Ефим Парахин

ОБЫКНОВЕННЫЙ ГЕРОЙ

Записки советского летчика

Ефим Парахин
Обыкновенный герой

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=18534073
ISBN 9785447477929

Аннотация

В этой книге нет вымысла. Здесь приведены подлинные воспоминания человека, реально существовавшего, жившего на земле и непосредственно участвовавшего в изложенных событиях.

Содержание

Семейный архив 5
Ефим Данилович Парахин вспоминает 10
Красная Роза 10
Восточно-Сибирское управление ГВФ 17
Московская авиационная группа особого назначения 29
Конец ознакомительного фрагмента. 30

Обыкновенный герой
Записки летчика
Ефим Парахин

© Ефим Парахин, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Семейный архив

«Мы все добудем, поймем и откроем:
Холодный полюс и свод голубой!
Когда страна быть прикажет героем,
У нас героем становится любой»

Ещё в 2004 году, отец передал мне на хранение записки своего брата Ефима Даниловича Парахина, фронтовика, Героя Советского Союза. Отцу же эти записки в 1997 году переслала, после смерти мужа, жена Ефима Даниловича – Надежда.

Сегодня уже нет в живых ни моего отца – Александра Даниловича Парахина, ни его брата – Ефима Даниловича Парахина, ни жены Ефима – Надежды Демидовны Парахиной (Мартыненко).

Сохранилось письмо Надежды Демидовны адресованное Александру Даниловичу:

> «Саша. Появилась оказия, и я отправляю Вам записки Ефима (ни Ире, ни ребятам эти записки не нужны). Они не представляют чего-то цельного и систематического. Но это записки Ефима. И этим все сказано. О себе писать нечего. Отвыла в свое время девять дней, сороковой день. Сделала оградку у могилы. Растут цветы. Подала заявление на памятник, но денег ещё не брали, значит, не привезли камни.

Ира тоже молчит. Но думаю, что осенью она приедет. Передавайте привет и лучшие пожелания Кате. Будьте здоровы и счастливы. Обнимаю. Надя. 24.07.97.»

Намерения Ефима Даниловича Парахина предать свои «Записки» гласности (опубликовать их) не вызывают у меня сомнения. Наличествуют сами «Записки». В «Записках» содержатся открытое обращение Ефима Даниловича к юным допризывникам Советской Армии и его открытое письмо академику Сахарову А. Д.

При жизни Ефим Данилович не раз высказывал в кругу семьи сожаление, что не успел довести до конца и опубликовать свои воспоминания.

Все это, на мой взгляд, предоставило мне право напечатать эти записки.

В этом произведении приведены подлинные воспоминания человека, реально существовавшего, жившего на земле и непосредственно участвовавшего в изложенных событиях.

Его жизнь – с начала и до конца – это жизнь человека Советской Коммунистической Эпохи – со всем ее революционным героизмом, всенародным энтузиазмом, счастьем строительства нового мира, со всем ее военным горем и подвигом всенародным, со всеми ее победами ратными, с ракетно-космическими достижениями и покорением атома, с неизбежными недостатками, политическими и хозяйственными ошибками.

Он был плоть от плоти народной, верный и честный сын

своего времени, своего народа, своей Родины.

Я не счел возможным изменить или «улучшить» его стиль и своеобразную уникальную манеру изложения. Его собственный текст не изменен. Я лишь позволил себе дополнить «Записки» своими комментариями, дабы современный читатель смог осознать и понять человеческие настроения, душевный порыв, поэзию давно ушедшей в историю эпохи, осознать некоторые реалии той жизни.

16 апреля 1934 года в Союзе Советских Социалистических Республик было утверждено высокое звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина, а с 31 августа 1939 года – и Золотой Звезды Героя СССР.

Мы энциклопедично помним имена М. Водопьянова, и И. Папанина, Н. Гастелло и В. Талалихина, Г. Жукова и К. Рокоссовского, Ю. Гагарина и В. Терешковой. За 74 огненных и славных лет, прожитых великим народом Станы Советов, этой высокой и почетной награды было удостоено более 12700 человек. Простому человеку всех Героев запомнить невозможно. И не нужно. Подвиг зачастую совершается не на виду у всех, без огласки. Некоторые Герои даже смущались своей высокой наградой.

Краткий биографический словарь «Герои Советского Союза» (Москва. Военное издательство. 1988 г.) сообщает:

«Парахин Ефим Данилович, родился 20.01.1913 года в селе Успенье, ныне – поселок Новодеревеньковского района Орловской области, в семье крестьянина. Русский. Член

КПСС с 1943 года. Окончил 2 курса Воронежского авиационного техникума, а в 1935 – Тамбовскую школу гражданской авиации. Работал пилотом, заместителем Командира авиаотряда в Якутске. В Советской Армии с 1941 года. На фронтах Великой Отечественной Войны с августа 1941 года Командир звена 13-го гвардейского авиационного полка. (10 гв. бомб. авиац. див; 2-й гв. авиац. корпус; 18-я возд. армия). Гвардии капитан Парахин к маю 1945 года совершил 343 боевых вылета (из них 237 – ночью) для нанесения ударов по военно-промышленных центрам противника. Звание Героя Советского Союза присвоено 29.06. 1945. После войны продолжал службу в ВВС. С 1957 года майор Парахин Е. Д. – в запасе. Награжден: орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды, медалями. Умер в 1997 году. Похоронен в Полтаве».

(Примечания: «Дата рождения – 20 января – зафиксирована во всех официальных документах лишь после освобождения из плена в 1943 году, как дата „второго рождения“. Подлинная дата рождения – не сохранилась в памяти. Членство в партии – с 1940 года. После пребывания в плену и утраты партийного билета вновь принят в ряды ВКП (б) после освобождения из плена в 1943 году».)

Орловская губерния расположена в 300 километрах к юго-западу от Москвы. 79% её территории занято под паш-

ню. Чернозем. Лесостепь. Холмистая равнина, рассеченная узкими обрывистыми берегами многочисленных малых рек и оврагов. Малые реки Орловщины составляют бассейны Волги, Дона и Днепра. Города Мценск, Кромы, Ливны, Орел основаны в 12-м —14-м веках. В 16 – 17 века в данной местности существовала «Большая засечная линия» – система укреплений, защищавшая Русь от Крымских татар.

Ефим Данилович Парахин вспоминает

Красная Роза

Родился я в 1913 году в селе Успенье Ливенского уезда Орловской губернии (по нынешнему административному делению – Краснодолинского района Орловской области). В 1919 году, после победы в нашей стране Великой Октябрьской Социалистической революции, возле деревни Малая Чернава в усадьбе бывшего помещика Мишина крестьянами-бедняками села Успенье была создана коммуна «Красная Роза». Вот так мне и довелось с малых лет стать коммунаром.

(Примечания: «В августе 1919 года Гражданская война, полыхающая по всей России, задела своим крылом и село Успенье, и деревню Малая Чернава, а так же коммунаров „Красной Розы“. Нагрянул бело-казачий разъезд из рейдового корпуса генерала Мамонтова. Обошлось без крови. Советские и партийные активисты заблаговременно скрылись. Казаки стали на постой, накормили своих коней, дали им роздых, пополнили себе запасы провизии, пограбили крестьянство (не без того), кое-кого под пьяную руку высекли. Переночевав, наутро станичники

ушли своей дорогой. Основная масса конницы белых прошла стороной – из Тамбова, через Лебедянь, Елец и Измалково на Воронеж».)

В пятнадцать лет я уже стал коммунарским трактористам. В коммуне имелся колесный трактор американского производства «Фордзон».

(Примечания: «колесный трактор „Фордзон“, с 1924 года выпускавшийся на заводе „Красный Путиловец“ в г. Ленинграде по лицензии американской компании „Форд“. Трактор имел классическую колесную компоновку (высокие задние колеса и небольшие, управляемые, передние колеса) и мощность 20 лошадиных сил. Всего было выпущено 36100 машин».)

А как я стал трактористом? Будучи ещё босоногим мальцом, я как галчонок, размахивая руками, бегал по вспаханному полю за работающим трактором. Частенько подсаживался на его железное крыло и с восторженным интересом присматривался к движению рычагов, педалей, механизмов, действиям тракториста.

В 1928 году наш тракторист, молодой парень, уехал из коммуны на заработки – на угольные шахты Донбасса. Осиротевший трактор одиноко стоял в поле на меже.

«Смогу ли я запустить мотор и поехать?» Тайком ото всех попробовал – получилось. И поехал трактор по борозде.

Председатель коммуны М. В. Горбатых, услышав дальний

рокот тракторного мотора, не поверил своим ушам. Повернул правое ухо, прислушиваясь к знакомому шуму, затем левое. «Кто же это может быть?» Подъехав в поле, он убедился в том, что трактором кто-то управляет, но тракториста не видно. Я был мал и, сидя на сиденье («под сиденьем, так как иначе не доставал ногами педалей») с головой скрывался за высокими крыльями колес. Когда он подошел ближе и увидел, кто сидит за рулем, то перекрестился («коммунист») и прошептал: «Слава Богу. Родился тракторист».

Так и повелось. Весной и летом – работа на тракторе в поле, осенью и зимой – учеба в начальной школе.

В 1928 году я вступил в комсомол. В 1931 году закончил ШКМ (школу колхозной молодежи на базе семилетки).

Подумывал – куда пойти учиться дальше, не за горами и осень, начало учебного года. А пока продолжал работать трактористом в коммуне.

Однажды, будучи в поле, увидел летящий самолет, он низко протарахтел мотором над головой. Долго задумчиво я смотрел ему вслед, а когда он скрылся за горизонтом, вновь сел за руль своего «Фордзона».

(Примечания: «В осуществлении заветной мечты человечества – покорение неба – русский народ всегда занимал весьма видное место. Еще в трудах М. Ломоносова, Д. Менделеева, Н. Жуковского, К. Циолковского были заложены основы развития отечественного самолетостроения, освоения

воздушного океана.

Уже в 1911 – 1913 годах в России были созданы многомоторные тяжелые самолеты «Русский Витязь» и «Илья Муромец». До 1917 года в России было серийно выпущено 1579 отечественных самолетов различных типов

Однако после победы Великой Октябрьской Социалистической Революции, в условиях Гражданской войны, иностранной интервенции и разрухи, к маю 1918 года в строю Воздушного Флота Республики насчитывалось не более 300 способных летать машин, устаревших конструкций, иностранного производства. В 1923 году в стране регулярно действовала лишь одна авиатрасса «Москва – Нижний Новгород», по которой на высоте 250 метров, без радиосвязи, ориентируясь по рекам и железным дорогам, летал единственный аэроплан Ю-13 (закупленный в Германии) с символической надписью на борту «Ультиматум».

Но прошло всего несколько лет, и конструкторские коллективы, возглавляемые А. Туполевым, Н. Поликарповым, Д. Яковлевым, создали первые советские самолеты. В 1924 году с подмосковного аэродрома взлетели Поликарповские Р-1 и И-1, в 1927 году Яковлевский АИР-1, в 1929 году Туполевский ТБ-1. В 1937 году АНТ-25 через Северный полюс достиг Американского континента. В 1938 году поднялся в воздух самый большой в мире восьмимоторный АНТ-20 – «Максим Горький».

Успешное осуществление индустриализации позволило нашей стране с 1935 года полностью перейти на массовую эксплуатацию отечественных самолетов».)

Проработав последнее лето на тракторе, осенью я уехал в Воронеж, где поступил в Воронежский авиационный техникум на самолетостроительное отделение.

(Примечанияа: «В октябре 1930 года, на базе еще дореволюционного механического техникума, образован Воронежский авиационный техникум с четырехлетней программой обучения. В 1939 году техникуму присвоено имя Валерия Чкалова. В техникуме имелось четыре отделения: самолетостроительное; моторостроительное; конструкторское по самолетостроению; конструкторское по моторостроению. В 1935 году создано конструкторское бюро. Создан опытный самолет САМ-5бис, который успешно прошел летные испытания. В 1936 – 1937 годах изготовлено 38 самолетов для военного ведомства».)

В 1933 году, уже учась на втором курсе, я как-то проходил мимо здания ОСАВИАХИМ и увидел большой плакат – «Комсомолец, на самолет!» и объявление о наборе в Тамбовское летное училище гражданского воздушного флота.

Самолеты строить – дело хорошее, но соблазн летать самому был слишком велик. Пламенный призыв тех лет – «Комсомолец, на самолет!» – стал боевым лозунгом десят-

ков тысяч парней и девушек решивших овладеть авиационной техникой.

В обкоме комсомола с трудом выпросил путевку и, никому ничего не говоря, «зайцем» махнул в Тамбов, где производился набор в школу пилотов и авиатехников.

(Примечания: «В 1930 году в Тамбове открылась Авиационная школа по подготовке пилотов и авиатехников Гражданского воздушного флота с двухгодичной программой обучения. В 1932 году в Тамбове открыт аэроклуб. В 1932 году для личного состава Гражданского воздушного фота была введена форменная одежда и знаки различия. В январе 1940 года учебное заведение реорганизовано в Тамбовскую военную авиационную школу пилотов».)

Приемные экзамены по знаниям прошли гладко, а вот на медицинском испытании пришлось поволноваться.

Все делал, как говорили – прыгал, приседал, показывал язык и даже дул в трубку. Вот тут-то врач, посмотрев на какую-то табличку на бачке, в которую я дул через ту резиновую трубку, сказал: «Да… Слабоват, не пойдет в летчики». Аж дух перехватило, услышав такое.

Очередной товарищ уже дует в несчастную трубку, я посмотрел на него и диву дался – он надулся, лицо его побагровело, глаза выпучились.

Тут понял я свою неосведомленность в медицине и говорю доктору: «Разрешите передуть». Поднял он свою очка-

стую голову от бумаги и сказал: «Попробуй». Я все проделал, как тот товарищ, который дул после меня. Доктор глянул на маленькую табличку с бегунком, что на бачке и сказал: «Раз так – быть тебе летчиком».

Одними из первых по путевке комсомола пришли в Тамбовскую школу пилотов ГВФ мы, комсомольцы с Тамбовщины, Орловщины, Воронежцы. Там, в стенах школы учились, подружились, вместе поехали служить по месту назначения. В этой группе были Шаров, Долгов, Куратник, я и другие.

Быстро пробежали годы учебы. И когда при распределении спросили меня: «Куда желаете поехать на работу?» – не знал я тогда, как ответить на такой вопрос и выпалил: «Куда начальство сочтет нужным».

Восточно-Сибирское управление ГВФ

(Примечания: «В 1934 году Совнарком СССР принял решение о реорганизации органов управления Гражданского Воздушного Флота. Было образовано 12 территориальных управлений, в том числе и Восточно-Сибирское управление ГВФ с центром в городе Иркутске. Возглавил это управление Голованов А. Е. – впоследствии главный маршал авиации».)

Станция Иркутск встретила нас неприветливо. Сквозь туман едва проглядывался скованный льдом понтонный мост на Ангаре. Непривычный для нас мороз заставлял пошевеливаться. Это было в один из декабрьских дней 1935 года. Нас, десятерых окончивших Тамбовскую школу пилотов, направили в ВСУ ГВФ (Восточносибирское управление гражданского воздушного флота). Началась трудовая жизнь. Более пяти лет посчастливилось мне трудиться на воздушных линиях Сибири и Якутии. Трое из нашей десятки: Шаров, Долгов, Куратник трудятся там и поныне. («относится к 1957 году».)

Мне и моим товарищам здесь нравилось все: и обширные просторы необозримой тайги, и полноводные реки – Ангара и Лена, Енисей и Обь, Вилюй и Алдан, и седой Байкал, и горы Саянские и Верхоянские, и море Лаптевых, и конечно –

хорошие люди!

Мелкую речку Ушаковку нельзя отнести в разряд полноводных, но в часы отдыха она приносила нам много удовольствия и радости, она была близка нам, напоминала родные малые речушки России.

Сибирь стала для нас серьезной школой – более высокой ступени, чем предыдущие. Здесь мы научились летать. Трудные воздушные линии, суровый сибирский климат, лютые морозы зимой, жаркое лето, дымное от лесных пожаров, изменчивая погода – помогли обрести нам крылья, почувствовать твердую опору в небесах. Мы приобретали опыт, закалялись, вырабатывали авиационный характер. Мы были горды собой и своей профессией, с любовью относились к своим самолетам.

Работа пилотом в Восточной Сибири – это полеты в отроги Саянов на Бирюсинские прииски, курсирование по воздушным трассам в Якутск и Бодайбо, в Читу и Новосибирск. В зависимости от состояния грунта или снежного покрова (весной и осенью) приходилось на промежуточных аэродромах менять колеса на лыжи и наоборот. Для этого оборудовали по две взлетно-посадочные полосы («грунтовую и снежную»).

Вспоминается обыденная наша летная работа. Наши тогдашние самолеты: У-2, ПС-4, ПС-7, Г-1, МП-6, МП-1 (Т), Я-6, П-5 – по сравнению с теперешними были малоскоростными, с моторами малой мощности, с открытыми пилотски-

ми кабинами. Летом – колесное шасси (на суше) или поплавки (на воде), зимой – лыжи.

(Примечания: «Самолеты ПС-7, Г-1, МП-6 – грузовые (или грузопассажирские) являлись модификациями бомбардировщика ТБ-1 (АНТ-4). Представляли собой цельнометаллический двухмоторный моноплан с открытыми кабинами пилота и бортмеханика. Экипаж – 2 человека; максимальная высота полета – 5620 м.; практическая дальность полета – 1680 км.; максимальная скорость – 240 км/ч.; взлетная масса – 6130 кг.; вместимость – 8 пассажиров или 790 кг. груза.

Самолет МП-1 (Т) – грузопассажирская дервяно-фанерная одномоторная летающая лодка с толкающим винтом, с открытой кабиной экипажа и закрытым салоном для пассажиров (грузовым отсеком). Экипаж – 2 человека; максимальная высота полета – 4720 м.; практическая дальность полета – 1500 км.; максимальная скорость – 260 км/ч.; взлетная масса – 4640 кг.; вместимость – 6 пассажиров или 580 кг. груза.

Самолет У-2 – многоцелевой одномоторный дервяно-фанерный биплан с открытыми кабинами пилота и пассажира. Использовался, как связной, почтовый, санитарный, поисково-спасательный, разведчик местности и пр. Экипаж – 1 человек; максимальная высота полета – 3800 м.; практическая дальность полета – 430 км.; максимальная скорость – 150 км/ч.; взлетная масса – 1100 кг.; вместимость –

1 пассажир или 250 кг. груза.

Самолет П-5 – многоцелевой, почтовый или пассажирский являлся модификацией разведчика Р-5. Представляли собой деревянно-фанерный одномоторный полутораплан с открытыми кабинами пилота и пассажира. Экипаж – 1 человек; максимальная высота полета – 6400 м.; практическая дальность полета – 1100 км.; максимальная скорость – 240 км/ч.; взлетная масса – 3240 кг.; вместимость – 1 пассажир или 300 кг. груза.

Самолет Я-6 – пассажирский одномоторный высокоплан смешанной метало-фанерной конструкции с закрытой кабиной летчика и салоном для двух или трех пассажиров. Экипаж – 1 человек; максимальная высота полета – 4500 м; практическая дальность полета – 650 км; максимальная скорость – 165 км/ч;, взлетная масса – 1195 кг.

Самолет ПС-4 (W-33) – грузопассажирский одномоторный цельнометаллический моноплан с закрытой кабиной экипажа и закрытым салоном для пассажиров. Закуплен в 1928 году в Германии. Сборка самолетов производилась с помощью немецких специалистов в Филях и в Иркутске (7 штук). Экипаж – 2 человека; практическая дальность полета – 1000 км.; максимальная скорость – 197 км/ч.; взлетная масса – 2100 кг.; вместимость – 5 пассажиров или 470 кг. груза».)

Удивительны были наши летные доспехи. Сверх мехового

комбинезона напяливали на себя тулупы, лицо укрывали меховыми масками, на которые в полете всегда нарастали ледяные сосульки в прорезях для рта и носа. На руках были натянуты до самых локтей трехпалые меховые краги, связанные крепкой тесьмой перекинутой за шею, дабы не сорвало их струей воздуха за борт самолета. Сейчас все это кажется вроде странным, а тогда было обычным.

Я высоко горжусь, что мне пришлось работать на гидротрассе Иркутск – Якутск. Эта трасса привлекала к себе. Для каждого пилота постоянным стремлением и наивысшим достижением было право работать (летать) по этой трассе. Не так легко было достичь этого. Одного желания мало. Надо было заслужить это право своей летной работой в других, сухопутных, отрядах. Так и мне пришлось пробивать дорогу в гидроотряд: сначала в Нижнеудинском отряде повозить руду с Бирюсинских приисков; потом полетать в 9-м авиаотряде на самолете П-5 по трассе Иркутск – Новосибирск и Иркутск – Чита. Потом уж – гидротрасса.

(Примечания: «В Иркутске, кроме «сухопутного» аэропорта с грунтовой взлетно-посадочной полосой, располагавшегося в поселке Быково, действовал еще и гидроаэропорт, расположенный на реке Ангаре, в районе устья её притока Ушаковки. Именно с вод Ангары поднимались гидросамолеты, летавшие на Крайний Север. Из Иркутска летчики прокладывали маршруты воздушного пути с выходом на дальневосточные и полярные морские побережья.

Направление обслуживалось специальным 11-м гидроотрядом, который имел в своём распоряжении 22 самолета. Основой авиапарка стал самолёт ПС-7 (пассажирская модификация самолёта Р-6) конструкции КБ Туполев. Иркутский гидроаэропорт использовал строения Знаменского монастыря. Городская пристань располагалась в трёхстах метрах, а до железной дороги было около полутора километров. Были построены ангар на восемь самолётов и ремонтные мастерские на два самолёта, которые просуществовали вплоть до 1953 года. От ангара к протоке были проложены бетонные дорожки, по которым осуществлялся спуск на воду гидросамолётов. У стен упразднённого монастыря было четыре причала, где пассажиры грузились на воздушные суда. На другой стороне Ангары, на острове Дьячем была стоянка ещё на 18 гидросамолетов.

С мая по октябрь, гидросамолеты садились и взлетали прямо с реки, направление взлёта выбиралось против ветра. Зимой подвеска самолётов менялась на лыжи, в качестве взлётной полосы использовался лёд реки. В некоторых случаях прикрепляли колёса и самолёты взлетали с сухопутного аэродрома в посёлке Боково. Он находился в трёх километрах от ангаров.

Кроме экипажа за каждым самолётом закреплялись техник и моторист, в результате коллектив гидроаэропорта составлял более 100 человек. Большая

часть работ проводилась в здании Знаменской церкви, а общежитие для сотрудников было организовано в двухэтажном здании епархии. С 1928 по 1941 год действовала первая в Советском Союзе гидроавиационная служба на линиях Иркутск – Бодайбо и Иркутск – Якутск.

Самолеты с ночевками преодолевали расстояние до Бодайбо за 30 полетных часов, а до Якутска за 56 полетных часов. Зимой рейсы в один конец составляли продолжительность до 9-ти суток. Полеты осуществлялись без радиосвязи. Нередко случались поломки самолетов и вынужденные посадки.

С «сухопутного» аэропорта самолеты отправлялись в Читу, Новосибирск, Ургу».)

В 1939 году я был переведен в Якутский авиаотряд на должность старшего пилота, потом стал заместителем командира отряда по летной подготовке.

В марте 1940 года я стал кандидатом в члены коммунистической партии. Здесь мы вместе с другими пилотами осваивали первые воздушные трассы (линии) Якутии. Не раз приходилось приземлять свои самолеты в таких пунктах, где люди вообще не имели понятия об авиации. Все это требовало от пилотов высокого летного мастерства, опыта, знаний.

В феврале 1939 года командир Якутского авиаотряда Долгов Иван Петрович прибыл в Иркутск по служебным делам. Встретил на аэродроме меня и неожиданно предложил пойти к нему в отряд на должность старшего пилота. Я долго

не колебался – сразу согласился. Выпросил он у начальства ВСУ самолет П-5, и мы улетели в Якутск.

На этом месте, где сейчас здание аэропорта, стояло маленькое (низенькое) деревянное строение, сквозь морозную дымку оно едва просматривалось. Уселись мы на корточки у раскаленной «буржуйки» стоящей в углу здания, протянули руки к теплу. «Вот здесь нам придется работать» – сказал он. Так началась моя жизнь и служба в Якутске.

(Примечания: «В Якутске гидроаэропорт действовал с 1928 года на берегу реки Лены. Он являлся совместным для 11 отряда ВСУ ГВФ и Ленской авиагруппы ГУСМП.

В здании аэропорта были комнаты для пилотов, метеостанции, пассажиров. Здесь же размещались бухгалтерия, столовая с кухней, квартира начальника аэропорта.

С 1935 года вступил в строй Якутский «сухопутный» аэродром с грунтовой взлетно-посадочной полосой. Совершались дальние по тем временем полеты в Вилюйск, Сунтара, Томпо, Оймякон, Сеймчана, Аллах-Юня, Алдан, Усть-Мая, Нелькан, Чурапче.

Была создана и широко использовалась «исполкомовская авиация» (У-2, П-5, Я-6), предназначенная для связи столицы Якутии с районными центрами и отдаленными приисками.

Якутская АССР расположена в «полюсе холода» северного полушария планеты. Зимой 1885 года в Верхоянске зарегистрирована температура – 67,8 С,

а зимой 1938 года в Оймяконе зарегистрирована температура -77,8 С».)

Человек привыкает ко всему. Суровые красоты северной природы стали обычным явлением. Материальной частью в то время отряд располагал разнообразной. Были По-2, СП, Я-6, П-5 и ПС-4 (W-33).

О последнем (ПС-4) затрудняюсь сейчас сказать – откуда и когда он оказался в Якутии.

На берегу Лены стояла авиагруппа полярной авиации («не входящая в состав ГВФ»). Когда-то этот самолет использовался ими, а потом из-за неисправности его оттащили на берег и забыли про него.

(Примечания: «Один из самолетов ПС-4, управляемый пилотом Масленниковым Ленской авиагруппы полярной авиации, потерпел аварию 30.12.1935 года, при взлете с аэродрома Вилюйск (повреждены винт, крылья, шасси). Сведений о его ремонте и восстановлении в составе полярной авиации – не имеется. Возможно, что именно об этой машине идет речь».)

Командир отряда Долгов какими-то правдами и неправдами выпросил этот самолет для нашего отряда. Не имел этот трофей ни формуляра, ни инструкции по эксплуатации. В местных мастерских ему подремонтировали мотор и планер.

И возник вопрос – кто первым полетит на нем? Командир

отряда Долгов, не в порядке приказа, а в дружеской беседе сказал мне: «Ты должен летать на всех типах самолетов имеющихся в отряде».

Встретил я пилота из Полярной авиации Симакова Ивана Николаевича, расспросил у него об особенностях и тайнах этого трофея. И вот я сел в кабину, а рядом занял место борттехник Милитинский. Вырулил на взлетную полосу, сделал несколько пробежек и полетел.

Появился у нас аэроплан, который берет на борт целых семь пассажиров. Летал на этом самолете только я сам. Узнали об этой партизанщине в ВСУ. Долгову и мне объявили по выговору, а самолет – в утиль.

Вскоре полярная авиация перешла в состав Аэрофлота. Якутская группа полярной авиации и наш отряд объединились и образовали Якутскую авиагруппу ВСУ. Прибыл новый командир группы, а так же новый командир авиаотряда – Коротеев. Я стал заместителем командира отряда по летной подготовке.

22 июня 1941 года в 18 часов по якутскому времени возвращался я из очередного рейса. С воздуха обратил внимание на необычное скопление людей у репродуктора, который был на столбе у здания аэропорта. Захожу на посадку и думаю о тех новостях, что привело людей к этой тарелке – радио.

Выключил моторы, стало тихо в ушах. Встречающий техник самолета с флажком в руках доложил: «Командир, вой-

на!»

Долго сидел я в кабине самолета в раздумье: «Значит – Германия…» В сознании уже рождалось какое-то решение.

На второй день, хорошенько поразмыслив, а не так с кондачка в порядке трепологии, пошел я к командиру авиагруппы и сказал: «Каждый теперь должен работать за двоих. Нам пилотам всем здесь будет тесно. Прошу направить меня на фронт».

Прошло несколько дней, пока уточняли порядок отправки. И вот, первая группа пилотов: Симаков, Ботов, Скрыльников и я – уселась в летающую лодку, и полетели из Якутска в Иркутск, а потом в Москву. Мы летели на фронт. Впервые, пожалуй, летели мы пассажирами, и впервые нам казалось, что летающая лодка тащится до обидного медленно. Скорее бы на боевые машины. Мы летели на войну.

Казалось недавно, хотя прошло уже шесть лет, я впервые на практике постиг, как велика наша страна. Уходил в рейс на несколько суток, ночевал на таежных аэродромах, летал на знаменитой гидротрассе Иркутск – Якутск. Какие мне теперь предстоят военные трассы?

22 июня 1941 года мирный труд наш был нарушен. Началась Великая Отечественная война.

Трудным был первый военный год. Казалось бы – и немцы близки к цели, и драться нам не чем, но мы не согнулись, выстояли.

Мы не знали, где и когда наступит перелом. Все считали,

что война долго не затянется. А она – шла и шла. И не было такого места, куда бы она не постучала в дверь. Каждому советскому человеку, где бы он не находился, надо было собрать все свои силы, все свое мужество, что бы не поддаться смятению, не дрогнуть. Великая скорбь, ненависть к врагу – рождали великое мужество.

Все мы хотели пойти на фронт и бить фашистов. На второй день войны я подал заявление командованию с просьбой направить на фронт. Скорее бы на боевые машины, в бой.

Но на боевых машинах летать, пока не пришлось. Судьба распорядилась по-своему. Нас стали готовить к роли фронтовых военных извозчиков.

Московская авиационная группа особого назначения

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.