувствовала «поплушность» рулей и вывела самолет в горизонтальный полет. Но снова беда. Оказалось, левый мотор не работает. Пришлось тянуть на одном двигателе. Самолет шел со снижени-

ем, высота уже 50 метров, а внизу сплошные озера да болота. Вдруг – какая радость! – неработающий мотор взревел, и самолет послушно пошел вверх. Причина неисправности сомнений не вызывала: во время обледенения карбюратор покрылся льдом, и горючее в мотор не поступало. Только после оттаивания на малой высоте дефект устранился сам по себе.

Так в течение почти шести часов в кромешной темноте отважные летчицы вели тяжелую борьбу со стихией. Наконец, Урал остался позади, и погода начала улучшаться. Но в это время экипаж принял следующую сводку: по маршруту южнее Москвы обширный район затянут мощной облачностью, ее нижняя кромка опускалась до ста метров над землей, шел дождь.

Борьба с обледенением, длительный полет при сильном встречном ветре резко уменьшили запас горючего, а впереди новые испытания в борьбе с ненастьем. Чтобы не допустить неизбежной вынужденной посадки из-за полного расходования горючего, Правительственная комиссия решила дальнейший полет прекратить, о чем было сообщено экипажу. Выполняя это указание, 28 июля в 6 часов 40 минут Мария Нестеренко мастерски произвела посадку «Украины» около деревни Исаково Кировской области. Три отважные советские летчицы находились в воздухе 22 часа 32 минуты, пролетев около 7 тысяч километров. 30 июля 1940 года об этом сообщали на первых страницах все центральные газеты.



Как сейчас пригодилась Марии Григорьевне та тренировка, которую она тогда прошла при подготовке к перелету.

Эскадрилья без командира после тяжелого воздушного боя пришла на свой аэродром. Пять самолетов были сильно изрешечены и ждали питомцев инженера полка Николая Романкова.

Младший лейтенант Ильин заметил место приземления своего командира и доложил об этом подполковнику Мироненко. Павел Иванович незамедлительно на По-2 улетел к указанному месту, чтобы лично оказать помощь экипажу.

В сплошных лесах, тянувшихся до самого горизонта, Мироненко без труда нашел нужную полянку и сел рядом с подбитым самолетом. Он хотел на нем взлететь, но запустить мотор не удалось. Да и как бы он взлетел, если на самолете, кроме поврежденного мотора, вдобавок оказалась отбита чуть ли не половина одной лопасти воздушного винта. Тогда Павел Иванович вылез из кабины, пожал Михалевой руку и поблагодарил за мастерскую посадку и спасение машины. В тот же день Михалева и Доморацкий добрались в свой полк, а самолет после ремонта Мария перегнала на третьи сутки.

В один из дней весь полк наносил удары по вражеским колоннам, идущим из Бобруйска на Рогачев и Жлобин.

...Три самолета, возглавляемые Федором Болдырихиным

отлично перекрыли цель бомбами и со снижением уходили на свою территорию. В это время на них напали вражеские истребители. Штурманы отбивались до последнего патрона. Но и на этот раз силы были неравные. Летчики видели, как горящий самолет Валерия Плотникова со штурманом Иваном Власенко упал в лес и взорвался. Су-2 Ивана Аладинского, оставляя за собой шлейф черного дыма, со снижением ушел в сторону своей территории и скрылся в дымке.

В дневные полеты наши авиационные разведчики несли большие потери от гитлеровских истребителей, поэтому разведку войск противника решили вести и ночью. Получили задание: разведать дороги на Бобруйском направлении между Днепром и Бобруйском и западнее Бобруйска до Слуцка. Немногие летчики полка перед войной начали ночные полеты на Су-2. И среди них – Маслов со штурманом Новиковым.

– Ну, что, лейтенант, справитесь с заданием? – спросил Маслова командир полка.

– Раз надо, значит, справимся, – коротко ответил летчик.

В полку это был первый ночной боевой вылет. Ночь стояла безоблачная, звездная. Перелетели за Днепр и сразу увидели, как по всем дорогам в общем направлении к реке немцы прут на восток, причем нагло, большими плотными колоннами с включенными фарами.

– Тима, давай обстреляем! Ты на пикировании, я – на выводе, – обращается Новиков к летчику.

Маслов молча вводит самолет в пикирование, но тут же

энергично выводит и идет в набор высоты.

– Чего не пикируешь? – спрашивает штурман.

– Ты что, забыл, зачем нас послали? А сведения о разведке кто доставит, если снизимся и влезем в такой огонь, что и ног не унесем? – строго отчитал Маслов своего штурмана.

Да, и здесь у Маслова здравый смысл оказался на первом плане. Вроде ничего особенного в этих действиях не было. Каждому понятно, что для разведчика главное – разведка, а не поражение противника своим оружием. Но не следует забывать, что это были первые дни войны, когда мы не имели боевого опыта, но зато каждый горел желанием бить ненавистных захватчиков.

Маслов и Новиков доставили командованию такие важные разведывательные данные, значение которых не шло ни в какое сравнение с возможными результатами атаки одиночного самолета огромной вражеской колонны.

В эти первые дни войны все вылеты сопровождались неравными воздушными боями. Большие группы немецких истребителей нападали на советские самолеты, которые продолжали летать без прикрытия. Наши летчики и штурманы отчаянно вступали в жестокое единоборство. Надо было сбить спесь с фашистских стервятников, нанести им ощутимый удар, показать, что в советском небе они не могут летать безнаказанно. Сделать это в воздушных боях нам было пока не под силу. Решили нанести серию ударов по аэродромам. Но где они, аэродромы вражеских истребителей?

И снова нужна разведка. Несколькоими полетами летчик Буханов и штурман Рымарь установили, что гитлеровцы сосредоточили много истребителей на недавно захваченных аэродромах Бобруйска и Старый Быхов. Командование ВВС 21-й армии приняло решение – полком нанести удар по аэродрому Бобруйск. Но к этому времени полк уже был не тот, который прилетел из Харькова: многие летчики и штурманы погибли, исправных самолетов осталось не более двух десятков.

Восьмого июля во второй половине дня Мироненко возглавил группу и в сопровождении пяти МиГ-3 (это впервые подвернулось счастье, когда наши истребители будут рядом) взял курс на Бобруйск. К сожалению, фашистских самолетов на аэродроме не оказалось, они успели взлететь и встретить нашу группу на подходе к цели. Часть из них связала боем «миги», остальные устремились в атаку на Су-2. Завязался тяжелый воздушный бой.

«Мессеры», пытаясь рассредоточить оборонительный огонь Су-2, атаковали их со всех сторон. Очередную атаку фашистского истребителя штурман командира эскадрильи В. С. Володина встретил длинной пулеметной очередью прямо по кабине, и тот, не выходя из пикирования, отвесно пошел к земле. Немцы стремились разогнать наши самолеты, чтобы бить одиночек, но Мироненко вовремя разгадал их замысел и по радио приказал всем летчикам сомкнуться.

Ведя неравную схватку, «миги» отошли от Су-2, которые

остались теперь без прикрытия. Фашисты продолжали насе-
дать. Сбит Александр Деревницкий – до войны это был луч-
ший летчик-инструктор. Один стервятник так увлекся ата-
кой, что проскочил самолет Попова. Сергей мгновенно дал
очередь из всех четырех ШКАСов, и тот, объятый пламе-
нем, рухнул вниз. Однако бой продолжался. Многие штур-
маны уже не вели ответного огня – у них кончились патро-
ны. Отчаянно отбивают атаки Григорий Емельянов, Анато-
лий Борисов, Иван Малышенко. Наконец-то под самолетами
уже своя территория.

Нашим истребителям пришлось еще тяжелее: их осталось
три, но в дьявольской карусели они продолжали бой, пытаясь
отвлечь от Су-2 на себя больше «мессов». К счастью, гитле-
ровские истребители прекратили атаки и вышли из боя: то
ли у них горючее кончалось, то ли побоялись уходить далеко
в глубь нашей территории. Тройка «мигов» сразу подошла
к Су-2 и было видно, из какого тяжелого боя вышли ребята:
один из них заметно стал отставать – с правой стороны мо-
тора валил черный дым. У оставшихся двух крылья были в
пробоинах, а на фюзеляжах трепыхались рваные куски об-
шивки. Не рискуя бросить товарища, они тоже отстали, при-
строились один слева, другой справа и повели его, словно
поддерживая под руки раненого друга.

При посадке в конце пробега самолет Мироненко резко
рванул влево и, пробежав еще немного, остановился, пере-
косившись на левую ногу: пробитая в бою покрышка колеса

на пробеге изорвалась в клочья. Один за другим садились наши искалеченные самолеты. Ни одного не было без повреждений.

Причина срыва удара по аэродрому выяснилась только после посадки. Кто мог подумать, что несоблюдение правил разговоров по радио при взлете и на маршруте могло привести к таким последствиям? Немецкая радиоразведка сразу воспользовалась нашей оплошностью: вражеские истребители вышли из-под удара и перехватили наши самолеты на маршруте.

Опыт... Какой дорогой ценой приходилось платить за тебя! Если бы была соблюдена строжайшая радиодисциплина, то наши Су-2 нанесли бы эффективный удар – ребята бомбить умели. Но только позже это стало понятно каждому.

За эти дни полк потерял много летного состава. Но еще большие потери были в самолетах. Если срочно не принять мер, то через несколько дней летать будет не на чем.

По приказу командования ВВС 21-й армии 9 июля 45 человек летного и технического состава во главе с комиссаром Алексеем Немтиновым выехали в Харьков за получением самолетов. Сколько радости и в то же время гнетущей тревоги вызвало в полку это событие. Одни, примостившись где попало, наспех писали своим семьям письма, чтобы успеть передать их отъезжающим товарищам. Другие радовались тому, что совсем нежданно-негаданно смогут увидеть свои семьи.

Но у тех, кто уезжал, одновременно с радостью сердца наполнялись жгучей болью: что они скажут женщинам, детям, чьи мужья, отцы, сыновья уже не вернутся домой? Как сообщить им о большом горе? Ведь они не ждут этого разящего удара, верят в жизнь тех, с кем так недавно создавали радость и счастье семьи. Как им сказать об этом?

А говорить придется. И они скажут. Скажут, что в жестоких тяжелых боях уже отдали свои жизни Борис Поздняков и Иван Беспалько, Николай Король и Алексей Борзиленко, Борис Панкратьев и Павел Алексеев, Николай Лещенко и Федор Топольский, Исаак Косой и Иван Савельев, Николай Смолин, Валерий Плотников и Иван Власенко.

На второй день к вечеру команда прибыла в Харьков и сразу на поданных машинах с вокзала направилась на Сумскую 79, где жило большинство семей. Весть об этом мгновенно разнеслась по всем квартирам. Во двор сбежались все, кто в это время был дома. Фронтовики вручили письма близким и родным, которые тут же читали их вслух – себе и соседям. У многих по щекам катились слезы радости: сейчас эти вырванные из ученической тетради листки были для них дороже всего на свете. Со всех сторон сыпались вопросы:

- А почему немец прет, как очумелый?
- Неужели его нельзя остановить?
- А как там мой воюет?
- Товарищ комиссар, а почему Боря ничего не написал? Ему, наверное, некогда было? – обратилась к Немтинову

Валентина Позднякова.

Алексей Николаевич не сразу ответил на нелегкий вопрос. Он некоторое время стоял молча, и это молчание острым ножом полоснуло по сердцу Валентины Павловны.

– Что же вы молчите, товарищ комиссар? – дрожащим, надломленным голосом спросила она. И вдруг в глазах Валентины сверкнул ужас, она в ожидании чего-то страшного отчаянно вскрикнула: – Товарищ комиссар, что случилось с моим Борей?! Говорите же!!!

Сидевшая на руках маленькая дочурка Галя цепко обхватила мамину шею и испуганно смотрела то на нее, то на Алексея Николаевича.

– Валентина Павловна, мне нелегко говорить вам горькую правду, – стараясь сдержать волнение, начал комиссар полка, – но и скрывать не могу... В неравном, тяжелом воздушном бою с фашистскими истребителями Боря погиб. В первый же боевой день полка... В первом же вылете. Двадцать девятого июня. Погиб, как герой, как настоящий комсомольский вожак.

Что еще говорил комиссар – Валентина Павловна не слышала, она как подкошенная упала на землю. Стоявшая рядом Ольга Вендичанская еле успела подхватить плачущую Галочку. Бережно поддерживая под руки, увели подруги Валентину Павловну домой.

Теперь Немтинова окружили плотным кольцом все, кто не получил сегодня писем. Они смотрели на него и с тревогой

ожидали чего-то страшного. Алексей Николаевич готовился к этим минутам еще выезжая из Новозыбкова, знал, что они придут, и поэтому старался взять себя в руки. Но теперь, когда начал называть имена погибших, голос его срывался – такое говорить было невыносимо тяжело. Каждое названное комиссаром имя вызывало отчаянный крик, и сейчас излишне было утешать этих женщин.

Немтинов отдал извещение о гибели мужа и Нине Плотниковой. Дрожащими руками Нина взяла небольшой листок бумаги, в котором каждое слово, как капля расплавленного металла, прожигало ее сердце. Дочитав до слова «погиб», она потеряла сознание.

Но нигде не бывает таких неправдоподобных случаев, как на войне. В тот же вечер Немтинова вызвали к телефону из Новозыбкова. Начальник штаба Георгий Михайлович Воронов сообщил, что Валерий Плотников жив и сейчас находится в полку! Это радостное известие сразу передали Нине. Но она, конечно, не поверила, ведь в ее руках была похоронка.

– Вы меня хотите утешить... Не надо этого делать, мне все равно не станет легче, – с трудом говорила она.

Тогда Немтинов еще раз связался с Новозыбковым и к телефону пригласил Плотникова. Нина взяла трубку и вдруг услышала родной голос. Сейчас ей казалось, что Валерий стоит рядом и она не только слышит нежные слова мужа, но и чувствует биение его сердца, тепло его рук. «Он или не он? – проносится в голове Нины. – Он! Живой! Воскресший

из мертвых, мой милый Валера!»

От великого счастья она ладонями до боли сжала щеки и расплакалась.

Да, Плотников, можно сказать, с того света вернулся. Третьего июля экипажи, выполнявшие вместе с ним задание, видели, что самолет, в котором был Валерий и штурман Иван Власенко, упал в лес и взорвался. Но они не могли видеть, как в момент удара о землю Плотников был вышвырнут и брошен на кроны деревьев. При падении он зацепился лямками парашюта за обломившуюся ветку и на ней завис. Долго пришлось бы Валерию висеть, если бы случайно не наткнулись на него местные жители, которые не только освободили летчика из этой западни, но и оказали необходимую помощь. Через неделю Плотников был в родном полку. Иван Власенко погиб.

Синяя пилотка

На следующий день после приезда в Харьков Немтинов явился на авиационный завод оформлять документы на получение самолетов. Оказалось, что это не так просто сделать, таких, как Алексей Николаевич, там было много с разных фронтов. Но все же на третий день тринадцать экипажей подняли новенькие, еще пахнувшие лаком и краской самолеты Су-2 и взяли курс на Новозыбков. Вели группу Павел Грабовюк и его штурман Григорий Гузь.

А на аэродроме Новозыбков продолжалась напряженная фронтовая жизнь. От нестерпимой жары и бесконечных схваток с врагом, от сверхчеловеческого напряжения нервов к вечеру летчиков и штурманов одолевала неимоверная усталость, но в эти короткие летние ночи спать приходилось всего-то по три-четыре часа. А когда спал технический состав, не мог ответить и сам инженер полка Николай Дмитриевич Романков. 38 самолетов вернули к жизни за это время техники-работяги. И это тогда, когда исправные машины производили по несколько вылетов в день и каждую надо было тщательно подготовить, когда аэродром сотрясался от вражеских бомб.

Ежедневно вражеские разведчики на большой высоте пролетали над аэродромом. Они наверняка уже не раз его сфотографировали. Предвидя возможные налеты, Павел Ивано-

вич приказал как можно больше рассредоточить самолеты, у каждой стоянки вырыть щели, строжайше соблюдать маскировку. Комиссары эскадрилий и агитаторы провели беседы о бдительности. Несколько раз посты ВНОС¹² подавали команду «Воздух!», по которой все прятались в щели и другие укрытия. Но немецкие бомбардировщики пролетали куда-то на другие цели, и это многих быстро успокоило. Услышав команду «Воздух!», люди, как ни в чем не бывало, продолжали заниматься своими делами.

Но однажды произошло иначе. Утром полуторка, как всегда, привезла на аэродром завтрак. Разрумянившаяся молоденькая официантка мило улыбалась, ее красивые белые зубы сверкали, глаза искрились. На какой-то миг летчики забыли о тяготах войны: в адрес девушки слышались комплименты, все шутили, смеялись и незаметно для себя ели с прелестью с удовольствием.

Прозвучала команда «Воздух!», но на нее никто не обратил внимания. Вдруг – сильнейший взрыв, один, другой! Аэродром загрохотал, все вокруг залихорадило. Одна бомба разорвалась совсем близко от «столовой». Звякнули осколки битых тарелок, кто-то истошно закричал, вызывая о помощи, а грохот продолжал раскатываться по аэродрому. На противоположной стороне летного поля высоко в небо взметнулся черный столб дыма – прямое попадание бомбы в стоящий самолет, пламя охватило другую машину. Люди бегали по

¹² ВНОС – посты воздушного наблюдения, оповещения и связи.

аэродрому, пытаюсь где-нибудь укрыться.

Наконец, девятка «Юнкерсов-88» и шесть «Мессершмиттов-109» ушли на запад, и на аэродроме все затихло. Гитлеровцам удалось уничтожить только два самолета, но были раненые, убитые. На третий день удар повторился, потом еще и еще. Однако последующие налеты аэродром перенес без потерь: самолеты хорошо рассредоточились, а люди теперь уже с большим уважением относились к вырытым щелям, которыми недавно так пренебрегали.

После первой бомбежки аэродрома для ночного отдыха летного состава в селе оборудовали большой сарай на колхозной ферме. Техники продолжали жить возле самолетов. Хотя за это короткое время они уже успели приобрести немалый опыт восстановления поврежденных в бою самолетов, но каждый день возникали новые вопросы, которые требовали немедленного решения, а ответов на них в довоенных технических инструкциях не было.

При нанесении удара по переправе через Днепр севернее Жлобина на нашу группу напали до пятнадцати фашистских истребителей. В ходе боя им удалось «отколоть» от группы командира звена Кузнецова. Григорий со своим штурманом вступил в затяжной бой против двух «мессеров». Наш экипаж дрался отчаянно. Немцы устремлялись в атаку поочередно сверху, брали одиночку «в клещи», пытались зайти снизу, но экипаж Кузнецова, отстреливаясь, все дальше уходил в глубь своей территории. В крыльях уже много сквоз-

ных пробоин, мотор трясет, а летчик со штурманом продолжают отбиваться. Когда же вражеские истребители после очередной атаки боевым разворотом взмыли вверх и ушли с противоположным курсом, Кузнецов взглянул на бензиномер и ахнул: его стрелка подходила к нулевой отметке. Раздумывать некогда, надо садиться. И тут оказалось, что из-за повреждений шасси не выпускаются, пришлось садиться на «живот».

Только после приземления они узнали, что сели возле Карачева.

На второй день Кузнецов со штурманом с трудом добрались в полк, доложили все, как было. Подполковник Мироненко приказал инженеру полка организовать доставку самолета с вынужденной посадки.

Романков вызвал к себе техника звена Алексеенко:

– Вот что, Иван Андреевич, даю тебе машину, пять человек из БАО¹³ и Павла Фабричного возмешь с собой. Езжай в Карачев и без машины Кузнецова не возвращайся. Самолет лежит на «брюхе». Как его поднять и как доставить сюда, там, на месте, сам решишь.

– Есть, товарищ военинженер третьего ранга! – бойко ответил Алексеенко, а про себя подумал: «Вот это попал Иван. Как же я его с «брюха» поднимать буду – у нас еще никому не приходилось этим заниматься, в НИАСе¹⁴ ничего не ска-

¹³ БАО – батальон аэродромного обслуживания.

¹⁴ НИАС – наставление по инженерно-авиационной службе.

зано на этот счет». Но, подбадривая себя, громко выпалил:

– Еще никто в полку не поднимал самолет в полевых условиях, надо же быть кому-то первооткрывателем!

– Вот ты им и будешь, – улыбнулся Романков.

На второй день Алексеенко со своей командой остановился у паромной переправы через Десну.

– Дедушка, перемахни нас на тот берег, – обратился Иван к старику, командовавшему паромом.

– Не могу, не выдержит, – строго ответил дед, подозрительно глядя на стоящих перед ним людей в вылинявших гимнастерках.

– Папаша, нет безвыходного положения, – осторожно начал Алексеенко уговаривать старика, чтобы тот не обиделся. – Давайте два рейса сделаем; отправим разгруженную машину, а потом мы с грузом отправимся, согласны?

В это время деда подозвала пожилая женщина, недалеко стиравшая белье в реке. Они долго о чем-то говорили, потом старик подошел к Алексеенко и, насупив брови, спросил:

– А у вас какие-либо документы есть, что вы за люди?

Иван Андреевич предъявил командировочное предписание. Дед долго крутил его в руках и все время присматривался к печати.

– Ну что? – спросила старуха.

– Да все в порядке, и печать есть! – громко ответил тот. – Раз бумага с печатью – все перевезу одним разом.

Самолет не пришлось долго искать, он лежал в открытом

поле, глубоко воткнувшись в мягкую пахоту искореженными лопастями винта. Алексеенко и Фабричный несколько раз обошли вокруг него, поглядывая друг на друга, и каждый ожидал ответа на вопрос: «Что будем делать?» Однако первым должен дать ответ Алексеенко – он здесь командир.

Иван Андреевич нахлобучил издававший виды облезлый летный шлем, еще в Харькове подаренный ему капитаном Ермиловым, долго чесал затылок – и вдруг его лицо засияло:

– Нашел! – крикнул Иван так, словно открыл закон всемирного тяготения. – Нашел, как поднять его, бедолажку. Подкопаем под ним яму, чтобы держался только на плоскостях, выпустим шасси и машиной на буксире вытащим на ровное место.

Всей командой дружно взялись за работу, и вскоре яма была готова. Вперед по ходу самолета сделали пологий срез. Оставалось только выпустить колеса и взять самолет на буксир. Но команду постигло горькое разочарование: шасси так заклинило, что выпустить их было невозможно. Но теперь уже Фабричного осенила добрая мысль:

– Давайте, – предложил он, – расширим яму, чтобы под самолет подогнать машину с опущенными бортами. Отсоединим плоскости и самолет окажется на машине.

– Отлично рассуждаешь, Павел, – поддержал Алексеенко.

В накаленном знойном воздухе стояла мертвая тишь. Ни малейшего дуновения ветра. В насквозь пропотевших гимнастерках, с почерневшими от солнцепека, заросшими ли-

цами люди снова заработали лопатами.

Потом под самолет подъехала машина. Отсоединили плоскости, и он оказался в кузове. С помощью всей команды шофер выехал на ровное место. Самолет и крылья надежно увязали, и теперь смело можно было отправляться в Новозыбков.

Смело, да не совсем. Гитлеровские войска быстро продвигались на восток. «Можно попасть не в Новозыбков, а к самой фашистской сатане в зубы», – подумал Алексеенко. Тут же решил перегрузить самолет на железнодорожную платформу и поручить Фабричному отправить его в Харьков на завод. На станции Карачев железнодорожники отказались от такого груза. Только через начальника дороги Иван Андреевич добился разрешения на отправку. С помощью солдат, находящихся на станции, Су-2 с большим трудом был погружен на железнодорожную платформу – ведь под руками никаких приспособлений!

Два труженика фронта по-мужски обнялись, пожали друг другу руки и разъехались. Фабричный с самолетом – в Харьков, Алексеенко со своей командой – в Новозыбков. Прибыв на место, Алексеенко доложил Романкову о выполнении задания и представил документы «по форме» о списании самолета из части.

– Молодец, Алексеенко, сегодня же на техническом разборе поделишься опытом, как в полевых условиях поднимать самолеты, севшие с убранными шасси. Спасибо тебе за

сообразительность, — сказал Николай Дмитриевич и крепко пожал руку технику звена.

По-прежнему не давали покоя гитлеровские истребители. Наша воздушная разведка зафиксировала больше всего немецких самолетов на аэродроме Старый Быхов. Командование решило нанести удар именно по нему. Но теперь уже учли урок неудачного налета на аэродром Бобруйск.

Вся подготовка велась очень скрытно. Чтобы достичь внезапности и застать вражеские самолеты на земле, было решено удар нанести рано утром. В боевой расчет командир полка отобрал лучших летчиков. И конечно же, Попова, Буханова, Володина, Аладинского, Малышенко, Емельянова, Маслова.

Поздним вечером самолеты стояли в полной боевой готовности. 13 июля в предрассветные сумерки замерший аэродром вдруг вздрогнул, зарокотал, заревел. Первым выруливает на старт подполковник Мироненко, он поведет группу. За ним, вспыхивая красно-синим пламенем от выхлопных патрубков, пошли остальные самолеты.

Девятка Су-2, возглавляемая командиром полка, собралась над аэродромом и ушла курсом на Старый Быхов. По радио — ни звука: каждый четко знал свои действия.

Высота три тысячи метров. В небе ни облачка. Далеко внизу лесные массивы как бы размылись в голубоватой дымке. Впереди река Сож еле просматривалась серо-голубоватой полоской. По левому борту самолета у реки крупный населенный пункт.

– Подлетаем к Корме, – передает по СПУ ведущему штурман Белоусов.

– Вижу. Идем точно по курсу, – уверенно отвечает Мироненко.

Еще восемь минут полета, и в густой серой дымке показалась цель. В воздухе спокойно: ни зениток, ни истребителей. К такому наши летчики не привыкли. Белоусов прильнул к прицелу и дает Мироненко отрывистые команды на выдерживание курса. На боевом курсе команды штурмана – закон для летчика. В прицеле он хорошо видел вражеские самолеты, которые рядом, один в один – какая самоуверенность! – выстроились на стоянке. Их не менее сорока.

Как только бомбы отделились от самолета ведущего, тут же пошел к земле смертоносный груз одновременно всей группы.

И там, где стояли ряды вражеских самолетов, мгновенно все изменилось: засверкали ослепительные вспышки, в небо взметнулись столбы пыли, черного дыма, во многих местах взрывы были огромные – то взрывались самолеты.

Все наши машины – хорошо, когда все! – отходили от аэродрома, а на стоянке продолжались взрывы. Только сейчас в безоблачном небе появились то здесь, то там одиночные шапки разрывов зенитных снарядов, но они оставались далеко позади уходящей девятки – проспали немецкие зенитчики.

Техники с нетерпением ждали своих командиров. А ко-

гда сел последний самолет, все были так рады удачному завершению полета. В полдень фоторазведка подтвердила двадцать семь уничтоженных вражеских самолетов.

– Вот это вылет! – то и дело можно было слышать в этот день.

Действительно, удар был очень эффективный. Но у гитлеровцев слишком много истребителей, уже на второй день они перебросили их сюда с других участков.

Чтобы уменьшить потери от авиации, командир полка по своей инициативе решил наносить и ночные удары по вражеским колоннам. Как жаль, что накануне войны успели самостоятельно летать ночью на Су-2 только Попов, Буханов, Грабовуюк, Вендичанский, Маслов, Володин и сам командир полка. Но Павел Иванович решил использовать и эту возможность.

На участке фронта Быхов – Жлобин, где действовал полк, немцы в нескольких местах форсировали Днепр и большими механизированными колоннами продолжали движение на восток.

К концу 27 июля Вендичанский, Михалева, Борисов, Болдырихин, Емельянов, Кузнецов и другие – всего тринадцать экипажей, возглавляемые капитаном Грабовуюком, прилетели из Харькова. Вечером Грабовуюк, Маслов и Вендичанский получили приказ в эту ночь нанести удар по вражеской колонне, которая подходила к Пропойску с юго-запада.

Как только аэродром накрыла ночная темень, первым

взлетел подполковник Мироненко с капитаном Белоусовым. Гул его самолета постепенно растворялся, таял в безмолвном звездном небе, пока совсем не затих.

Фашисты были настолько самоуверенные, что пренебрегли элементарными правилами светомаскировки: с включенными фарами шли машины плотной колонной. Штурман, прильнув к прицелу, в перекрестие неплохо видел цель. В небе спокойно, зенитки молчат, истребителей нет, и на боевом курсе Мироненко точно выдерживает расчетный режим полета.

– Бросаю! – крикнул Белоусов, и в этот миг Мироненко почувствовал, как самолет «вспух», освободившись от бомбового груза.

Разворачиваясь курсом на восток, летчик и штурман видели, как вздыбилась дорога, а на ней в ослепительно ярких огненных вспышках взлетели в ночное небо обломки вражеской техники.

Мироненко возвращался с боевого задания, когда командир 4-й эскадрильи Павел Грабовуюк, а за ним Маслов и Вендичанский вырулили на старт. Им предстояло нанести удар по скоплению вражеских войск в небольшом населенном пункте Зимница, что западнее Пропойска. Ведущим назначен Грабовуюк, штурман у него Гузь. Это опытный командир эскадрильи и лучший в полку штурман. По этому экипажу равнялись, по нему сверяли свои действия, а Григорий Гузь был любимцем полка. Многие учились у него не

только нелегкому штурманскому искусству, которым он владел в совершенстве, но и житейской мудрости, умению быть задушевным товарищем, принципиальным и справедливым командиром. Григорий Алексеевич никогда не кичился своими успехами, хотя они были общепризнаны: накануне войны он бомбил днем и ночью только на «отлично», являлся снайпером по воздушной стрельбе, безукоризненно выполнял маршрутные полеты. Он всегда стремился свои «тайные успехи» передать товарищам и искренне радовался, если эти «тайны» постигали другие штурманы. Даже для летчиков, таких, как Маслов, Григорий Гузь был человеком, с которого стоило брать пример.

Боевые задания Павел Грабовуюк со штурманом Григорием Алексеевичем всегда выполнял только на «отлично». Вот почему Вендичанский и Маслов были уверены в успехе этого вылета ночью.

Тройка Су-2, возглавляемая Грабовуюком, приближалась к цели. Высота четыреста метров. Справа горел Пропойск. Яркие языки пламени взлетали в темное небо, и это пламя обжигало сердца советских летчиков.

Вот и цель: деревня Зимница забита людьми и техникой. Никакой маскировки. Дымили походные кухни, возле которых стояли очереди солдат, их очень хорошо видно. Очереди освещались лучами включенных фар автомашин. Высота 200 метров. Вероятно, наших самолетов не ждали – в воздухе спокойно. Все три бомбардировщика одновременно сбро-

сили АО-25¹⁵ на это скопище.

Но как только отошли от цели, сразу ударили зенитки. Огненные пунктиры крупнокалиберных пулеметов и МЗА¹⁶ расписали темное небо. Снаряды, как шальные, проносятся рядом с самолетами. Гаснут все бортовые огни. Грабовьюк делает резкий отворот от пулеметных трасс, экипажи разомкнулись и сразу потеряли из виду друг друга. Новиков дает Маслову курс и время полета на свой аэродром. Через несколько минут штурман увидел сзади чей-то самолет и сразу приготовился к бою. Но он не зашел в хвост, а пролетел левее. Огонь от выхлопных патрубков осветил его правую сторону, и Новиков опознал, что это Су-2. Да еще на фюзеляже блеснула цифра «10».

– Тима, смотри, это Грабовьюк! – крикнул Новиков по СПУ. Маслов утвердительно кивнул головой. Из-за неисправности СПУ Маслов мог только слушать. Он уже и сам определил, что это самолет командира, и сразу «прилип» к нему на своем месте справа.

Но Грабовьюк идет явно не тем курсом, что надо. Об этом Новиков сообщил Маслову, однако тот молчит и по-прежнему идет рядом с командиром.

– Курс не тот, понял? – спрашивает Новиков.

Маслов кивает головой: «Понял».

– Выходи вперед и иди ведущим! – настаивает Новиков.

¹⁵ АО-25 – авиационно-осколочные бомбы весом 25 кг.

¹⁶ МЗА – малокалиберная зенитная артиллерия.

«Нет», – крутит головой Маслов.

– Мы идем неправильно! Стань ведущим и бери прежний курс! – со злостью снова кричит Новиков, а сам думает: «Что с ним происходит? Как будто там и штурмана нет в кабине. Куда же Гузь смотрит?»

Маслов снова крутит головой: «Нет!»

Так они вышли на Унечу. Затемненный город ошетинился мощным зенитным огнем. Новиков дает сигнал «Я свой» – выпускает две зеленые ракеты, но наши зенитки бьют по-прежнему. Маслов гасит бортовые огни, пытается уйти от зениток и теряет из виду самолет Грабовьюка. Пролетели еще несколько минут, и он подает штурману записку: «Кончается горючее!»

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.