

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА
ОТ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**
(серия из ТРЕХ книг)

НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ ЧЕЛНОКОВ

Русский Национальный Благотворительный Общественный
фонд
во имя Святителя **Иннокентия Иркутского.**
Основан в 2003 году

Деятельность фонда благословили:
Его блаженство, Святейший Патриарх Святого града
Иерусалима и Всея Палестины
Феофил III,
Митрополит Черногорский **Амфилохий**
Епископ Бане-Лукский **Ефрем**
Иерей **Александр Ерёмин**

Иркутск, 2017

**НИКОЛАЙ
ЧЕЛНОВ**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**



ЧЕЛНОВ НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА: Николай Васильевич Челноков (26 апреля [9 мая] 1906, г. Иркутск - 16 июля 1974, г. Москва) - советский военачальник, дважды Герой Советского Союза (14.6.1942 и 19.8.1944), генерал-майор (1949), лётчик. Участник исторического парада Победы в Москве на Красной площади 24 июня 1945.

Родился в семье железнодорожника. Окончил 9 классов. С 1928 в Красной Армии. Окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу лётчиков (1929), Севастопольскую школу морских лётчиков (1931), академические курсы при Военно-морской академии (1945), Военную академию Генштаба (1949). С 1931 - инструктор-лётчик, затем командир звена, командир отряда, участвовал в Советско-финской войне 1939–1940.

Во время Великой Отечественной войны командовал бомбардировочной и штурмовой авиаэскадрильями, был заместителем командира, а с августа 1942 - командиром гвардейского минно-торпедного авиаполка на Балтийском флоте. В июне - августе 1943 года был помощником, а с декабря 1943 - командиром гвардейского штурмового авиаполка на Черноморском флоте. В августе - октябре 1944 - командир 9-й штурмовой авиадивизии на Балтийском флоте. Авиаэскадрилья под командованием Челнокова успешно наносила удары по неприятельским портам, кораблям в море, железнодорожным станциям и войскам противника на подступах к осаждённому Ленинграду.

За успешное командование эскадрильей, 78 боевых вылетов и проявленные при этом героизм и отвагу Н.В. Челнокову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Будучи командиром штурмовых авиаполка и авиадивизии, проявил себя смелым новатором. Штурмовики под его командованием наносили мощные удары по противнику. За проявленный при нанесении штурмовых ударов героизм он удостоен второй медали «Золотая Звезда». Всего за годы войны

Челноков совершил свыше 270 боевых вылетов.

Участник исторического парада Победы в Москве на Красной площади 24 июня 1945 (в сводном полку Военно-морского флота).

После войны на командных и штабных должностях в авиации ВМФ и на преподавательской работе. С 1954 в запасе по болезни.

Скончался в Москве 16 июля 1974, похоронен на Головинском кладбище.

Награждён 3 орденами Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденами Ушакова 2-й степени, Красной Звезды, «Знак Почёта» и медалями.

Депутат Верховного Совета СССР
2-го созыва.

Именем дважды Героя Советского Союза генерал-майора авиации Н. Челнокова названа одна из улиц Иркутска. Бюст Н.В. Челнокову установлен в Ленинграде, в Аллее Героев Московского парка Победы.

irkipedia.ru

ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА

НИКОЛАЙ
ЧЕЛНОКОВ

ШТУРМОВЫЕ ЗВЁЗДЫ НИКОЛАЯ ЧЕЛНОКОВА



**НИКОЛАЙ ЧЕЛНОКОВ:
ЧЕЛОВЕК УНИКАЛЬНОЙ СУДЬБЫ**

АНГАРА И НЕВА В ЕГО СУДЬБЕ

Кто не знает этой скромной привокзальной улицы Иркутска, названной в честь нашего земляка, дважды Героя Советского Союза Николая Васильевича Челнокова!? Пацаном он бегал здесь, потом работал по примеру своего отца-железнодорожника. То расчищал снег на путях, то грузил вагоны.



МЕМОРИАЛЬНЫЙ КАМЕНЬ НА УЛИЦЕ ЧЕЛНОВА

Его родители ещё до рождения сына приехали в Иркутск из Северной Пальмиры вместе с группой специалистов и рабочих в самый разгар строительства и освоения Транссибирской магистрали. Потом они, конечно, вернулись в Ленинград. Но именно здесь, в Иркутске, где многие парни мечтали о зарождавшейся в то время авиации, у Николая тоже вызрела подобная мысль. Здесь он увидел гидросамолёты. Уже в Ленинграде в 1928 году ему повезло: он прошёл медицинскую комиссию и был зачислен курсантом военной теоретической школы лётчиков. Его мечта становилась явью. Удивительная работоспособность и выносливость помогли ему уже в следующем году поступить в военную школу морских лётчиков.

Успешно закончив её, он получает назначение лётчиком-инструктором Ейского училища морских лётчиков.

Терпеливо и доброжелательно относясь к курсантам, он обучал их тому, что умел сам, но прежде всего - творческому отношению и поиску наилучшего варианта. Наш земляк, профессор Иркутского государственного университета Илья Кузнецов не случайно открывает свою книгу «Золотые звёзды иркутян» не простыми биографическими сведениями о командаре Афанасии Белобородове и комдиве морских штурмовиков Николае Челнове, а находит их общие черты, свойственные сибирякам. Это их природная выносливость и трудолюбие, творческое военное мастерство.

Я СЧАСТЛИВА, ЧТО БЫЛА В БАРКАХ

В этот день 39-я средняя школа, которая занимала видное место в заводском районе города Иркутска, привлекла особое внимание авиастроителей. На выпускной прощальный со школой праздник устремились и наши родители. Играл духовой оркестр. Белоснежные сорочки повзрослевших мальчишек и сарафанная поляна девчонок радовали наших матерей и отцов, младших братишек и сестрёнок. И вдруг слышу родной голос: «Надя! Доченька! Война!» От этого грудного вскрика трубы оркестра смолкли на самой низкой ноте. «Ёшеньки, что же теперь с нами будет?» А тут ещё невесть откуда взявшаяся гроза (был Ильин день) враз охладила прекрасную пору ожиданий, надежд...

К июлю наш Иркутск поредел, на улицах одни девчата. В мыслях я никогда не задумывалась, люблю ли свою родину, свой Иркутск. И вообще, как её надо любить?

Война подвигла к действию. Уже на следующий день я пришла в отдел кадров авиазавода. Не отказали, приняли на курсы фрезеровщиков. Потом - без отрыва от производства -

курсы радисток.

К тому времени Ленинград пережил уже первую блокадную зиму. Весной по комсомольскому призыву, добровольно откликнувшись, более ста комсомолок Ленинского района да и всего города прибыли в военкоматы. В мае сорок второго нас провожали...

И вот действующая армия. Пункт моего назначения - I минно-торпедный авиаполк ВВС Балтфлота. Наш аэродром на окраине города, где болотистая хлябь, в Барках. Всё было продумано. Уложена взлётная полоса с двумя отводками: «ремонт» и «загрузка». В земле под накатами только боеприпасы да отдельно горючка, всё остальное — в палаточном городке.

В то время, когда прибыло наше пополнение, минно-торпедный был уже гвардейским полком, и совсем недавно его командиром стал Николай Челнов. Тогда я ещё не знала, что он свою боевую деятельность начинал именно в этом полку командиром звена, эскадрильи и ещё во время финской войны был награждён орденом Красного Знамени. А перед тем, как принять командование полком, был направлен в конце июня 1942 г. на авиационный завод, где принимал новые самолёты ИЛ-2 для I гвардейского минно-торпедного полка. Он с чувством ответственности принял командование и старался оправдать высокое доверие новыми боевыми достижениями. В начале войны полком командовал Евгений Преображенский (он был моложе Челнова на три года, но уже стал Героем Советского Союза).

ДОБРЫЕ ТРАДИЦИИ ПОЛКА ЖИВУТ

Под командованием полковника Преображенского в ночь с 7 на 8 августа 1941 года экипажи двенадцати самолётов ДБ-3 провели первую с начала войны бомбардировку Берлина. Это



ПОЛКОВНИК ЧЕЛНОВ БЕСЕДУЕТ С МОЛОДЫМ ПИЛОТОМ. 1943 ГОД

была продуманная и тщательно подготовленная смелая военная операция, которая имела большое значение. Сенсация! Фашистское радио разнесло по всему миру весть о том, что налёт совершили самолёты ВВС Великобритании. Англичане это сообщение опровергли, заявив, что из-за непогоды их авиация не поднималась с земли. Балтийские же лётчики в тот последний летний месяц ещё восемь раз бомбили Берлин. Второй налёт на Берлин был совершён 10 августа. Двенадцать самолётов из состава 81-й авиационной дивизии под командованием комбрига Водопьянова из-под Ленин-града (с аэродрома г. Пушкина). За неполный месяц было совершено 55 самолёто-вылетов на Берлин и 26 - по военным объектам Германии. Всего было сброшено 635 авиационных бомб общей массой 34,5 тонны.

Мы не имеем возможности рассказать обо всех многочисленных боевых операциях и на Балтийском, и на Черноморском театрах военных действий, где проявился талант аса морской авиации Николая Васильевича Челнова.

К осени второго года блокады Николай Челнов стал Героем Советского Союза. Лично совершил 58 боевых вылетов. Учился в боях. Много испытывал и пережил. Усвоил истину: в жизни всё делается трудом, волей и вдохновением. Он видел: по всему взморью Балтики зловещая минная паутина - не проскочить ни торпедоносцу, ни субмарине.

Командующий Балтфлотом вице-адмирал Трибуц вызвал по телефону Челнова и спросил, не найдутся ли среди его штурмовиков добровольцы, готовые в эту покровскую метель к полёту, чтобы разбомбить немецкий транспорт из трёх судов с охраной в районе острова Лавенари (о его появлении доложила разведка). Челнов тут же ответил, что добровольцы найдутся. А через 10 минут докладывал командующему:

- Есть добровольцы.

- Сколько?

- Весь полк, - ответил Челнов.

Весь полк - это четыре эскадрильи, шестьдесят бортов. Отбрали двенадцать, ведущий - сам комполка. Так всегда поступал Преображенский. Звенья штурмовиков одно за другим поднялись и скрылись в снежной мгле.

Немский транспорт шёл к Ораниенбауму без воздушного прикрытия. Лишь эскорт катеров впереди. Первое звено Челнова с ходу накрыло охрану. Навстречу снежному бурю рванулся буря свинцовый. Порыв огненного ветра понёсся во тьму, гоня перед собой тысячи светящихся пуль. Судна загорелись. Это послужило ориентиром для других самолётов, и каждый большегруз был накрыт торпедным ударом.

Такие смелые и дерзновенные рейды Челнов успешно применял, будучи командиром 8-го гвардейского авиационного полка ВВС Черноморского флота, куда был специально послан.

АСЫ МОРСКОЙ АВИАЦИИ

За умелое командование и проявленный в боях героизм подполковник Челноков был удостоен второй медали «Золотая Звезда».

Указом 19 августа 1944 г. дважды Героями Советского Союза стали полковник Арсений Ворожейкин, подполковник Николай Челноков и майор Иван Кожедуб. Краеоведам и активистам поисковых отрядов, юным историкам Великой Отечественной войны мы посоветовали бы прочесть воспоминания А.Е. Ворожейкина «Под нами Берлин», И.Н. Кожедуба «Верность Отечеству», а также штурмана первого экипажа, Героя Советского Союза (1941) П.И. Хохлова «Удары по Берлину» и книгу В.С. Локшина и С.С. Самойлова «Шесть золотых звёзд».

А заканчивать войну прославленному лётчику всё-таки пришлось на Балтфлоте, где он её и начинал. Теперь штурмовая авиационная дивизия очищала родное Балтийское море и землю от фашистской нечисти, громя вражеские танки, артиллерию и другие сухопутные войска противника.

...Может быть, только 27 января 1944 г., в этот незабвенный день ленинградского салюта, первый раз за долгие два с половиной года блокады ленинградцы увидели свой город вечером светлым, освещённым вплоть до последней трещинки на стенах домов. Весь в пробоинах, в слепых зафанеренных окнах, словно израненный богатырь, Ленинград был великолепен. И дышалось легко - свежий, чистый морской воздух придавал огромный заряд энергии...

...В эти дни на зелёных аллеях парка Победы на Неве бронзой сверкают памятники дважды Героев Советского Союза, морских лётчиков, отстоявших небо блокадного Ленинграда, генерал-майора из Удмуртии В.И. Ракова, полковника из Армении Н.Г. Степаняна, генерал-майора с Украины Н.Е. Мазуренко, генерал-майора из Иркутска Н.В. Челнокова.



**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ.
МОСКОВСКИЙ ПРОСПЕКТ.
МОСКОВСКИЙ ПАРК
ПОБЕДЫ. АЛЕЯ ГЕРОЕВ**

А 9 Мая, в 61-ю годовщину нашей Великой Победы, проживающий в Питере полковник С.Г. Гриневич, лучший ученик Челнокова, вместе с внуками и правнуками принесёт цветы своему командиру в парк Победы.

Дочери Николая Васильевича Челнокова, Валентина и Зинаида, живущие в Москве, посетят Головинское кладбище и к мраморному памятнику поставят большую корзину, наполненную сотней белоснежных калл. А на мемориальном комплексе бывшего аэродрома Барки, что на окраине Санкт-Петербурга, в честь лётчиков-балтийцев, погибших в блокаду, распушатся зелёные кедры,

высаженные руками однополчанок из города Иркутска и Иркутской области.

ИРКУТЯНЕ ПОМНЯТ СВОИХ ГЕРОЕВ

P.S. Авторы признательны Александру Костромину, председателю Иркутского совета ветеранов Военно-Морского флота, активистам школьного музея ВМФ, директору и педагогам школы 75 г. Иркутска за содействие в подготовке публикации.

О БОЕВОМ ПУТИ - В НЕСКОЛЬКО СТРОК

-После успешного окончания школы морских лётчиков Николай Челнов в 1931 г. назначается инструктором этой школы. За отличную лётную и методическую подготовку он назначается командиром звена, а в 1936 г. за подготовку кадров для авиации ВВС и ВМФ награждён орденом «Знак Почёта».

-1939 г. - начало второй мировой войны. Николай Челнов направлен на Балтику, в I минно-торпедный авиационный полк ВВС Балтийского флота, на должность командира звена 2-й авиаэскадрильи.

-Зима 1939 - 1940 гг. - война с Финляндией. Николай Челнов совершил 40 боевых вылетов на бомбовые удары по объектам противника. Он награждён первым боевым орденом -Красного Знамени.

-Великую Отечественную войну капитан Челнов начал в должности командира I авиаэскадрильи I минно-торпедного авиаполка. Здесь, в боевом авиаполку, и раскрылся талант непревзойдённого тактика и бесстрашного аса Балтийского, а затем и Черноморского флота.

-14 июня 1942 г. Н.В. Челнову присвоено звание Героя Советского Союза, а в июле того же года он принимает командование прославленным I гвардейским минно-торпедным авиационным полком.

-В мае 1943 г. майор Челнов направляется в авиацию Черноморского флота, где принимает командование 8-м гвардейским штурмовым авиационным полком. Его полк участвует в Новороссийской, Керченско-Эльтигенской десантных операциях, в освобождении Тамани, Крыма.

-За освобождение Крыма, Феодосии и Севастополя 8-му гвардейскому штурмовому авиаполку присваивается наименование Феодосийский, а 19 августа 1944 года Н.В. Челнов на-

граждается второй медалью «Золотая Звезда».

-После освобождения Крыма их штурмовая авиадивизия перелетает на Балтику. Н.В. Челноков назначается её командиром и принимает активное участие в наступательной стратегической операции «Багратион».

-Н.В. Челноков награждён орденами Ленина (три), Красного Знамени (четырьмя), Ушакова II степени, Красной Звезды и «Знак Почёта». В 1949 г. ему присвоено звание генерал-майора авиации. Умер в г. Ейске 16 июля 1974 г. Его память увековечена в названиях улиц и школ. Бронзовый бюст установлен в г. Ленинграде. Похоронен в г. Москве.

***Надежда РУДЕНКО, бывший сержант,
член Иркутского совета ветеранов ВМФ,
Владимир КОЛОЖВАРИ, Иван ГОВ «ВСП»***

НАВОДЯЩИЙ УЖАС

В годы Великой Отечественной войны, будучи командиром частей истребительной авиации, участвовал в боях в составе военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского и Черноморского флотов. В ходе войны его эскадрилья уничтожила большое количество боевой техники и живой силы противника.

Н. В. Челнов лично потопил один транспорт, торпедный катер, сторожевой катер и 2 десантные баржи. В вылетах с группой он уничтожил 12 торпедных катеров, 8 сторожевых катеров и 20 десантных барж.

«Как выполнено задание?» Этот вопрос командир дивизии уже дважды задавал командиру полка морских штурмовиков. И каждый раз, стараясь говорить спокойно, командир полка отвечал:

— Самолеты еще не вернулись.

— Связь с ведущим есть?

— Прервалась полчаса назад.

— А вы уверены, что задание будет выполнено?

— Уверен. Группу повел Челнов.

— Челнов? — переспросил далекий голос. — Да, Челнов должен выполнить... Как выясните обстановку, доложите немедленно.

— Слушаюсь.

Беспокойство авиационных командиров о судьбе группы морских штурмовиков было понятно. Задание, на которое они отправились, было трудным и важным. Предстояло в тумане, при низкой облачности, отыскать в море вражеские корабли и, преодолев огонь зениток, уничтожить их. Вел группу Николай Васильевич Челнов — один из опытных и смелых

летчиков полка.

Иногда все самолеты вернулись на свою базу, командир полка сообщил об этом командиру дивизии.

— Я же говорил, что задание будет выполнено, раз летал Челноков. Его вся Балтика знает!

Действительно, в грозные годы ленинградской блокады все авиаторы знали имя этого бесстрашного морского летчика-штурмовика. Он одинаково метко поражал цели на суше вдоль побережья и далеко в белесых космах волн Финского залива. — Я воюю в дважды родном небе, — говорил Челноков своим однополчанам, и в этом был глубокий смысл.

..Трудовая жизнь Николая Челнокова началась на ленинградской земле. Еще мальчиком познал он первые радости и невзгоды самостоятельной жизни. Работая сначала грузчиком, потом штукатуром, он напряженно учился. Стал комсомольцем. Советская власть открыла перед Николаем Челноковым, как и перед тысячами других рабочих парней, широкие двери к знаниям. Однако окончить Ленинградский электротехнический институт ему не пришлось. Стране нужны были молодые специалисты — и электрики, и химики, и транспортники. Но еще больше нужны были летчики. Надо было крепить оборону Родины, создавать авиацию. Комсомол взял шефство над Военно-Воздушным Флотом. И Николаю в райкоме комсомола вручили комсомольскую путевку.

Двадцатидвухлетним пришел Николай Челноков в авиацию. В Севастопольской школе морских летчиков он впервые сел в самолет Р-1. Шли годы. Николай Челноков не только выработал в себе первоклассные летные качества, но и научился воспитывать подчиненных. В дружной и творческой армейской семье сформировался и закалился характер молодого летчика. Будучи инструктором, командиром звена, а потом и командиром отряда, Челноков познал всю силу войскового товарищества.

Когда над Родиной начали сгущаться военные тучи, он был уже авиационным командиром. И вот грянула Великая Отечественная война. С первых ее дней капитан Челнов командир эскадрильи, оказался на страже Ленинграда — города, где началась его комсомольская юность.

Враг рвался к городу. Челнов поднял эскадрилью в воздух. Ни вражеские истребители, ни сплошной зенитный огонь не могли помешать выполнить боевое задание. Группа бомбардировщиков под командой капитана Челнова пробила к цели и точными бомбовыми ударами уничтожила более 10 танков противника и 14 фургонов с войсками. Танковый маневр врага был сорван.

Эскадрилья, которой командовал Челнов, стала грозой для вражеских танков, артиллерии и пехотных полков. Днем и ночью, в туман и непогоду в ленинградском небе, над водами, Финского залива и Балтийского моря отважно летал Челнов, нанося сокрушительные удары по неприятельским портам, железнодорожным станциям, вражеским войскам на дорогах, ведущих к Ленинграду.

Говорят, что у добрых вестей легкие крылья. Так и весть о боевых делах бесстрашного воздушного рыцаря вскоре широкой волной разнеслась по Северо-Западному фронту, защищавшему подступы к городу Ленина.

На вооружение стали поступать новые самолеты — штурмовики. Челнов быстро освоил машину, полюбил ее и на ней воевал до конца войны. В его руках «ильюшин» был грозой для фашистов не только на суше и в воздухе, но и на море.

Да, на море! Поначалу «илы» считались машиной, предназначенной для штурмовки наземных целей. Немало штурмовок провел Челнов по вражеским колоннам. Впервые он испытал превосходные боевые качества новой машины под Кременчугом, на правом берегу Днепра. Потом на подступах

к Ленинграду. Только за восемь месяцев боев Челноков уничтожил десятки вражеских танков, множество автомашин с боеприпасами и пехотой. Он быстро овладел тактикой штурмовых ударов.

Теперь он хотел применить новую машину для штурмовых ударов по морским целям. И вскоре на практике доказал, каким грозным оружием являются «илы» на морском театре военных действий.

Когда Челнокову присвоили звание Героя Советского Союза и назначили командиром гвардейского штурмового полка, он стал еще более требовательным к себе. К выполнению каждого боевого задания подходил творчески. Этому неустанно требовал и от своих подчиненных.

— Напал на цель — добей до конца, — не раз говорил он молодым летчикам. — Мало поразить — надо уничтожить врага. Не шаблон, а четко разработанная схема каждого удара обеспечивает победу.

Этому золотому правилу Челноков следовал всюду, где бы ни приходилось ему воевать.

Летом сорок третьего года он получает новое назначение: бесстрашно сражается за Керчь, Феодосию и Севастополь. Здесь, в небе Черноморья, с особой силой проявилось неутомимое новаторство Челнокова-штурмовика. Это он нашел и впервые применил тактические приемы бомбоштурмовых ударов по морским транспортам противника. Так зародилось прицельное бомбометание с малых высот. Этот прием нашел убежденных сторонников среди морских летчиков и, по существу, решил исход борьбы с феодосийской группировкой фашистских кораблей.

Под натиском штурмовых ударов противник вынужден был отказаться от дневных операций на коммуникациях Новороссийск — Анапа — Керчь. Но советские летчики успешно громили врага и ночью. До этого бытовало мнение, будто



НАВОДЯЩИЙ УЖАС. ШТУРМОВИК ИЛ-2

транспорты — цель только для бомбардировщиков, а отнюдь не для штурмовиков. Это подтверждала и тактика фашистов: они держали свои корабли в радиусе действия штурмовиков.

В боях за освобождение Севастополя челноковцы опровергли и это мнение: они потопили 24 транспорта и несколько танкеров противника, доказав, что не только малые, но и крупные корабли могут быть доступны «илам».

К Николаю Челнокову, пожалуй, больше всего относились слова популярной во время войны песни: «Смелого пуля боится...» Во многих боях участвовал он и каждый раз выходил победителем и даже невредимым. Боевые друзья говорили ему:

— Под счастливой звездой родился, Николай!

Находились даже шутники, утверждавшие, что Челноков летает на самолете, специально построенном для него, и других подобных машин в соединении нет.

— Машина моя обыкновенная, серийная, никаких особенных приспособлений на ней нет. Люблю я ее, знаю хорошо, вот она и слушается меня, — говорил он.

Челноков не раз подчеркивал, что для успеха в бою надо верить в машину, уметь в совершенстве управлять ею.

— Даже в минуты опасности не уходи от врага на полном газу,
— любил говорить он. — Главное — сумей обмануть врага,
найди выгодную позицию и сбей его...

Серебрится морская гладь, лениво перекатываются волны, Сиграя в лучах утреннего солнца. Для морского летчика эта игра цветов на утренней заре — большая дополнительная трудность: с высоты летящего самолета очень сложно различить цель на более темном фоне морского залива. Зная это, противник старается использовать для продвижения своих транспортов именно ранние часы.

Еще затемно командиры групп Челнокова прибыли на тряской полуторке к своим самолетам, возле которых добрых полночи трудились механики, мотористы, оружейники. Придирчиво осмотрели летчики машины. И эта придирчивость не обижала авиаспециалистов: летчик идет в бой, он должен быть уверен в своем самолете, в оружии.

— Пятый, взлет! — услышал Челноков лаконичную команду.

Он дал полные обороты двигателю, и машина, содрогаясь, сначала медленно, а потом, набирая скорость, пошла от линии старта вперед, в утреннюю дымку, прикрывавшую аэродром.

Вскоре группа легла на боевой курс. Район цели — небольшой квадрат морского залива, отмеченный на карте красным карандашом. Здесь рано утром должен пройти вражеский конвой кораблей. Его надо уничтожить.

Скрылись из виду очертания родных берегов; внизу, под крылом, — унылая и однообразная картина. Челноков смотрит на приборы и определяет время. Да, через несколько минут должны показаться фашистские корабли.

Штурмовики идут в строю «правый пеленг». Челноков еще раз смотрит на часы: пора! Он пристально глядит вниз, на синевато-серебристую гладь моря, пытаясь увидеть цель. Ее нет. Челноков передает команду изменить курс на 90 гра-

дусов и вводит свой самолет в разворот.

Опять пристальный взгляд на рябоватую поверхность залива и опять разворот...

— Цель слева! Атакую, — первым обнаружив едва различимые силуэты вражеских транспортов, передал Челнов команду группе.

Ив то мгновение, когда он, отдав ручку от себя, повел свой самолет на флагман вражеского конвоя, рядом с «илями» возникли черные шапки взрывов зенитных снарядов.

Снарастающим ревом мотора «ил» стремительно мчался вниз, навстречу морской пучине. Растет и скорость, падает высота. Но вот Челнов начинает выбирать на себя ручку управления, и послушный «ил», почти задевая мачты вражеского флагмана, выходит в горизонтальный полет, а за какое-то мгновение до этого летчик успевает нажать на кнопку электросбрасывателя бомб. Внизу белое облако пара, перемешанное с черными космами дыма, окутывает фашистский корабль.

Краснозвездные «илы» один за другим атакуют фашистские корабли. Челнов разворачивается и опять ведет свою группу в атаку. Вот самолет вздрогнул, ручка управления стала тяжелой, малопослушной. «Повредили самолет», — решает Челнов, но из боя не выходит. Он продолжает атаки, сбрасывает на вражеский конвой все бомбы, ведет огонь из пушек. И так действуют все экипажи его группы.

Через несколько минут штурмовики, собравшись, легли на обратный курс. И, словно в отместку за дерзкие атаки, за три пущенных ко дну транспорта, в небе появляются «мессершмитты».

«В круг!» — лаконично приказывает Челнов, и «илы» из «пеленга» быстро перестраиваются в так называемый оборонительный круг. Воздушные стрелки держат «мессеров» на почтительном расстоянии. Так, отбиваясь от фашистских ис-



РЕМОНТ «РАНЕНОГО» ШТУРМОВИКА

требителей, группа штурмовиков возвращается на свой аэродром.

Летчики идут докладывать о результатах налета, а техники и механики — подсчитывать количество пробоин и повреждений в боевых машинах. Авиаспециалисты торопятся: они знают, что с наступлением сумерек Челноков опять пойдет на боевое задание. И так будет и завтра, и послезавтра, и через месяц, до тех пор, пока не будет разбит враг...

Герой Балтики, герой Черного моря. В августе сорок четвертого года на его груди заискрилась вторая золотая медаль Героя Советского Союза.

После освобождения Крыма Челноков снова на Балтике. Теперь он командир Краснознаменного Ропшинского авиаци-

онного соединения. Новое положение ко многому обязывало, но зато и в значительной мере расширяло круг боевой деятельности. Челноков оставался верен своему правилу: действовать не по шаблону, а по строго разработанному плану каждого боевого задания.

Вскоре по прибытии на Балтику был получен боевой приказ: уничтожить отряд кораблей, состоявший из 14 вымпелов и прикрывавший левый фланг вражеских войск, упиравшихся в Нарвский залив. Отряд фашистских кораблей нес дозорную службу в заливе. Не раз наши летчики обрушивали свои удары на этот отряд, но он, как заколдованный, оставался невредимым. Хорошо организованная зенитная оборона не давала нашим самолетам возможности нанести прицельные удары.

Челноков возглавил группу. Умело маневрируя, штурмовики неожиданным ударом со стороны солнца парализовали зенитную оборону противника и в несколько заходов почти полностью разгромили отряд сторожевиков. Фланг войск противника со стороны залива был оголен.

И снова бои, но теперь бои, поддерживающие грозное наступление Советской Армии, прокладывающие путь к окончательной победе над врагом. Нарвский залив, остров Эзель, Кенигсберг, Пиллау, Данциг — всюду, где в небе проносились машины, ведомые Челноковым, враг ощущал карающую руку воинов-освободителей.

..Отгремели бои. Великая победа была завоевана ратными подвигами славных сынов Родины. В рядах первых среди них был Николай Челноков, отважный советский воин, человек большой воли и мужества.

Прошли годы. По состоянию здоровья Николай Васильевич Челноков ушел в запас. Он часто ездил в Ейск, где прошла его молодость. Здесь, в школе летчиков, он всегда бывал желанным гостем, присутствовал на торжественных церемониях принятия военной присяги курсантами. Николай Васильевич

беседовал с будущими морскими летчиками, рассказывал им о славных боевых подвигах ее многочисленных воспитанников, об истории их школы, делился своим боевым опытом. И курсанты, и преподаватели школы видели в генерале Н. В. Челнокове своего искреннего друга и душевного наставника. Славная боевая эстафета старшего поколения передана в надежные руки...

НЕОБЫКНОВЕННАЯ СУДЬБА ОБЫКНОВЕННОГО ГЕРОЯ



«ГЕРОЯМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ, ГЕРОЯМИ СТАНОВЯТСЯ»

Читая куцые биографии Николая Васильевича Челнокова, опубликованные как в печатных изданиях, так и на различных сайтах в Интернете, профессиональный военный историк сразу же обращает внимание на отсутствие послужного списка, по которому можно проследить хронологию присвоения воинских званий и назначений на должности. Можно было бы списать это недоразумение

на небрежность биографов-составителей, но ведь речь идет о легендарном летчике, о дважды Герое Советского Союза. Возникают подозрения, что его биографию аккуратно «вычесали», сознательно удалив из нее какие-то факты. А еще известным людям приписывают события, к которым они не причастны, действия, которых они не совершали. Вот эти сомнения и стали мотивом данного исследования.

Николай Васильевич Челноков родился в г. Иркутске 9 мая 1906 г. Когда и в какой из иркутских церквей его крестили и нарекли Николаем, не известно. Но то, что маленького Колю называли в честь покровителя всех воинов, мореплавателей и путешественников Николая Чудотворца, сомнений не

вызывает. Судьба благоволила Николаю Васильевичу, а сам он неоднократно демонстрировал окружающим христианские добродетели. И этому есть множество хоть и косвенных, но документальных свидетельств. Требовательный к себе, беспощадный к врагу, он всегда оставался чутким, отзывчивым товарищем. Будучи командиром звена, эскадрильи или авиаполка, Н. В. Челноков всегда был снисходительным к своим подчиненным, к их слабостям и ошибкам.

Его отец Василий Сергеевич Челноков, 1876 года рождения, оказался человеком если не мудрым, то по-житейски рациональным. Будучи превосходным столяром-краснодеревщиком, Василий Сергеевич безбедно проживал в столице Российской империи Санкт-Петербурге с молодой женой Марфой Дмитриевной и двумя детьми Марией и Евгением. До рождения в сына Евгения Марфа Дмитриевна работала ткачихой на фабрике. Зимой 1905 г. в столице империи начинаются революционные волнения, которые быстро распространяются на крупные промышленные центры Европейской России. И родители Челнокова принимают непростое, но взвешенное решение: увезти малолетних детей подальше от революционной смуты. Почему они не уехали в Тверскую губернию, на малую родину Василия Сергеевича, а выбрали далекий Иркутск, остается загадкой. Летом семья Челноковых оказывается в Иркутске. И действительно, в Сибири накал революционных страстей был не таким жарким, жизнь протекала размереннее и гораздо спокойнее. Навыки краснодеревщика в губернском городе Иркутске оказываются невостребованными, и Василий Сергеевич устраивается работать кассиром на железной дороге. А молодой жене в Иркутске работать не пришлось, в мае 1906 года в семье Челноковых появился третий ребенок - сын Николай. К началу 1908 года первая русская революция сходит на нет, и семья Челноковых, теперь уже с тремя детьми на руках, возвращается в столицу. Безусловно, иркутского периода своей

жизни Николай Васильевич не помнил в силу малолетства и всегда искренне считал себя питерцем (ленинградцем).

Из автобиографии Николая Васильевича Челнокова, написанной им в августе 1938 г., следует, что до 1918 г. семья Челноковых проживала в Санкт-Петербурге. До весны 1917 г. Николай Челноков обучался в городском училище. С августа 1914 года Россия вела войну с Германией и ее союзниками, но Василий Сергеевич не был мобилизован в армию, хотя вполне подходил по возрасту. Отец всегда находился при семье, всегда был ответственным за семью, и именно он принял решение покинуть революционный Петроград в первые месяцы 1918 г. От возвращения в Иркутск сразу же пришлось отказаться, Гражданской войной была охвачена вся страна. На этот раз семья Челноковых переехала из голодного, сурового Петрограда в деревню Глебово Кашинского уезда Тверской губернии - на родину Василия Сергеевича. Логика простая, но железная - в годы революционного лихолетия работающему человеку с золотыми руками в сельской местности проще заработать на пропитание и не попасть в революционные жернова. Всю гражданскую войну семья Челноковых прожила в Тверской губернии (Калининской области). Удивительно, но и в братоубийственной Гражданской войне Василий Сергеевич участия не принимал. До 1926 года Николай Челноков проживал в г. Твери (Калинине) вдали от социальных потрясений первых лет Советского государства, где и закончил 9-летнюю школу. В 1926 г. в возрасте 20 лет он возвращается в родной Петроград, ставший Ленинградом, встает на учет на бирже труда и работает поденщиком на временных работах.

В 1928 г. жизнь Николая Челнокова круто изменилась. Долой подлинно не известно, одобрили родители выбор сына или нет, но в 1928 году Николай Челноков поступает на учебу в Венно-теоретическую школу летчиков в Ленинграде. Николай Васильевич выбрал свою судьбу и, как показала жизнь, с вы-

бором не ошибся. В 1929 г. Челнокова, как успешно закончившего обучение, направляют во 2-ю Борисо-Глебскую военную школу летчиков. Его переводят в школу морских летчиков и наблюдателей им. Сталина, которая дислоцировалась в Севастополе. В мае 1931 г. Челноков успешно оканчивает обучение, и его как грамотного наставника, способного к обучению курсантов, оставляют при школе



**2-я БОРИСОГЛЕБСКАЯ ШКОЛА
ВОЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ**

инструктором-летчиком. В июле школа «переезжает» из Севастополя в небольшой городок Ейск на Азовском море.

Именно с Ейском связан самый счастливый период жизни будущего дважды Героя Советского Союза Н. В. Челнокова. В этом городке Николай Васильевич жил и служил родине до августа 1938 г.

Из первой аттестации, данной молодому летчику Н. В. Челнокову в 1931 г., следует:

«Дисциплинирован. Силой воли обладает. Выдержан, добросовестен. Авторитетом среди подчиненных пользуется. Инструкторской работой интересуется. Знания теории полета и матчасти - удовлетворительны. Методическое руководство группой удовлетворитель-

ное. Техника полета хорошая. Политической жизнью страны интересуется. В личной тренировке требуется отшлифовка посадок. Инициативен недостаточно. Занимаемой должности соответствует, перевести в К-5.

Вр. ком. звена /КАНАРЕВ/»

В 1932 г. в личной жизни молодого морского летчика происходит важное событие - Николай Васильевич женился на Зинаиде Леонтьевне Боровиковой, работавшей в столовой помощником повара. 11 января 1933 года в семье Челноковых рождается дочь Валентина.

По службе в авиационной школе тоже все идет гладко. Молодой летчик растет, оттачивает и свои личные летные навыки, и педагогические способности. Аттестация за 1932 г. лаконична и наглядна:

«Дисциплинирован, инициативен, энергичен, авторитетом пользуется. Матчасть знает хорошо. Техника полета хорошая. Инструкторской работой интересуется. Политически развит хорошо, не мало работает над собой. Методическое руководство курсантами вполне удовлетворительное. В опытной группе была авария по вине курсанта. Подлежит продвижению на должность ком-ра звена К-7.

Вр. ком. звена /КАНАРЕВ/»

В апреле 1933 года Н. В. Челноков становится командиром звена. В этой должности он прослужит до февраля 1936 г.

В 1934 г. Николай Васильевич избирается членом Горсовета г. Ейска и является таковым до 1937 г.

К началу 1936 г. Николай Васильевич становится маститым летчиком-инструктором, добивается внушительных успехов на педагогической ниве. И это находит отражение в его аттестации за 1935 г.:

«Отличный школьный работник, с большим методическим опытом. Упорный, кропотливый, требовательный. Дисциплинирован. Политически развит хорошо. Летная подготовка хорошая. Звено периодически перевыполняет план УБП (учебно-боевой подготовки. - Авт.). Тактически подготовлен недостаточно. Вполне заслуживает посылке на КУНС ВВА (курсы усовершенствования нач. состава Военно-воздушной академии. - Авт.).

Комиссар 1-й АЭ [авиаэскадрильи] /Мелющев/».



**КОМДИВ ЗИНОВИЙ
МАКСИМОВИЧ
ПОМЕРАНЦЕВ**

На основании этой аттестации в феврале 1936 года инструктора-летчика Н. В. Челнокова назначают на должность командира одного из отрядов школы. А в марте 1936 г. ему присваивается воинское звание «старший лейтенант».

Вообще 1936 г. стал одним из самых ярких и запоминающихся в «ейском» периоде жизни Челнокова. В мае 1936 г. Н. В. Челноков получает свою первую правительственную награду орден «Знак Почета» - отличный подарок к 30-летию.

Представление о награждении подписал начальник школы морских летчиков комдив З. М. Померанцев.

Наибольший интерес в этом документе представляют следующие факты:



САМОЛЕТ МБР-4 НА ВЫКАТНОЙ ТЕЛЕЖКЕ ПЕРЕД СПУСКОМ НА ВОДУ

«... Работает инструктором-летчиком с 1931 г., обучил за это время 43 чел. В 1934 г. в связи с отсутствием материальной части (боевых морских самолетов) на самолете МБР-4 вместо положенной одной группы 8 чел. обучил и выпустил 2 группы в 15 чел. с оценкой 9 «отлично» и 6 «хорошо».

Государственные выпускные испытания курсантами т. ЧЕЛНОВА сданы по технике пилотирования 4,6, по теоретической учебе 4,7 (среднее арифметическое. - Авт.). В звене сэкономлено горючего 5 тонн 500 кг, смазочного 1 тонна 500 кг.

Все это было достигнуто тем, что т. ЧЕЛНОВ имея большой опыт инструкторской работы, будучи опытным методистом и умело расставив людей - передал весь свой опыт инструктора во время тренировки .».

Любопытно, но к представлению о награждении орденом «Знак почета» беспартийного Н. В. Челнокова была при-

ложена его партийная характеристика.

«ПАРТХАРАКТЕРИСТИКА

На командира звена ЧЕЛНОВА Николая Васильевича

Беспартийный. Служащий. В РККА с 1928 г. Рождения 1926 г. За время пребывания в эскадрильи с 1931 года является примером высокой дисциплинированности и отличным командиром, летчиком, воспитателем. В течение 3-х лет является ударником подразделения, премирован несколько раз командованием школы и Начальником ВВС РККА за ударную работу по выпуску и безаварийность. Отлично летает и прекрасно обучает курсантов. За 2 года сам обучил и выпустил 30 курсантов. Политически развит хорошо и работает достаточно над своим политическим развитием. Активно участвует в общественной работе. Член Городского Совета. Пользуется большим авторитетом среди подчиненных и товарищей.

Секретарь Партбюро /ЕРЫКАЛОВ/

“УТВЕРЖДАЮ” военком эскадрильи /МЕЛЮЩЕВ/»

Удивительно, но под текстом аттестации старшего лейтенанта Челнова за 1936 год, последней среди документов Ейской школы морских летчиков, нет подписи. Установить автора этого документа не представляется возможным:



**ОРДЕН «ЗНАК
ПОЧЕТА»**

«Дисциплинирован, инициативен. Политически развит хорошо. Советской власти предан. Награжден орденом «ЗНАК ПОЧЕТА» за отличную подготовку курсантов 1934-1935 года. С отрядом работал 1 год, с работой справлялся ОТЛИЧНО, имел шесть мелких происшествий. Не всегда требователен и сознательная ответственность. Должности Ком. Отряда соответствует. Крайне желательна посылка учиться. КомЭск Майор».

Чуть ниже машинописного текста, вместо аттестации за 1937 год красивым размашистым почерком написано:

**«Командир в/ч 4046/2 майор /Преображенский/
Вр. комиссара лейтенант /Татаренко/»**

Истоит печать воинской части № 4046 Краснознаменного Балтийского флота¹.

Данная запись могла появиться не раньше августа 1938 года, после того, как, согласно приказу НКВМФ № 0908 от 27 августа 1938 г., старший лейтенант Н. В. Челноков был направлен во 2-ю эскадрилью только что сформированного 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота. При этом согласно послужному списку, с августа 1938 г. до марта 1939 г. старший лейтенант Н. В. Челноков числился помощником командира эскадрильи военной школы морских летчиков в г. Ейске.

Насколько счастливым и перспективным для семьи Челноковых был 1936 год, настоль-



Начальник ВВС СССР Яков
Иванович Алкснис. 1932 год.

ко же нервным и жутким стал 1937-й. В 1937 г. в стране широко разворачиваются политические репрессии. Досталось и ВоенноВоздушным силам Рабоче-Крестьянской Красной армии. 23 ноября 1937 г. был арестован, разжалован и исключен из ВКП(б) командующий ВВС РККА, командарм второго ранга Яков Иванович Алкснис. В июле 1938 года он был расстрелян. Вслед за начальником в опалу попали его ближайшие подчиненные и соратники. И так далее. В основном репрессии коснулись высшего и среднего командного состава. Однако слишком «подозрительные» сотрудники НКВД обращали внимание и на тех летчиков и инструкторов, которые отказывались сотрудничать со следствием, писать доносы на командиров и сослуживцев. Такие «ершистые» летчики попадали в «разработку», и, чтобы защитить их от неминуемого ареста, командиры предлагали «опальным» подчиненным длительные служебные командировки, учебу или стажировки в авиационных частях где-нибудь подальше от школы. А для оперативных работников НКВД в строевой части школы лежат рапорт с просьбой направить добровольцем в Испанию или



**ЛЕГЕНДАРНЫЙ СОВЕТСКИЙ
ЛЕТЧИК ЕВГЕНИЙ НИКОЛАЕ-
ВИЧ ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ**

Китай. Некоторые работники Ейской школы, чтобы избежать репрессий, отправились на освоение ледовых широт Советского Заполярья. Такая практика существовала.

Евгений Николаевич Преображенский - легендарный советский летчик, человек выдающейся храбрости, был удостоен Звезды Героя за нанесение первого бомбового удара по Берлину в ночь с 7 на 8 августа 1941 г. В 1930 г. окончил Севастопольскую школу морских летчиков.

Только в авиационных школах, но и в строевых частях ВВС РККА. Однако избежать репрессий удалось не

всем. В числе осужденных в 1937-1938 гг. оказались и бывшие начальники Ейской школы комдив Н. Н. Бажанов (расстрелян в 1938 г.) и бригадный комиссар Г. С. Черный-Лившиц (находился под следствием с 1938 по 1940 г.). В июле 1938 г. начальником Ейской школы назначается Александр Харитонович Андреев. Вполне возможно, отправляя старшего лейтенанта Челнокова на Балтийский флот, комбриг Андреев спасает его от неминуемой гибели. В пользу этой версии, хоть и косвенно, свидетельствует несуразная строчка из аттестации за 1936 г., непонятно кем и когда написанная: «Не всегда требователен и сознательная ответственность». Такие характеристики, как правило, давали тем, кто «страдал политической близорукостью и отказывался помогать органам правосудия разобла-



**КОМДИВ
Н.Н.БАЖАНОВ**



ЗАНИЯТИЯ В ЕЙСКОЙ ШКОЛЕ МОРСКИХ ЛЕТЧИКОВ

чать замаскированных врагов Советского государства». Есть еще одна причина, почему сотрудники НКВД могли проявлять повышенный интерес к личности старшего лейтенанта Челнокова, - до 1937 года он был членом городского Совета г. Ейска.

Ватмосфере царящих в стране подавленности и деморализации в семье Челноковых отметили пополнение - 23 февраля 1938 г. родилась дочь Зинаида.

Всего за период службы в Ейской школе морских летчиков и наблюдателей им. Сталина в «Журнале поощрений и взысканий» Н. В. Челнокова значится 13 поощрений, в том числе награждение орденом «Знак Почета». И ни одного взыскания.

За полтора года - весь 1937-й и первую половину 1938-го - в личном деле старшего лейтенанта Н. В. Челнокова нет ни строчки. Скорее всего, именно в этот период из личного дела Н. В. Челнокова исчезли автобиографии, которые он в обязательном порядке должен был писать при поступлении в 1928 г. в Военно-теоретическую школу летчиков в Ленинграде и при назначении в 1931 г. на должность инструктора-летчика Ейской школы. Сохранились автобиографии, написанные Н. В. Челноковым в августе 1938 г. и в ноябре 1946 г. Ни в той, ни в другой 1937 г. не фигурируют. Единственное, чем они разительно отличаются - в автобиографии от августа 1938 г. записано: «Под судом и следствием не был. Связи с границей не имею. Лишенцев и прочих среди родственников нет».

Как бы то ни было, летом 1938 г. старший лейтенант Челноков оказывается на Балтике. 1-й Минно-торпедный авиапункт ВВС Краснознаменного Балтийского флота, в который перевели Челнокова, на тот момент состоял из трех эскадрилий. На вооружении стояли новые бомбардировщики ДБ-3б, а также несколько изношенных Р-5, КР-6, У-2 и УТ-1, выполнявших вспомогательные функции. Временно исполняющим обязанности командира полка был назначен майор Е. Н. Преображенский. Аэродром базирования полка располагался в с. Беззаботное под Ленинградом.

Старший лейтенант Челноков назначается на должность помощника командира 2-й эскадрильи. Он с головой погружается в новое для себя дело, и результаты не заставляют ждать. Об этом наглядно свидетельствует аттестация Н. В. Челнокова за 1938 г.:

«...За время работы в части с 15 сентября проявил себя настойчивым и требовательным командиром звена. Хороший организатор. Лично дисциплинирован. Имеет ряд поощрений и наград - за хорошую работу в ВИАУ им. Сталина. В 1936 г. награжден орденом «Знак



САМОЛЕТ ДБ-3

Почета». С прибытием в часть изучил самолет Р-6 и вылетал на нем. Летные качества отличные. Упорно работает над изучением новой матчасти самолета ДБ-3.

Политически развит хорошо, к подчиненным требователен. Авторитетен. Упорно работает по овладению большевизмом и изучению Краткого Курса Истории ВКП/б/. Идеологически устойчив, делу партии и пролетарской революции предан.

Занимаемой должности командира звена соответствует.

Начальник штаба 2-й АЭ капитан /Котельников/.

15.12. 1938 г.»

В ноябре 1938 г. командиром полка назначается полковник В. П. Воробьев, а майор Преображенский становится его помощником.

Первое серьезное летное происшествие со старшим лейтенантом Челноковым произошло в самом начале 1939 г. 20 января 1939 г. по вине технического состава потерпел аварию самолет Р-6, на котором вылетали помощник командира 1-го МТАП майор Е. Н. Преображенский и старший лейтенант Н. В. Челноков. Самолет был разбит. Летчики получили многочисленные травмы и временно были отстранены от летной работы. Интересен тот факт, что это происшествие стало предметом обсуждения на заседании парткомиссии Политотдела ВВС КБФ, которое состоялось 21 мая 1939 года.

Вапреле 1939 г. старший лейтенант Челноков подает заявление о приеме кандидатом в члены ВКП(б), 13 мая его рассмотрела парторганизация в/ч № 4046 и рекомендовала принять тов. Челнокова в кандидаты ВКП(б).

ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА:

«**П**. Политически грамотный, идеологически выдержанный. В настоящее время работает хорошо. За весь срок службы не было нарушений в дисциплине, но 20 января 1939 г. был случай аварии, при взлете машина была разбита и сами летчики были выведены из строя - командир Эскадрильи и сам т. Челноков. После этого случая т. Челноков работает хорошо, летает хорошо...»

Затем Николай Васильевич ответил на вопросы:

«1. Есть ли родственники, репрессированные органами Сов. власти?

НЕТ.

3. По какой причине получилась авария?

- Не проверил сам машину, а мне доложили, что все в порядке, в результате руль глубины был неисправен. Во время взлета машина потерпела аварию.

Состоял ли в комсомоле?

- Не состоял.

Почему не подавали раньше в ВКП(б)?

- В 1931 г. будучи в школе я подавал заявление и был разобран на парт-комиссии, на партбюро, но при переезде школы в Ейск дело мое, как и многие другие было затеряно. А потом, на новом месте пока меня узнали, а в 1933 г. был прекращен прием».

ПОСТАНОВИЛИ:

«Подтвердить решение парторганизации в/ч 4046 тов. Челнова Николая Васильевича принять кандидатом в члены ВКП(б) с годичным кандидатским сроком».

Так 21 мая 1939 г. старший лейтенант Челнов стал кандидатом в члены ВКП(б).

В апреле 1939 г. на основании Приказа командующего БФ № 0044 в полку была сформирована 4-я эскадрилья. Ее командиром назначается оправившийся от полученных травм майор Преображенский. Старший лейтенант Челнов также полностью восстановился после аварии и приступил к службе. К осени 1939 г. в составе 1-го МТАП имелось 60 самолетов ДБ-36, по 15 машин в каждой эскадрилье. В связи с нарастанием военной угрозы полк вел интенсивную учебно-боевую подготовку.

25 сентября 1939 года был утвержден Аттестационный лист о присвоении старшему лейтенанту Н. В. Челнову очередного воинского звания «капитан»:

«Дисциплинирован. Тактичен. Политически развит хорошо. Грамотен. Над собой работает. Летает хорошо. Овладел новой материальной частью хорошо. К подчиненным требователен. Среди личного состава пользуется авторитетом. В быту отрицательных сторон не замечалось. Растущий командир. Делу партии Ленина-Сталина предан. Достоин присвоения военного звания "КАПИТАН".

Командир 2 АЭ капитан (ПОПОК)

Военком 2 АЭ Ст. Политрук (МОЗГАЧЕВ)».

В ноябре 1939 г. Н. В. Челнокову было присвоено воинское звание «капитан».

Аттестация, которую 24 октября 1939 г. написал на старшего лейтенанта Челнокова его непосредственный командир ст. лейтенант Бондаренко, позволяет по-новому взглянуть на морского летчика Н. В. Челнокова:

«... Исполнителен, все приказания выполняет быстро и четко. Чувствует ответственность за порученное дело. В быту опрятен, в обращении вежлив. Требователен к себе и к подчиненным. Инициативен и общителен. Решения принимает быстро и верно. Энергичный, выносливый командир...

Свою специальность любит, много работает над повышением своего специального уровня. Как летчик хороший, техника пилотирования хорошая. Вооружение и материальную часть самолета ДБ-3 знает хорошо...

..Личное оружие пистолет "ТТ" и пулемет "ШКАС" знает хорошо. Отлично стреляет...

Красную присягу выполняет честно и добросовестно. Активно участвует в общественно-политической жизни звена. Общителен, среди товарищей пользуется авторитетом. Имеет большое желание к усовершенствованию своей специальности. Состояние здоровья хорошее. Вынослив. Делу партии ЛЕНИНА - СТАЛИНА предан.

Должности старшего летчика соответствует. Достоин продвижения на должность командира звена с присвоением очередного военного звания "КАПИТАН". Командир звена Старший Лейтенант /БОНДАРЕНКО/».

Интересно, мог ли предполагать тогда, в октябре 1939 г., старший лейтенант Бондаренко, что дает характеристику

будущему командиру 1-го МТАП?

30 ноября 1939 г. началась Советско-финляндская война, в которой 1-й МТАП ВВС КБФ принял активное участие. К слову сказать, 3-я эскадрилья под командованием майора Н. А. Токарева 30 ноября нанесла массированный бомбовый удар по столице Финляндии Хельсинки. Это стало одной из причин, за что Советский Союз был исключен из Лиги Наций.

Первый день войны принес и первые потери: два самолета ДБ-3б, пилотируемые помощником командира полка майором А. В. Вельским и младшим летчиком эскадрильи лейтенантом П. С. Шульгиным, вылетевшие на воздушную разведку в восточную часть Финского залива, не вернулись с задания. Еще один трагический случай произошел при взлете с аэродрома. Самолет ДБ-3б, пилотируемый старшим летчиком 2-й АЭ лейтенантом Е. А. Чирьевым, с нагрузкой 3 ФАБ-500 врезался в бомбовый склад. В результате взрывов боеприпасов погибло 6 человек, было ранено 29 человек и повреждено 4 самолета. Кроме того, еще один самолет разбился при посадке, но экипаж уцелел.

Так, в первый день войны, своей первой войны, капитан Н. В. Челнов познал тяжесть утраты боевых товарищей.

Всего в советско-финляндской войне 1-й МТАП потерял 17 самолетов (из них 9 - небоевые потери) и 40 летчиков.

Входе первого месяца войны, кроме бомбардировки наземных объектов, самолеты полка вели воздушную разведку и наносили удары по кораблям финских ВМС и транспортам.

19 декабря 1939 г. в состав 1-го МТАП вошла еще одна бомбардировочная эскадрилья ДБ-3 под командованием капитана А. И. Иванова. Она стала 5-й эскадрильей полка.

В январе 1940 г. приоритетной задачей полка стало содействие приморскому флангу 7-й армии, наступающей на Карельском перешейке. Главными объектами стали артиллерийские батареи, узлы сопротивления противника и же-

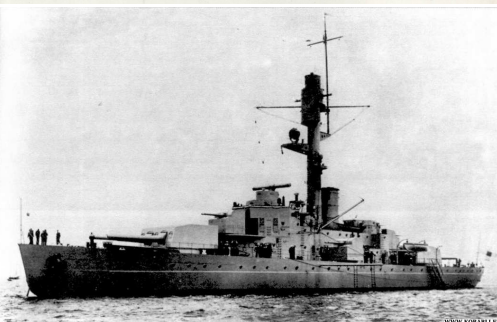
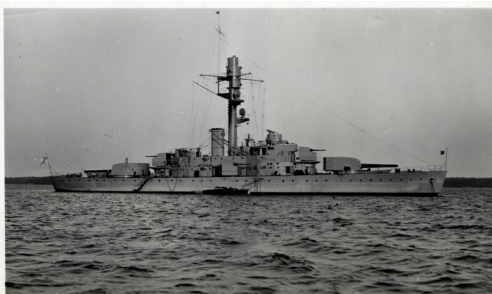
лезнодорожные станции. Действия на морском направлении полком велись по остаточному принципу.

С 29 января 1940 г. 1-й МТАП начал действовать по своему прямому предназначению - постановке минных заграждений с воздуха. Всего до марта 1940 года полком было совершено 6 минных постановок.

Еще одной из важнейших задач, поставленных командованием ВВС и флота перед полком, было уничтожение финских броненосцев «Вяйнемаяйнен» и «Ильмаринен». Личный со-

став полка самостоятельно и во взаимодействии с 57-м СБАП и 10-й авиабригадой произвел несколько налетов на эти корабли, вмерзшие в лед на рейде Турку, но особых успехов не добился. На 20 января 1940 г. 1-й МТАП базировался: 1-я АЭ (10 ДБ-36) - на аэродроме Клопицы; 2-я и 4-я АЭ (14 ДБ-36) - на аэродроме Беззаботное; 3-я АЭ (8 ДБ-36) - на аэродроме Котлы; 5-я АЭ (6 ДБ-36) - на аэродроме Копорье. Еще 16 самолетов ДБ-3 числились в составе полка, но в боевых действиях не участвовали.

За мужество и героизм, проявленные личным составом полка в боях, 3-я АЭ полка, вооруженная ДБ-3, была награждена орденом Красного Знамени, а ее командиру майору Н. А. Токареву присвоено звание Героя Советского Союза. Это



**ФИНСКИЕ БРОНЕНОСЦЫ
«ВЯЙНЕМАЙНЕН» и
«ИЛЬМАРИНЕН»**

единственный случай в истории морской авиации, когда орденом было награждено подразделение, входящее в состав авиационной части.

Старший летчик 2-й АЭ капитан Челнов за воинские заслуги был награжден орденом Красного знамени. К сожалению, представления о награждении отважного летчика среди документов нет. Кто именно и за какие заслуги представил Николая Васильевича к награде, можно только догадываться. Тот факт, что экипаж капитана Челнова в составе эскадрильи участвует в боевых вылетах, сомнению не подлежит.

К июню 1940 г. истек кандидатский срок, и капитана Н. В. Челнова приняли в члены ВКП(б). Номер партийного билета 3598054.

Аттестацию за 1940 г. помощнику командира 2-й АЭ капитану Челнову Николаю Васильевичу написал его непосредственный начальник командир 2-й АЭ капитан В. Г. Карелов.

Приведем самые интересные отрывки из этой характеристики:

«... Решителен и смел. Сообразителен, находчив, спокоен, ориентируется в любой обстановке. Инициативен...

Личная оперативно-тактическая подготовка достаточная. Морское дело знает и любит. Грамотно сочетает теорию с практикой. Имеет общий налет на всех типах самолетов 1425 ч. Налет за 1940 год 147 ч. 30 мин. Налет на самолете ДБ-3 - 95 час. 49 мин. Слепой налет 1 час 04 мин...

..Налицо высокое чувство ответственности за порученное дело. Способен пренебрегать личными выгодами и удобствами для пользы дела...

Должности соответствует. Достоин продвижения на должность командира авиаэскадрильи и посылки на курсы усовершенствования».

По состоянию на октябрь 1940 г. в боевом составе 1-го авиаполка числилось 34 ДБ-36 и 27 ДБ-3ф. В штате состояло 66 экипажей, из которых 14 летали ночью.

В январе 1941 года капитан Н. В. Челнов назначается на должность командира авиаэскадрильи 1-го МТАП. Но на курсы усовершенствования его не направили.

9 мая 1941 г. дважды орденосцу, коммунисту, командиру авиаэскадрильи капитану Н. В. Челнову исполнилось 35 лет. Позади остались «зимняя война» и «советизация» Прибалтики. Совсем рядом в родном Ленинграде мирно жили престарелые родители, подрастали любимые дочери. Живи да радуйся...

НА СТРАЖЕ ЛЕНИНГРАДА

С ПЕРВЫХ ДНЕЙ ВОЙНЫ КАПИТАН ЧЕЛНОВ,
КОМАНДИР ЭСКАДРИЛЬИ, ОКАЗАЛСЯ НА СТРАЖЕ
ЛЕНИНГРАДА.

Враг рвался к городу. Челнов поднял эскадрилью в воздух. Ни вражеские истребители, ни сплошной зенитный огонь не могли помешать выполнить боевое задание. Группа бомбардировщиков под командой капитана Челнова пробила к цели и точными бомбовыми ударами уничтожила более 10 танков противника и 14 фургонов с войсками. Танковый маневр врага был сорван.

Эскадрилья, которой командовал Челнов, стала грозой для вражеских танков, артиллерии и пехотных полков. Днем и ночью, в туман и непогоду в ленинградском небе, над водами Финского залива и Балтийского моря отважно летал Челнов, нанося сокрушительные удары по неприятельским портам, железнодорожным станциям, вражеским войскам на дорогах, ведущих к Ленинграду.

Говорят, что у добрых вестей легкие крылья. Так и весть о боевых делах бесстрашного воздушного рыцаря вскоре широкой волной разнеслась по Северо-Западному фронту, защищавшему подступы к городу Ленина.

На вооружение стали поступать новые самолеты - штурмовики. Челнов быстро освоил машину, полюбил ее и на ней воевал до конца войны. В его руках «ильюшин» был грозой для фашистов не только на суше и в воздухе, но и на

море.

Да, на море! Поначалу «илы» считались машиной, предназначенной для штурмовки наземных целей. Немало штурмовок провел Челноков по вражеским колоннам. Впервые он испытал превосходные боевые качества новой машины под Кременчугом, на правом берегу Днепра. Потом на подступах к Ленинграду. Только за восемь месяцев боев Челноков уничтожил десятки вражеских танков, множество автомашин с боеприпасами и пехотой. Он быстро овладел тактикой штурмовых ударов.



**НЕМЕЦКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ,
СБИТЫЙ В БОЮ НАД
СТАЛИНГРАДОМ.**

Теперь он хотел применить новую машину для штурмовых ударов по морским целям. И вскоре на практике доказал, каким грозным оружием являются «илы» на морском театре военных действий.

Когда Челнокову присвоили звание Героя Советского Союза и назначили командиром гвардейского штурмового полка, он стал еще более требовательным к себе. К выполнению каждого боевого задания подходил творчески. Этого неустанно требовал и от своих подчиненных.

— Напал на цель - добей до конца, - не раз говорил он молодым летчикам. - Мало поразить - надо уничтожить врага. Не шаблон, а четко разработанная схема каждого удара обеспечивает победу.

Этому золотому правилу Челноков следовал всюду, где бы ни приходилось ему воевать.



В НЕБЕ НАД КЕРЧЬЮ

Летом сорок третьего года он получает новое назначение: бесстрашно сражается за Керчь, Феодосию и Севастополь. Здесь, в небе Черноморья, с особой силой проявилось неутомимое новаторство Челнокова-штурмовика. Это он нашел и впервые применил тактические приемы бомбоштурмовых ударов по морским транспортам противника. Так зародилось прицельное бомбометание с малых высот. Этот прием нашел убежденных сторонников среди морских летчиков и, по существу, решил исход борьбы с феодосийской группировкой фашистских кораблей.

Под натиском штурмовых ударов противник вынужден был отказаться от дневных операций на коммуникациях Новороссийск - Анапа - Керчь. Но советские летчики успешно громили врага и ночью.

До этого бытовало мнение, будто транспорты - цель только для бомбардировщиков, а отнюдь не для штурмовиков. Это подтверждала и тактика фашистов: они держали свои корабли в радиусе действия штурмовиков.

Вбоях за освобождение Севастополя челноковцы опровергли и это мнение: они потопили 24 транспорта и несколько танкеров противника, доказав, что не только малые, но и крупные корабли могут быть доступны «илам».

Еще затемно командиры групп Челнокова прибыли на трясинной полуторке к своим самолетам, возле которых добрых полночи трудились механики, мотористы, оружейники. Придирчиво осмотрели летчики машины. И эта придирчивость не обижала авиаспециалистов: летчик идет в бой, он должен быть уверен в своем самолете, в оружии.

Пятый, взлет! - услышал Челноков лаконичную команду. Он дал полные обороты двигателю, и машина, содрогаясь, сначала медленно, а потом, набирая скорость, пошла от линии старта вперед, в утреннюю дымку, прикрывавшую аэродром.

Вскоре группа легла на боевой курс. Район цели - небольшой квадрат морского залива, отмеченный на карте красным карандашом. Здесь рано утром должен пройти вражеский конвой кораблей. Его надо уничтожить.

Скрылись из виду очертания родных берегов; внизу, под крылом, - унылая и однообразная картина. Челноков смотрит на приборы и определяет время. Да, через несколько минут должны показаться фашистские корабли.

Штурмовики идут в строю «правый пеленг». Челноков еще раз смотрит на часы: пора! Он пристально глядит вниз, на синевато-серебристую гладь моря, пытаясь увидеть цель. Ее нет. Челноков передает команду изменить курс на 90 градусов и вводит свой самолет в разворот.

Опять пристальный взгляд на рябоватую поверхность залива и опять разворот...

— Цель слева! Атакую,- первым обнаружив едва различимые силуэты вражеских транспортов, передал Челнов команду группе. И в то мгновение, когда он, отдав ручку от себя, повел свой самолет на флагман вражеского конвоя, рядом с «илями» возникли черные шапки взрывов зенитных снарядов.

С нарастающим ревом мотора «ил» стремительно мчался вниз, навстречу морской пучине. Растет и скорость, падает высота. Но вот Челнов начинает выбирать на себя ручку управления, и послушный «ил», почти задевая мачты вражеского флагмана, выходит в горизонтальный полет, а за какое-то мгновение до этого летчик успевает нажать на кнопку электросбрасывателя бомб.

Внизу белое облако пара, перемешанное с черными космами дыма, окутывает фашистский корабль.

Краснозвездные «илы» один за другим атакуют фашистские корабли. Челнов разворачивается и опять ведет свою группу в атаку. Вот самолет вздрогнул, ручка управления стала тяжелой, малопослушной. «Повредили самолет»,- решает Челнов, но из боя не выходит. Он продолжает атаки, сбрасывает на вражеский конвой все бомбы, ведет огонь из пушек. И так действуют все экипажи его группы.

Через несколько минут штурмовики, собравшись, легли на обратный курс. И, словно в отместку за дерзкие атаки, за три пущенных ко дну транспорта, в небе появляются «мессершмитты».

«В круг!»-лаконично приказывает Челнов, и «илы» из «пеленга» быстро перестраиваются в так называемый оборонительный круг. Воздушные стрелки держат «мессеров» на почтительном расстоянии. Так, отбиваясь от фашистских истребителей, группа штурмовиков возвращается на свой аэродром.

Летчики идут докладывать о результатах налета, а техники и механики - подсчитывать количество пробоин и повреж-



ПОДГОТОВКА ИЛ-2 К ВЫЛЕТУ

дений в боевых машинах. Авиаспециалисты торопятся: они знают, что с наступлением сумерек Челноков опять пойдет на боевое задание. И так будет и завтра, и послезавтра, и через месяц, до тех пор, пока не будет разбит враг...

Герой Балтики, герой Черного моря. В августе сорок четвертого года на его груди заискрилась вторая золотая медаль Героя Советского Союза.

После освобождения Крыма Челноков снова на Балтике. Теперь он командир Краснознаменного Ропшинского авиационного соединения. Новое положение ко многому обязывало, но зато в значительной мере расширяло круг боевой деятельности. Челноков оставался верен своему правилу: действовать не по шаблону, а по строго разработанному плану каждого боевого задания. Вскоре по прибытии на Балтику был получен боевой приказ: уничтожить отряд кораблей, состоявший из 14 вымпелов и прикрывавший левый фланг вражеских войск, упиравшихся в Нарвский залив.

ПОД ГВАРДЕЙСКИМ ЗНАМЕНЕМ

Окончательно преодолеть последствия изнурительного снежного плена нам помогло одно неожиданное обстоятельство. 18 января, на пятый день после нашего возвращения из Спасских болот, поступила радиogramма с приказом наркома ВМФ: за проявленную отвагу и мужество, дисциплину и организованность в боях с немецко-фашистскими захватчиками наш полк преобразовывался в гвардейский. 1-й гвардейский минно-торпедный авиационный полк - так гордо звучало теперь имя части. Это известие окрылило нас, всколыхнуло, наполнило высоким патриотическим чувством.

из книги П.Хохлова «Над тремя морями»

Вскоре состоялось вручение гвардейского знамени. В утренний час на тыловом аэродроме выстроился личный состав полка. День выдался солнечным, ясным. На небе ни облачка. Белоснежная даль летного поля сливалась на горизонте со светло-голубым небом. Все это отвечало радостному настроению авиаторов, выстроившихся параллельно взлетно-посадочной полосе.

Гвардии полковник Е. Н. Преображенский, осмотрев строй, остался доволен. И вот торжественную тишину нарушил гул моторов. На посадку шел транспортный самолет, сопровождаемый истребителями. Он приземлился в начале полосы. Подрулив к строю, остановился в центре. Из самолета вышла группа адмиралов и генералов - командующий, члены Военного совета Краснознаменного Балтийского флота. В руках

командующего - гвардейское знамя. На алом бархатном полотнище - грозные слова: «Смерть немецким оккупантам!»

Приняв рапорт и поздоровавшись с нами, командующий обратился к строю со словами:

Военный совет уверен, что вы, боевые товарищи, первые гвардейцы Краснознаменной Балтики, будете еще крепче бить заклятого врага. Вручаю полку завоеванное вами в боях, овеянное славой, вашими геройскими подвигами гвардейское знамя. Поздравляю вас, товарищи гвардейцы!

Громкое «Ура!» прокатилось над аэродромом.

Евгений Николаевич Преображенский поцеловал угол знамени и, прижав его к груди, на миг застыл. Затем резким взмахом руки сорвал с головы шлем и опустился на колени. Все молча последовали за ним. И в морозном воздухе торжественно зазвучали слова гвардейской клятвы.

Родина, слушай нас, - повторил на одном дыхании строй. И дальше шли повторяемые эхом слова: - Сегодня мы клянемся тебе, Родина, еще беспощаднее и яростнее бить врага, неустанно прославлять грозную силу советского оружия...

Родина! Пока наши руки держат штурвал самолета, пока глаза видят землю, стонущую под фашистским сапогом, пока в груди бьется сердце и в наших жилах течет кровь, мы будем истреблять фашистскую нечисть, не зная страха, не ведая жалости к заклятому врагу. Будем сражаться, презирая смерть, во имя полной и окончательной победы над фашизмом...

Каждое слово гвардейской клятвы звучало как металл.

Кзнамени полка четким строевым шагом подошли Герои Советского Союза гвардии майоры М. Н. Плоткин, А. Я. Ефремов, П. И. Хохлов. Они во главе с полковником Е. Н. Преображенским с поднятым гвардейским знаменем прошли вдоль строя, сопровождаемые раскатистым «Ура!».

По случаю торжества командование полка распорядилось дать праздничный обед личному составу.

Белоснежными скатертями покрыты длинные, составленные в несколько рядов столы. Слева разместился личный состав первой и четвертой эскадрилий, справа - второй и пятой, в центре - третьей Краснознаменной и управление полка. Настроение у всех приподнятое, радостное, хотя каждый знает, что на аэродроме шесть экипажей - в полной готовности. Ибо в любой момент может поступить сигнал на вылет, и тогда эти экипажи окажутся где-то далеко - в районах Пушкина или Гатчины, Пскова или Новгорода... И возможно, не все вернутся обратно на свой аэродром.

За нашим столом кто-то спросил: что понимать под словом «подвиг»? Сидевший рядом со мной штурман третьей эскадрильи гвардии капитан В. Я. Соколов кивнул в мою сторону: «Вот гвардии майор Хохлов воюет уже вторую войну, ему и карты в руки. Пусть скажет нам, что это такое?»

Остальные поддержали Соколова. Взоры устремились на меня: «Говори, флагман!»

П*ришлось мне поделиться своими мыслями на этот счет.*

Подвиг, думается мне, - это прежде всего мужество. Человечек идет на подвиг, не думая о славе и наградах, он идет по зову сердца. «Я должен» - вот о чем он думает в эти минуты. В основе подвига - преданность человека своей Родине, вера в правоту нашего дела, готовность во имя высокой и благородной цели отдать свою жизнь. Именно так поступили наши однопольчане - младший лейтенант Петр Игашев, совершивший двойной таран под Двинском, Герой Советского Союза капитан Василий Гречишников, бросивший свой горящий бомбардировщик на колонну вражеских танков в районе Грузине.

Начатый разговор продолжали товарищи. Долго мы делились своими мыслями, воспоминаниями. О боях, о семье,

о Родине.

Вскоре нежданно-негаданно в полк пришла отпечатанная на плотной бумаге строевая песня. Комиссар полка Г. З. Оганезов прямо-таки подпрыгнул, прочитав название: «Марш 1-го гвардейского авиаполка». Стал декламировать вслух слова поэта Н. Брауна:

**Горит ли полдень над землею,
Взойдут ли звезды в небосвод,
Идут крылатые герои,
Выходят соколы в полет.**

**Нет в мире нашей доли краше,
У нас в моторах - стук сердец,
Преображенный - гордость наша,
И Оганезов - наш отец.**

**Для внуков сказкой станут были,
Споют о славе тех годин,
Как в море мы врага громили
И как бомбили мы Берлин.**

**Нас именами дорогими
К победе Родина зовет,
Зовет Гречишникова имя,
И доблесть Плоткина ведет.**

**Как Игашев, в бою суровом
Тараном бей из облаков!
Сияй нам мужество Хохлова,
Веди в полет нас, Челноков!**

**Смелей вперед, крылатых стая,
Твори геройские дела,**

**Чтоб снова Родина до края
В цветах Победы зацвела!
За каждым куплетом шел припев:
Во славу знамени родного
Лети ты, песня, как небо, широка.
И днем и ночью в полет готовы
Гвардейцы первого полка.**

С нетерпением ждал Г. З. Оганезов, да и все мы, когда полковой самодеятельный оркестр исполнит мелодию марша по нотам композитора В. Витлина. И вот марш зазвучал. Бодрая мелодия была под стать тексту. Песня всем пришлась по душе. И теперь ее можно было услышать не только в эскадрильях полка, но и в других летных частях авиабригады.

Спустя несколько дней нам выдали, гвардейские знаки, и мы с гордостью носили их на кителях, рядом с боевыми наградами. Каждый из нас понимал: знак «Гвардия» ко многому обязывает. Летные экипажи стали еще с большим усердием готовиться к боевым вылетам, возрастала эффективность бомбо-торпедных ударов по противнику. Слава о боевых делах гвардейцев полка шла по всему Балтийскому флоту, их подвиги становились известными и на других флотах. Командующий авиацией ВМФ генерал-лейтенант С. Ф. Жаворонков не раз ставил в пример 1-й гвардейский МТАП, когда говорил, как надо наносить удары по врагу.

К этому времени численное превосходство врага в авиации вынуждало, в основном, летать в темное время суток. И Преображенский добивался от летного состава всемерного повышения точности самолетовождения, выработки тактических приемов, обеспечивающих меткость бомбоударов ночью.

Блуждающие ночи было проще. Экипажи действовали ничуть не хуже, чем днем. А вот в безлунные, в сплошной мгле? Тут они сталкивались с немалыми трудностями - и при выходе

на цели, и во время прицельного бомбометания. Для подсвечивания целей требовалось специально выделять самолеты-осветители, а их в полку и без того было мало. Избрали другой путь. Первыми на цель выходили наиболее опытные экипажи и сбрасывали зажигательные бомбы ЗАБ-100. От них, как правило, возникали очаги пожаров, которые служили своеобразными световыми ориентирами для основных групп бомбардировщиков. Но цель цели рознь. Не всякая воспламеняется от взрыва зажигательной бомбы. В таких случаях один из боевых самолетов снаряжался полностью осветительными бомбами (САБами) и сбрасывал их методически через определенные промежутки времени, в которые подходящие бомбардировщики вели прицельное бомбометание.

Как-то полк готовился к нанесению удара по кораблям и транспортам противника в финском порту Котка. Е. Н. Преображенский продумал систему подсветки целей. Мне поручил составить график подхода бомбардировщиков к целям с обозначением времени (с точностью до минуты) и высоты бомбометания. График был тщательно проработан со всеми экипажами. Учитывая особую важность боевого задания, Евгений Николаевич решил производить подсвечивание своим экипажем, для чего под флагманский самолет подвесили десять осветительных бомб САБ-25.

Задача нашему экипажу выпала, надо сказать, сложная. Ему предстояло десять раз пройти над целью минута в минуту по графику и на строго заданной высоте. Десять раз сбросить по одной бомбе. А плотность зенитного огня над Коткой, мы это знали, была внушительной.

Евгений Николаевич говорил мне, что, кроме подсвечивания, мы заодно проконтролируем меткость бомбометания. **Г**вардейские экипажи особо энергично готовились к этому вылету, зная, что за их действиями будет наблюдать командир полка. Большинство самолетов, вылетавших на это

задание, несло по три бомбы ФАБ-250, а под тремя бомбардировщиками висело по одной ФАБ-1000. Экипажи взлетели в заданное для них время. Набрали высоту до 3000 метров и на этом эшелоне выходили в район цели. Время приближается к сбросу первой осветительной бомбы. Ложимся на боевой курс. Воздух прорезают до десятка прожекторных лучей. В двух из них оказывается наш самолет. Вовсю палят зенитные батареи.

Так или иначе мы с небольшим снижением высоты выходим в точку сброса, и одна САБ летит вниз. Водная акватория осветилась. Хорошо видны корабли и транспорты. И вот среди них три взрыва. Это сработали бомбы, сброшенные экипажем гвардии старшего лейтенанта А. Т. Дроздова. А наш, флагманский, на большой скорости устремляется на второй заход. Противник усилил зенитный огонь. Мы непрерывно маневрируем, вырываясь из лучей прожекторов, и все-таки в определенную минуту сбрасываем осветительную бомбу. Опять зарево света, и цель накрывает новая серия фугасных бомб.

Итак - один заход за другим. Уже полчаса, как мы над Коткой. Сброшено шесть САБов. Обстановка усложняется. Но радуют результаты бомбометания. Пользуясь нашей подсветкой, бомбардировщики довольно точно сбрасывают свой груз на цели. В зоне портовых сооружений бушуют в двух местах пожары. Теперь они хорошо освещают водную акваторию. В результате прямого попадания охвачен огнем и один из крупных транспортов.

Преображенский передает мне:

Света хватает. Делаем последний заход. Сбрасываем оставшиеся бомбы - все сразу.

Последние три осветительные бомбы, сброшенные на одном заходе, так ярко излучали свой свет, что стало светло, как днем. С воздуха отчетливо видны результаты бомбардировки.

...На командном пункте идет опрос экипажей. Командир полка спрашивает гвардии майора Героя Советского Союза А. Я. Ефремова:

- А куда попала ваша ФАБ-1000?

- Точно не могу доложить, товарищ гвардии полковник, но штурман гвардии капитан Соколов и стрелок-радист гвардии лейтенант Анисимов утверждают - бомба попала в транспорт, и он запылал огнем.

- С рассветом, - подводит итог командир полка, - послать самолет на разведку порта Котка. Если потоплен большой транспорт, то, возможно, часть его корпуса будет видна над водой - ведь глубины бухты невелики.

Утром авиаразведка донесла: у северного причала порта Котка виден полузатонувший транспорт крупного водоизмещения. Командир полка представил к награждению весь экипаж Героя Советского Союза А. Я. Ефремова.

Нехватка самолетов в полку вынуждала нас наносить бомбовые удары по противнику звеном, а подчас и одиночными самолетами. И вновь приходилось думать о подсветке целей в таких условиях.

Водну из летних ночей я предложил командиру полка попробовать подсвечивать самим экипажам. Суть заключалась в том, что самолет, выйдя в район цели, сбрасывает одну-две осветительные бомбы, а затем делает быстрый разворот на 180 градусов и производит прицельное бомбометание.

- Что ж, попробуем твой способ, - согласился Преображенский.

Попробовали той же ночью. Но мой вариант не дал результата. Сброшенная осветительная бомба погасла до того, как самолет, сделав разворот, вышел на бомбометание.

Занялись подсчетами. Установили с достаточной точностью: для того чтобы самолету, сбросившему осветительную бомбу, развернуться на 180 градусов и вновь приблизиться к цели

на угол бомбометания, уходит четыре минуты, а САБ может надежно освещать цель только в течение трех минут. Поэтому и не удался эксперимент. К моменту бомбометания цель уже погрузилась в темноту.

Выйти из затруднительного положения помог инженер по вооружению гвардии капитан технической службы Анатолий Киселев. Он прекрасно знал все виды вооружения и свойства боеприпасов, используемых на наших ИЛ-4, в том числе и светящиеся бомбы, взрыватели к ним. Смелый, технически грамотный специалист, инициативный офицер, Киселев обладал способностью вносить новое в практику использования боевого оружия. Выслушав меня, он сказал:

- Значит, надо сделать так, чтобы САБы начинали светить к моменту бомбометания, после разворота самолета на 180 градусов.

- Именно это и требуется. - Я показал Киселеву тактическую схему бомбометания с самоподсвечиванием, рассчитанную по времени, и он, разобравшись в ней, твердо ответил:

- Мне все ясно.

Разобрав трубку взрывателя к бомбе САБ, Киселев сказал:
- Попробуем сделать так, чтобы светящаяся бомба воспламенялась не сразу после ее сбрасывания на парашюте, а через три минуты позже - когда самолет, сделав разворот, ляжет



ОСТРОВ НАРГЕН В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ

на боевой курс.

И Киселев это сделал. На трубке взрывателя он соответственно увеличил время горения замедлителя.

Дней через пять флагманский экипаж вылетел на бомбовый удар по складу боеприпасов на острове Нарген в Финском заливе. Кроме восьми бомб ФАБ-100, под фюзеляжем висели две бомбы САБ-25 с трубками-взрывателями, модернизированными Анатолием Киселевым.

Мы вышли в безоблачное небо Финского залива, но видимость по горизонту не превышала трех-четырех километров, а внизу - на земле и на воде - ничего не было видно. Вышли на остров Нарген и летим к цели. В расчетное время сбрасываю пару САБ-25. Через полторы минуты разворачиваемся на 180 градусов. Пока ничто нам не светит. Ну, думаю, эксперимент не удался. И тут впереди ярко вспыхнули два факела. Теперь мы прекрасно видим землю и без особых трудностей обнаруживаем то сооружение, к которому летели, - склад боеприпасов. Быстро доворачиваем самолет и ложимся на боевой курс. Бомбометание. Прицельное и удачное. Один за другим громыхнули два мощных взрыва, в воздух поднялось пламя.

Времени свечения САБ-25 с лихвой хватило и для обнаружения склада, и для прицельного сбрасывания бомб. Эксперимент Киселева удался. Командир полка представил гвардии капитана Киселева к ордену Красной Звезды.

Стого дня у нас пошли ночные полеты с самоподсвечиванием. И сразу же повысилась эффективность обнаружения целей, возросла меткость бомбоударов. Бомбометание с самоподсвечиванием сыграло большую роль и при подавлении с воздуха вражеских артиллерийских батарей, обстреливавших Ленинград, и при блокировании фашистских аэродромов, да и в других ночных действиях экипажей гвардейского полка.

Вскоре воздушная разведка Ленинградского фронта обнаружила крупное сосредоточение авиации противника на аэродроме Псков. В зонах рассредоточения находилось более восьмидесяти самолетов Ю-88. Это не к добру. Гитлеровцы явно готовились к интенсивным воздушным налетам на город Ленина.

Приказ командующего ВВС Краснознаменного Балтфлота 1-му гвардейскому минно-торпедному авиаполку: в темное время суток нанести удары по самолетам противника на аэродроме Псков и заблокировать его с помощью фугасных бомб замедленного действия.

На боевое задание вылетал и флагманский самолет. На этот раз его пилотировал заместитель командира полка гвардии майор Н. В. Челнов. И раньше мне неоднократно доводилось совершать боевые вылеты с этим опытным пилотом.

Перед стартом Николай Васильевич подробно беседовал со мной. Раз мы летим первыми, говорил он, то нам надлежит с особой точностью выйти на цель и зажечь ее, чтобы идущие следом бомбардировщики безошибочно выходили на фашистский аэродром, бомбили прицельно. Очень важно, продолжал Николай Васильевич, подойти к аэродрому незамеченными, с помощью самоподсвечивания обнаружить цель и безошибочно сбросить бомбы. Думаю, при первом заходе не следует сбрасывать все бомбы. Вдруг цель не загорится? Тогда мы не наведем на нее идущие за нами экипажи.

Условились, что подход к цели осуществим на планировании, при приглушенных моторах. Сбрасывать бомбы - осветительные и фугасные - станем с высоты 2500 метров, при повторном заходе - с высоты 2100 метров.

Присутствовавший при разговоре стрелок-радист И. И. Рудаков заметил:

- А что, если пониже держать высоту при втором заходе? Чтобы и я мог поработать огнем пулемета.



ИНСТРУКТОР-ЛЁТЧИК Н.В. ЧЕЛНОВ С КУРСАНТАМИ, Г. ЕЙСК, 1932 Г. ФОТО ИЗ СЕМЕЙНОГО АРХИВА Н.В. ЧЕЛНОВА.

- Все будет зависеть от обстановки первого захода, - объяснил ему командир.

В 22 часа мы взяли курс на Псков. Цель - хорошо знакомая для меня. Не раз мы бомбили Псков. Подходы к аэродрому, расположение сооружений в черте летного поля я знал, как свои пять пальцев.

Погода, в общем, способствовала полету. Слоистая облачность три-четыре балла с нижним ее краем на высоте 2000 метров. Видимость по горизонту пять-шесть километров, в небе полный диск луны, создающий значительную лунную дорожку на земле, позволяющую хорошо просматривать характерные ориентиры на пути. Я люблю лунный свет, он таит в себе какое-то магическое величие, чистоту.

Через час облачность заметно усилилась - до восьми-деяти баллов, нижняя кромка облаков несколько спустилась.



**ОДНОМЕСТНЫЙ ШТУРМОВИК ИЛ-2, ИМЕННО НА НЁМ
Н.В.ЧЕЛНОВ СОВЕРШИЛ 36 БОЕВЫХ ВЫЛЕТОВ И
БЫЛ ПРЕДСТАВЛЕН К ЗВАНИЮ «ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО
СОЮЗА»**

— Пойдем под облаками, - слышу голос Челнокова. - По всему видно, облачность скоро станет сплошной, и пробивать ее будет сложно, не зная нижнего края.

Летим теперь на высоте 1700 метров. Но чем дальше, тем ниже. К цели подходим совсем низко-1100 метров. Начинаем планирование.

Я сбрасываю две осветительные бомбы. Николай Васильевич энергично разворачивает самолет на 180 градусов. Впереди вспыхивают два факела - сработали наши САБы отлично. Цель - как на ладони. На летном поле по периметру стоят самолеты. Я прицельно сбрасываю пять зажигательных бомб ЗАБ-100, сам вижу, что одна из них ударила в самолет и он запылал.

Только теперь к нам, ввысь, взметнулись прожекторные лучи. В воздухе рвутся снаряды, его прошивают очереди крупнокалиберных пулеметов. Самолет входит в облака и после разворота на 180 градусов вырывается из них для повторного захода на цель. Теперь на летном поле светло как днем, в разных точках бьется пламя - это горят «юнкеры». Оставшиеся три бомбы ЗАБ-100 мы сбрасываем в самый центр взлетно-посадочной полосы.

Вдруг самолет сильно подбросило, и он накренился влево. Разорвавшийся вблизи снаряд пробил стекло кабины стрелка-радиста. Челнов стремительно уводит самолет в облака.

Флагманский экипаж уходил от цели в полной уверенности в том, что и все другие экипажи так же успешно выполняют поставленную задачу. Так и оказалось,

Используя для выхода на цель огни пожаров, они удачно провели бомбометание.

Вэту ночь гитлеровцы недосчитались многих своих бомбардировщиков на аэродроме Псков. Четверка наших самолетов осуществила блокирование аэродрома. В течение трех часов с интервалами в 30 минут на летное поле сбрасывались фугасные бомбы со взрывателями замедленного действия. Так блестяще провел эту операцию заместитель командира полка Николай Васильевич Челнов.

Вполку все любили этого замечательного пилота и командира, человека с яркой биографией. Николай Васильевич родился в 1907 году в семье питерских рабочих. Хорошо учился в школе. Время было тяжелое, и он с малых лет работал то грузчиком на железной дороге, то подсобным рабочим на стройке. А вечерами готовил себя для поступления в летную школу. И это случилось в 1928 году - он стал курсантом Ленинградской военно-теоретической школы летчиков. Затем продолжал учебу в Севастопольской школе морских летчиков,

где хорошо освоил технику пилотирования самолета. Стал летчиком-инструктором. Продолжал службу в Ейской школе морских летчиков. В 1934 году Челнов - командир звена, через два года - командир отряда, в 1938 году - заместитель командира эскадрильи. За умелое руководство подготовкой летных кадров его награждают орденом «Знак Почета». Он пишет рапорты, просится в строевую часть, и его, наконец, направляют на Балтику - в 1-й минно-торпедный авиаполк.

Здесь он быстро продвигается по службе. Заместитель командира эскадрильи. Командир эскадрильи. В период советско-финской войны Н. В. Челнов 52 раза водил эскадрилью на боевые задания и выполнял их успешно, за что был награжден орденом Красного Знамени.

Теперь, в ходе Великой Отечественной войны, Н. В. Челнов и экипажи его эскадрильи отличались смелостью, мужеством, отвагой, высоким летным мастерством.

Челнов возглавил группу летчиков для получения и освоения новых самолетов-штурмовиков ИЛ-2. В короткий срок он освоил сам и научил всю подчиненную ему группу летчиков летать на штурмовиках. Прямо с заводского аэродрома новые боевые машины перелетели



**ДВАЖДЫ ГЕРОЙ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА
АЛЕКСЕЙ ЕФИМОВИЧ
МАЗУРЕНКО**



**ДВАЖДЫ ГЕРОЙ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА
НИЛЬСОН ГЕОРГИЕВИЧ
СТЕПАНЯН**

на Балтику и сразу же включились в выполнение боевых заданий. Эскадрилья уничтожала живую силу и технику противника на поле боя, его артиллерийские батареи на огневых позициях, железнодорожные эшелоны, подходившие резервы врага.

Эскадрилья штурмовиков ИЛ-2 Н. В. Челнокова стала известна не только на Балтике, знали о ней и на других флотах. Семь ее летчиков удостоились в ходе войны звания Героя Советского Союза. Трое из них - Николай Васильевич Челноков, Алексей Ефимович Мазуренко и Нильсон Георгиевич Степанян стали впоследствии дважды Героями Советского Союза.

Весной 1942 года Н. В. Челноков - заместитель командира 1-го гвардейского минно-торпедного полка. Вскоре он возглавил этот полк, повел его на прорыв вражеской блокады Ленинграда. Затем улетел на Черное море, где командовал 8-м штурмовым авиаполком 11-й штурмовой авиадивизии Черноморского флота. Участвовал в боях за Новороссийск, Тамань, Керчь, Феодосию, освобождал Крым, Севастополь... Потом с этим же полком вернулся на Балтику - топил немецкие корабли в Нарвском и Выборгском заливах, участвовал в прорыве

обороны противника на Карельском перешейке, освобождал республики Прибалтики...

В августе 1944 года гвардии подполковника Н. В. Челнокова назначили командиром 9-й Краснознаменной Ропшинской штурмовой авиадивизии.

Когда отгремели залпы Великой Отечественной войны, на боевом счету генерал-майора авиации Н. В. Челнокова значилось 277 боевых вылетов, и вскоре советский народ избрал дважды Героя Советского Союза Николая Васильевича Челнокова депутатом Верховного Совета СССР.

КОМАНДИР - НОВАТОР

Дважды. Герой Советского Союза генерал-майор авиации Н. В. Челнов широко известен среди авиаторов Военно-Морского Флота страны. Родился он в 1906 г. в Иркутске, окончил Ейскую школу морских летчиков. Служил летчиком-инструктором. За отличную подготовку кадров награжден орденом «Знак Почета», за проявленную отвагу и мастерство в боях с белофиннами — орденом Красного Знамени.

В Великой Отечественной войне командовал эскадрилей, полком, дивизией. Совершил более 800 боевых вылетов. За высокоэффективные бомбоштурмовые удары

по кораблям и сухопутным войскам противника на Балтийском и Черноморском флотах и за проявленную лично отвагу и мужество в 1942 г, Николай В асильеви ч Челнов удостоен



зван и я Героя Советского Союза, через два года ему была вручена вторая медаль «Золотая Звезда».

А начиналось все так. Раннее утро 30 июня 1941 года. Над горизонтом поднимается солнце, в разрывах облаков голубеет небо, летный состав дежурит у самолетов, ждет сигнала на боевой вылет. Над командным пунктом вспыхивает зеленая ракета. Первым взлетает командир эскадрильи Н. Челнов, за ним ведомые. Предстоит нанести бомбовый удар по скоплению танков и мотопехоты противника у переправы через Западную Двину.

Слоистые облака маскируют группу ДБ-3. При подходе к цели облачность поредла, в ее разрывах просматривалась земля.

- Штурман, — сказал Челнов, — удар наносим сходу. Определи время бомбометания. Стрелкам — усилить наблюдение за воздухом!

- Егельский. — Через семь минут выходим на боевой курс.

В районе цели бомбардировщики встретили шквальным огнем зенитки. Эскадрилья обрушила на врага бомбовый груз. Внизу засверкали разрывы, за клубился, растекаясь, бурый дым. Горели танки, бронетранспортеры, автомашины.

Появились истребители. Самолет лейтенанта П. Игашева атаковали сразу три Ме-109. Один был тут же сбит огнем воздушных стрелков, но и машина Игашева загорелась. В это время летчик увидел, что летевший впереди бомбардировщик атакуют несколько истребителей. Петр резко бросил свой ДБ-3 на «мессера», и тот, не успев увернуться, от удара развалился. А Игашев перевел самолет почти в отвесное пикирование и пылающим факелом врезался в колонну танков. Это был один из первых таранных ударов авиационных морских летчиков.

В августе на Краснознаменной Балтике появились односторонние Ил-2. Первой переучилась на них эскадрилья Н.

Челнокова. Водил отважный командир подчиненных на штурмовку рвавшихся к Ленинграду вражеских войск, настойчиво искал новые приемы и способы ударов по фашистам, анализировал и использовал опыт летчиков других подразделений. В то время истребители фронта, занятые отражением налетов гитлеровцев на Ленинград, далеко не всегда могли помочь «илам». В этих условиях важное значение имела правильная организация самообороны групп штурмовиков.

Однажды Челноков провел в подразделении своего рода научно-техническую конференцию. Летчики высказали мнение о методах защиты от вражеских истребителей и зенитного огня. После этого полеты по маршруту к цели и обратно стали выполнять на предельно малых высотах, что повысило безопасность группы и обеспечило внезапность выхода на вражеские объекты. А во время атак наземных целей, если в воздухе появлялся противник, челноковцы, как звали в полку бойцов эскадрильи, становились в «круг» и прикрывали друг друга. Были разработаны способы перестроения группы. Неожиданные и быстрые, они срывали атаки «мессеров» и нередко те сами попадали под мощный пушечно-пулеметный огонь «илов».

Эскадрилья выполняла по несколько боевых вылетов в день, а Н. Челноков и командир звена А. Карасев освоили самый сложный вид боевого применения — ночные удары. Они успешно вели поиск фашистских кораблей в Финском заливе и топили их. Морские летчики наносили снайперские удары и по позициям дальнобойной артиллерии обстреливавшей Ленинград.

Ославных делах командира-новатора и его боевых друзей гремела слава не только на Ленинградском фронте, но и по всей авиации Военно-Морского флота. Кроме Н. Челнокова, звания Героя были удостоены шесть его подчиненных — А. Мазуренко, Н. Степанян, А. Карасев, А. Потапов, Е. Новицкий



КУРСАНТ ЧЕЛНОВ Н.В. 1929 ГОД

и М. Клименко. А. Мазуренко и Н. Степанян впоследствии награждены второй медалью «Золотая Звезда».

В начале 1943 г. Челнокова назначили заместителем, а вскоре и командиром 8-го гвардейского штурмового авиаполка Военно-Воздушных Сил Черноморского флота. Всегда собранный и подтянутый, требовательный и справедливый, неутомимый в поиске, — он являлся образцом для подражания.

Летом 8-й гвардейский участвовал в Новороссийской десантной операции. В первые дни наступления войск Отдельной Приморской армии на Керченском полуострове авиационной разведкой было обнаружено большое скопление плавучих средств противника в порту Феодосия, предназначенных для эвакуации оккупантов из Крыма.

Штурмовики массированным ударом потопили несколько тральщиков, десантных барж, сейнеров и катеров, вывели из строя портовые сооружения. Весьма эффективным оказалось предложенное Н. Челноковым бомбометание с пикирования со сбрасыванием бомб на высоте 40—60 м. Так штурмовики потопили танкер водоизмещением 2500 тонн, сухогрузную баржу и двух охотников. Пока летчики осваивали новый способ бомбометания, Николай Васильевич думал уже о возможности применения «илов» не только против малых кораблей, но и в борьбе с крупными транспортом. Он предложил брать бомбы большего калибра, одновременно увеличивая тактический радиус действия «илов». Проверка в бою, неожиданные для врага приемы и эффективные удары по кораблям на дальних коммуникациях подтвердили расчеты командира полка.

Суда противника перестали днем выходить в море. И тогда штурмовики Н. Челнокова начали практиковать способы поиска и уничтожения вражеских кораблей ночью. В период боев за освобождение Севастополя 8-й гвардейский авиаполк потопил свыше пятидесяти боевых кораблей, транспортов и танкеров врага.

Однажды наша разведка сообщила: ночью готовится выход из Севастополя большой группы кораблей противника, груженых войсками и техникой. Челноков вызвал на командный пункт командиров эскадрилий капитана Н. Николаева и старшего лейтенанта В. Мысина.

Сформируйте группу из самых опытных летчиков. Надо нанести по кораблям противника точный удар. Я возглавляю ее.

С аэродрома поднялись четыре шестерки «илов» и взяли курс в открытое море. Под крыльями самолетов словно застыла морская гладь. Тишину внезапно нарушил голос ведущего истребителей прикрытия. Он доложил, что обнаружил противника.

П лавно, чтобы не нарушить боевого порядка, Челнов довернул свою машину вправо. Вот она — цель! По заранее разработанной схеме штурмовики вышли на нее в правом пеленге. Ведущие шестерок ввели самолеты в пикирование. На высоте 800—1000 м сбросили бомбы с замедлением на взрывателях семь секунд. Ведомые бомбили с высоты 400—500 м. Море у самых кораблей буквально вскипело и вздыбилось столбами. А вот и прямое попадание!..

Ф отоснимки подтвердили: три транспорта потоплены, два сильно повреждены.

П осле освобождения Севастополя 8-й гвардейский штурмовой в составе дивизии перебазировался на Балтику. Летчики участвовали в Выборгской и Нарвской операциях, разрушали прочные оборонительные сооружения противника на Карельском перешейке. В боях вновь отличились летчики полка Героя Советского Союза Н. Челнова. А. Мазуренко и Н. Степанян стали кавалерами двух «Золотых Звезд».

М не, в качестве ведущего штурмана 12-го гвардейского бомбардировочного авиационного Таллинского Краснознаменного ордена Ушакова полка, не раз приходилось взаимодействовать с «илами» части, руководил которой дважды Герой Советского Союза полковник Н. Челнов. Не раз вместе наносили бомбовые удары по кораблям и транспортам врага, уничтожали боевую технику, дзоты, склады. И всегда впереди был коммунист Н. Челнов.

После войны генерал-майор авиации Н. В. Челнов окончил военную академию, долгое время работал в центральном аппарате авиации ВМФ, а когда вышел в отставку, продолжал активно, участвовать в военно-патриотическом воспитании молодежи.

***Генерал-майор авиации в отставке
Е. КАБАНОВ,
Герой Советского Союза,
заслуженный военный штурман СССР***

**НИКОЛАЙ
ЧЕЛНОВ**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

СТАНИСЛАВ САПРЫКИН

СТАЛИНСКИЕ СОКОЛЫ ВОЗМЕЗДИЯ

(печатается с сокращениями)



ПОБЕДИТЬ И ВЫЖИТЬ

Наверное, я самый старый лейтенант в ВВС красной армии, уж точно в нашем формирующемся полку. Через месяц мне стукнет тридцать первый год, а я все так и не получаю очередного звания. Хотя в авиации я давно, с начала тридцатых. Возможно, я по ошибке стал летчиком-истребителем. Не люблю я всякого рода перегрузки, когда щеки сползают по лицу холодным сырым яйцом, да и висение вверх тормашками не вызывает во мне былого юношеского восторга. Нет, конечно, по молодости мне все это нравилось, но потом я женился, остепенился, у меня родилась дочь, и меня все меньше стало тянуть на подвиги. Поэтому, когда передо мной стал выбор. переучиваться на более скоростной И-16 или летать на устойчивом и медленном, но

не менее маневренном И-153, я выбрал «Чайку». Пускай молодые крутятся волчком, борясь с неустойчивостью Ишачка, а я до пенсии полетаю на биплане. Начальство ко мне относилось с чувством некой раздвоенности. С одной стороны. я был летчиком с большим налетом и командиры знали, что могут доверить мне любое задание, с другой. в их глазах я был проявлением крайней пассивности. Я не был членом партии и это в свои-то годы, что для военного летчика уже само по себе равно профнепригодности. Я не строчил рапорты о переводе меня в боевые части в Испанию, на Халкин-Гол или в Финляндию. Короче говоря, относясь к летной работе как к работе, не высовываясь. Нет, летать я люблю и летаю с удовольствием, и другой лучшей работы я для себя и не представляю, просто был сознательно «политически пассивен». Моей задачей было возвращаться живым, получать зарплату и приносить ее домой жене и маленькой дочке. Жили мы не широко, но денежное довольствие авиатора вполне позволяло вести достойную, как у всех советских людей, жизнь. С начальством я старался не конфликтовать по той же причине – не высовываться, но самодурство все же высмеивал. Например, я открыто обсуждал среди сослуживцев, что маршировка на плацу «по-парадному» с шашкой на яйцах – не совсем удел авиаторов. Что нам надо летать, а не «бороться с аварийностью» в соответствии с приказом НКО № 0018 от 1938 года в ущерб нормальной летной подготовке, когда командиры попросту сокращали программу, особенно для молодых летчиков, запрещая выполнять сложные упражнения, отчитываясь «наверх» об отсутствии аварийности. Критика и пассивность была основной причиной остановки моей карьеры. На этой почве у меня даже вышел конфликт с одним проверяющим начальником, прибывшим к нам с дальнего востока. Обвинив меня в политической несознательности и дебоширстве, он пообещал, что доложит куда надо, меня возьмут на заметку, и на своей офицерской карьере я могу поставить крест. Ну что же, лучше крест на карьере чем звезда на могиле, дослужусь лейтенантом.

В начале марта меня вызвал к себе командир части. Мы долго беседовали, причем разговор не касался моих «провинностей», а шел сугубо в профессиональной манере.

– Слушай! – подытожил он.

– Говоришь, что хочешь остаться на И-153, а у меня к тебе другое предложение. в нашей дивизии формируется новый полк – штурмовой, но самолеты там будут новых типов, какие – пока не знаю, их еще в войсках не видели. Пришла разнарядка. направить опытного летчика

для переучивания на штурмовик, по-моему – это как раз для тебя.

Чез несколько дней я был зачислен в штат еще реально не существующего 190-го Штурмового Авиационного Полка, только формирующегося в составе 11-й смешанной авиационной дивизии. Группу из нескольких летчиков, куда включили и меня, направили в Воронеж. Поскольку время командировки было не известно, семья из Белоруссии поехала в Россию со мной. В Воронеже собралось порядка шестидесяти пилотов из разных частей, там, на летном поле завода № 18, мы впервые увидели новые самолет Ил-2, там же, изучив мат. часть, с начала мая и начали летную подготовку. Кроме летчиков в Воронеже проходили обучения более ста технических специалистов.

Ил-2 мне понравился, по сравнению с верткой «Чайкой» он был «паровозом на рельсах». Новый штурмовик я прозвал «самолетом для ленивых», на таком не то что кувыркаться вверх тормашками не получится, но и нормальную горку не сделаешь, да и отвесно пикировать запрещала инструкция, самолет для горизонтального полета. Зато низковысотный мотор АМ-38 выдавал мощность одну тысячу шестьсот лошадиных сил, такого двигателя не было ни на И-153, ни на И-16. Кто-то из летного состава назвал Ил-2 «Горбатым», так у нас и повелось. «Горбатый» мог разогнаться до четырехсот тридцати, четырехсот сорока километров в час, что во всем диапазоне высот превышало скорость «Чайки», да и вооружение стояло мощное. пушки, пулеметы, бомбы, РСы. Высоту, конечно, набирал медленно.

Летали мы очень много, каждый день, кроме воскресения, и к середине июня я уже имел приличный налет на Иле, правда, это была только одиночная подготовка, в составе пары или звена мы не летали. Такую подготовку планировалось осуществлять в полках, в которые с июня стали поступать первые Ил-2, но летчики все были подготовленные с большим налетом на других типах, поэтому летать строем умели.

Настал и наш черед. Семья пока осталась в Воронеже на квартире, На я, в составе группы из девяти летчиков, вместе с техниками в двух самолетах-лидерах, погнал новенькие штурмовики в Белоруссию. Дальность полета Ила не позволяла сделать беспосадочный перелет, поэтому делали промежуточную посадку в Смоленске. Переночевали и на следующий день мы перелетели в Лиду в восьмидесяти километрах от Гродно. Хорошо, что садились днем, бетонная полоса в Лиде только строилась, и садиться надо было на узкую грунтовку.

ВЛиде находилось управление 11-й САД, в составе которой и формировался наш 190-й ШАП. Дивизия входила в состав ВВС 3 армии Западного ОВО. Кроме нас и наших Илов 190-полк самолетов и пилотов еще не имел, поэтому мы остались в распоряжении управления дивизии. Из девяти прибывших Илов, в исправном состоянии было восемь машин, с одним самолетом начались проблемы еще при перегоне, надо сказать, что, из почти сотни штурмовиков нашей дивизии, новыми были только наши восемь машин.

Июньские ночи короткие, но такой короткой ночи, какой выдалась ночь с 21 на 22 июня, я не помню. В субботу после трудного перелета мы позволили себе немного расслабиться, поэтому спать легли поздно, завтра воскресенье, выходной. Но уже в шесть часов утра нас разбудили по тревоге. Протираю глаза, давно рассвело. «Какого хрена нам эти учения!» – подумал я вслух. Схватив летный шлем, вместе с остальным составом поспешил к штабу.

То, что мы услышали, ошеломило, тревогу объявили по звонку из штаба авиации округа.

– Нас бомбят! – затем связь прервалась.

Более часа никаких команд или распоряжений не поступало, связи со штабом округа не наладили. Технический и наземный состав убыли на летное поле для подготовки замаскированных самолетов, имеющийся летный состав остался в штабе. Наконец, появился командир дивизии подполковник Ганичев. Он зачитал нам директиву наркома обороны Тимошенко. «...Мощными ударами бомбардировочной и штурмовой авиации уничтожить авиацию на аэродромах противника и разбомбить основные группировки его наземных войск. Удары авиации наносить на глубину германской территории до 100–150 км...». Значит, какую-то связь наладили. Летный состав во главе с командирами последовал на аэродром, где провели короткий митинг при общем построении личного состава. Я стоял в шеренге и думал. «Не совсем вовремя прибыл я из Воронежа, хорошо, хоть семья осталась в тылу, наша дивизия развернута в ста километрах от границы. Так что, если я не спешил на войну, то она сама пришла ко мне. Прибудь мы на пару недель позже, авось с немцами разобрались бы и без нас, а так мне все-таки придется проверить свой «порох в пороховницах» на старости лет».

Ганичев говорил: – Пока информации, товарищи, мало, но есть сведения, что немецкая авиация подвергла бомбардировке наши аэродромы и города вдоль западной границы, а германские сухопутные силы, при

поддержке артиллерии, перешли на нашу территорию. В связи с неслыханной наглостью бывших союзников, нам приказано установить места сосредоточения авиации и наземных войск противника и всеми силами обрушиться на вражеские силы, и уничтожить их в районах, где они нарушили советскую границу. Нам также приказано нанести удары по аэродромам противника, расположенным до ста пятидесяти километров от границы. Поступили данные, что истребительные полки нашей дивизии, расположенные ближе всего к границе, вступили в бой с вражеской авиацией. Приказываю организовать вылеты разведчиков с целью обнаружения скопления войск и аэродромов противника для нанесения последующих ударов. Обрушимся на врага всей мощью авиации Красной армии, товарищи!

– Вот по любому поводу у коммунистов митинг – подумал я, – а если сейчас налетят немцы и врежут по аэродрому, так и положат весь личный состав на хрен, тут до границы каких-нибудь сто километров! Но в Лиде все было спокойно, если под «спокойно» понимать информацию о начавшейся войне. Связи с округом не было, сведений о боевых действиях мы не получали, кроме тех, что «...истребительные полки нашей дивизии вступили в бой...».

Пока ждали возвращения воздушного разведчика, часть летного состава, включая пилотов Ил-2, собрались в домике для подготовки к полетам. Получили у секретчика карты, смотрим полосу вдоль границы, где у немцев в Польше и Восточной Пруссии могут быть ближе всего расположенные аэродромы. В девять часов утра нашу группу собрал Ганичев.

– Получены данные воздушной разведки. Приказываю силами вашей группы произвести налет на один из пограничных аэродромов базирования немецкой авиации на территории Восточной Пруссии. Там сосредоточены фашистские истребители. Для этой задачи И-15 и И-16 с нашего аэродрома не подходят, дальность и нагрузка не та, с бомбардировочными полками связи нет, и в нашей дивизии самое большое число Ил-2. Лететь далеко, над территорией врага, справитесь? Через тридцать минут вылетаете, удачи вам, соколы!

За полчаса до вылета планируем операцию. Район полета я не очень хорошо выучил, поэтому меня поставили в середину группы. Волновало другое. никто из нас, освоивших Ил-2, тактики применения нового штурмовика не знал, наставлений в части не поступало, их только начали разрабатывать в НИИ ВВС. Как заходить на цель, как бомбить, на какой скорости, с каких высот – мы только догадывались. Вылетов

на учебно-боевое применение в Воронеже не делали. Нас как комиссары учили. «главное – это готовность к самопожертвованию, не жалея сил и жизни дать отпор подлому врагу!» Только, чтобы давать отпор, одной готовности к подвигу мало, надо еще уметь в совершенстве технику использовать, а не то этот отпор больше на заклятие похож будет. Я еще до войны говорил. – Летать, а не маршировать с шашкой между ног надо!

Из девяти самолетов к вылету смогли подготовить шесть. Поскольку как правильно применять авиабомбы никто из нас не знал, решено было, кроме пулеметно-пушечного вооружения, подвесить под крылья РСы, все же тактика их применения схожа со стрельбой из бортового оружия.

Поднялись с аэродрома Лида в безоблачное небо в 9 часов 30 минут. Пошли без истребительного сопровождения, часть подготовленных истребителей вылетела на разведку, другая должна была прикрыть аэродром, да и наша тактика тогда еще не предусматривала подобного взаимодействия.

Осмотревшись, я заметил над Лидой тройку наших самолетов дежурного звена, патрулирующих воздушное пространство, пока было все спокойно. После взлета сделали широкий круг над зоной аэродрома. Долго не могли собраться в группу, чувствовалась нервозность, самолеты никак не хотели выровняться по высоте, дистанции и интервалу. Наконец, командир взял курс на запад. Прошли над своим старым аэродромом Щучин, пересекли Неман севернее Гродно. Выполнили маневр на новый курс. В районе Гродно противника не было. Шли низко на высоте триста-четырееста метров и на скорости триста километров в час. Перед взлетом мы договорились, чтобы ни случилось, надо держаться вместе. Ил-2 не «Чайка», вокруг телеграфного столба в лоб противнику не развернется, поэтому нужно прикрывать «хвосты» друг дружке. Пересекаем границу. Командиру показалось, что он видит в небе подозрительные самолеты. Мы стали в оборонительный круг. Крутанулись, все чисто, пошли дальше. Через две минуты мы действительно увидели узкие одномоторные самолеты, идущие со стороны Германии на большой высоте, опять стали в круг, но они нас, скорее всего, не заметили, на малой высоте мы слились с местностью. За немецкими истребителями левее и, также, на большой высоте прошла группа двухмоторников. Ага, значит, немецкие бомбардировщики проследовали со своим сопровождением. Нам даже показалось, что мы видели воздушный бой севернее города. Тогда я еще не знал,

что 127-й истребительный полк нашей дивизии уже принял бой в районе Гродно, как раз там, где прошла наша группа. Война началась не только в небе, внизу, левее, в районе границы я видел черный, стелящийся по земле, дым. Эскадрилья рассредоточилась, отдельные самолеты сложнее заметить. Под нами уже Восточная Пруссия, где-то внизу должен быть полевой немецкий аэродром, где, по данным авиаразведки, сконцентрирована истребительная авиация противника. Но пока под нами расстилались леса, изредка разрезаемые реками или прерываемые озерами. Для лучшей видимости поднялись на высоту почти восьмисот метров. Внезапно я увидел колонну – техники и людей,двигающихся по лесной дороге. Колонна открыла по нам огонь, впрочем, не опасный учитывая расстояние и скорость нашего прохода. Немцы, а кому же тут быть! У нас другая цель. Но, в любом случае, нас обнаружили. Далее на открытом участке местности мы попали под огонь зенитной батареи, значит аэродром совсем близко. Гитлеровцев мы застали врасплох и они не смогли быстро принять нужное упреждение, огонь получился не прицельным. «Вот она, война – подумал я. – Пока все как-то не страшно».

Над батареей висел на тросе аэростат или небольшой дирижабль. Скольжением я отошел от группы и со снижением, прицелившись в купол, открыл пристрелочный огонь из ШКАСов, а затем дал короткий пушечный залп. Охваченный огнем аэростат рухнул на землю, накрывая грузовую автомашину, к которой он был прикреплен. Вот она – моя первая победа.

Впереди, в условиях хорошей видимости, показался площадка, похожая на аэродром. На поле действительно стояло несколько двухмоторных и около десятка одномоторных «худых» самолетов. Или немцы замаскировали остальные, или они уже успели взлететь. Мы сделали маневр для атаки. На боевом курсе наша группа была встречена плотным зенитным огнем, в небе показались взлетевшие немецкие истребители, сколько их. пара или больше, я сосчитать не мог, надо было сосредоточиться на наземных объектах. Мы знали цель нашего полета, мы были готовы встретиться лицом к лицу с противником, но, по крайней мере, я с хорошей техникой пилотирования, но не имеющий боевого опыта, не до конца понимал, с чем столкнусь. Началась неразбериха, огненный шторм. Я видел, как один из Илов рухнул на землю, я видел, как летчик другого нашего самолета попытался воспользоваться парашютом на высоте триста метров, а его самолет упал на кромке летного поля. Мы попали как «кур во щи», в такой ситуации,

когда снизу нас полоскали огнем зенитки, а сверху клевали истребители, без прикрытия, у нас не было вариантов, кроме как стать в круг, избавляться от подвесок, стараясь максимально подавить «землю», и защищаясь от «воздуха», а затем... А что затем? Уйти нам не дадут. В голове мелькнула мысль. «конец», сейчас попадут и камнем вниз, удар, секунда боли и темнота навсегда. В этот момент жить захотелось как никогда! В пологом пикировании, стараясь не обращать внимания на зенитные батареи, я выбрал стоянку «худых» и, ведя пристрелочный огонь из пулеметов, дал залп ракет поддержанный ШВАКАми. Ил содрогнулся, убедившись, что попал, я слегка потянул штурвал на себя и повторил залп по дальнему самолету. РС-82 – это, конечно, не бомба, вес взрывчатки всего триста шестьдесят граммов, но и она обеспечивает осколочное поражение в радиусе шести метров, стоящий самолет может полностью и не уничтожит, но выведет из строя надолго.

По рикошету, сопровождающемуся характерным ударом и свистом, я понял, что атакован с задней полусферы истребителем. Я снизился до бреющего полета, став в вираж как на И-153. Немцу, чтобы не проскочить, приходилось после каждой атаки делать крутую горку, а затем, с поворота на вертикали, начинать все заново. Долго так продолжаться не могло, в конце концов, удачным выстрелом я был бы сбит. Маневрируя, я повернул в сторону фашистского аэродрома, стремясь завести истребитель под огонь своих же зениток, и надеясь, что немец не будет стрелять сверху вниз над своими. Это было равносильно самоубийству, но мой шаг действительно дал мне короткую передышку.

Я поймал кураж, может быть, живу последние минуты, мозг заслонил некая пелена, я действовал, как автомат. Если бы я поддался рациональному мышлению или, тем более, паническим мыслям, то понял бы, что нужно бежать и только бежать на полной скорости «куда глаза глядят», только бы подальше от этого рева моторов и огня выстрелов, образовавших «низковысотную» смертельную карусель.

Воспользовавшись ситуацией, я набрался наглости и произвел повторную атаку открытой стоянки, постаравшись выпустить за один заход все оставшиеся реактивные снаряды. Как минимум еще один Мессершмитт был поврежден. Во время захода, краем глаза я заметил уходящий от аэродрома в сторону нашей территории одинокий Ил-2. Сверху на него заходил фашистский истребитель. Дав полный газ, я попытался догнать Ил и отогнать немца, но расстояние было значительным. Фашист произвел заход и ушел вверх для новой ата-

ки. Мне удалось приблизиться к нашему самолету метров на триста, это был борт командира. Несколько секунд передышки позволили мне осмотреть свой самолет. часть приборов отказала, фонарь был «посеребрен» осколками, на центроплане левого крыла был выдран здоровенный кусок обшивки, но Ил держался молодцом. Сверху меня обогнала пара Мессершмиттов, они, как будто не замечая меня, старались добить самолет ведущего. Помочь я ничем не мог. Я пытался вести заградительный огонь оставшимися боеприпасами, но попасть в немца, идущего на скорости с дистанции более пятисот метров, рискуя повредить своего, было невозможно. Я впервые увидел со стороны, как ricochetят снаряды от бронированной скорлупы Ил-2. Самолет ведущего получил значительные повреждения, он начал рыскать по тангажу, то задирая капот вверх, то клюя носом. По непонятной причине истребители нас бросили, наверное, посчитали, что наши самолеты и так не дотянут. Сто процентов, они запишут нас на свой счет. Не долетая Гродно, самолет командира эскадрильи в последний раз задрал нос, потерял скорость и, парашютируя плашмя, упал на лес. Я сделал круг над местом его падения, сесть было некуда, и летчика я не видел. Запомнив координаты, я в одиночестве пошел в Лиду. Только теперь я стал осознавать все то, что произошло с нами с момента тревоги до событий последнего часа полетного времени, за еще только начавшийся и уже такой длинный воскресный день. Из шести вылетевших на задание самолетов – пять были сбиты, из шести, включая меня, летчиков – пятеро ранены, погибли или оказались в плену у немцев и это в первые часы войны. Все мои товарищи, с коими делил я казарменный кров и скамьи в столовой еще вчера, до рокового подъема, а они шутили и строили планы на жизнь. А какой провал. потерять пять новейших самолетов, которых, в таком количестве, нет ни в одном полку на всей границы. Наконец, я увидел свой аэродром и, выпустив закрылки, попытался выпустить шасси, но давление в баллоне упало до нуля, пневмосистема была перебита, и стойки не выходили. Там в бою я был спокоен, а здесь, внезапно, меня охватила паника. вернуться домой из пекла и разбиться при посадке! Я взял себя в руки и повторил выпуск шасси, задействовав пусковой баллон – это не помогло, давления не хватало, тогда я выпустил стойки вручную. С боковым сносом, но достаточно мягко я сел на узкую посадочную полосу. Ко мне подбежали техники и персонал аэродрома. Я снял промокший шлем, меня легко качало. На вопрос. «Еще кто-нибудь сядет?» – я молча помотал головой. На самолете в крыле и фюзеляже насчитали несколько десятков

пробоин разного диаметра. Я удивился устойчивости Ила, способного лететь с подобными повреждениями.

На аэродроме скопилось много наших самолетов, откуда же они перелетели, устало подумал я. Не успел я дойти до штаба, как над Лидой показались Ме-110 и начали бить по стоянкам и рулежкам. Люди, находившиеся на земле, разбежались.

После налета, повставав из укрытий, осматриваем аэродром, самолеты почти все целы, но двое – летчик и техник – убиты, и двое из комсостава ранены. комдив Ганичев был тяжело ранен в живот, его заместитель Михайлов ранен в ногу. Ганичева унесли, врач обреченно махнул рукой. Вскоре командир дивизии умер. Командование принял подполковник Юзеев. В Лиде собралась часть уцелевших самолетов 122-ИАПа, перелетевших с уже захваченного немцами приграничного аэродрома Новый Двор, по концентрации техники аэродром был лакомым куском для немцев. И те прилетели еще раз после обеда. Теперь аэродром бомбили бомбардировщики Ю-88, уничтожив много наших самолетов. Должного истребительного прикрытия организовано не было и немцы вели себя безнаказанно. Во время второго налета тяжело ранило Юзеева, и дивизия опять была обезглавлена. Вечером командование дивизией принял прилетевший в Лиду с полевого аэродрома Лисище командир 127-ИАПа подполковник Гордиенко. Это самолеты его полка вели утренний бой над Гродно. Немцы только к вечеру смогли обнаружить аэродром, где находилась его часть и нанести удар пикировщиками. До темноты немцы произвели еще один удар по Лиде. Стемнело, оставшийся штаб дивизии попытались подсчитать потери первого дня. На аэродроме уцелело семьдесят два самолета – это все, кто смог перелететь из двух истребительных и нашего штурмового полков, связи с 16-м бомбардировочным полком, дислоцирующимся на аэродроме Черлена, не было.

Наступила ночь. От усталости хотелось спать, но нервное возбуждение будоражило память картинами прожитого дня. Личный состав собрались в уцелевших постройках. Мы предполагали что, не смотря на потери первого дня, немцев удастся задержать в минском укрепленном и на лидском направлении. Неожиданно для себя, я стал проявлять здоровую инициативу, обратившись к Гордиенко, я предложил перебазировать часть уцелевших самолетов, включая Ил-2, на запасной аэродром Щучин, расположенный между Лидой и Гродно, где до войны формировался мой 190-й ШАП. Немцы, скорее всего, уже провели разведку и, убедившись, что летное поле пусто, бомбить Щучин

не будут. Гордиенко пообещал принять решение завтра утром. Щучин находился ближе к границе, чем Лида и новоиспеченный комдив должен был убедиться, что немецкие сухопутные части не продвинулись к аэродрому. Для этой цели решено было с рассветом организовать авиаразведку в район Гродно.

Я не помню, как заснул, сидя или стоя, но проснулся я рано утром по тревоге. Все побежали на аэродром, который уже начали штурмовать Ме-110. Истребители попытались взлететь, но самолеты оказались не заправленными. Мне, как штурмовику, оставалось только скрыться за деревьями на окраине летного поля и ждать конца апокалипсиса.

Фашисты улетели, мы начали смотреть ущерб, полностью выведенных из строя самолетов было не много, но хаос, неразбериха, концентрация людей и техники, повреждения летного поля фактически делали дивизию небоеспособной. Я нашел Гордиенко и еще раз обратился с предложением перевести уцелевшие самолеты в Щучин, пока следующим налетом немцы не сделают наши потери катастрофическими. Но, боевой дух личного состава был подавлен, для перевода оставшихся машин не хватало топлива. По неполным сведениям разведки и обрывочной информации связных из штаба округа положение Западного фронта, а именно так теперь назывался наш округ, «Белостокский выступ», в котором мы находились, был взят в клещи пехотными и танковыми дивизиями вермахта, в воздухе господствовала немецкая авиация. В такой ситуации командование приняло решение отступить. Отступать, бросив «живые» самолеты двух полков!

Во второй половине дня личный состав, выдав неприкосновенный запас, посадили в «полуторки» и повезли в Минск. Забрали только документы и знамена дивизии. Я забрал летный шлем и кожаное летное пальто, а из Н. З. взял только плитки шоколада. Так мы покинули Лиду, оставив немцам более пятидесяти процентов уцелевшей авиатехники. Ехали дольше суток. В Минск мы прибыли рано утром 25 июня на носках у противника. Там командование дивизией принял генерал-лейтенант Григорий Пантелеевич Кравченко, прибывший из Киевского округа, герой японской и финской войн. На следующий день он провел посторонние, сказал, что положение на Западном фронте тяжелое, немцы вплотную подошли к городу, в его бывшем округе ситуация лучше, но немцев остановить пока не получается и сегодня они захватили Львов.

26 июня нас опять посадили в машины и повезли в Москву для переформирования. В Москве мы были до конца июля, затем 190-й полк включили в состав ВВС Резервного фронта. Самолетов не

хвatalo, на весь полк в разное время было от шести до двух Ил-2. Полк отправили на фронт. Меня, в числе наиболее опытных летчиков, командировали на завод за техникой, но поступил приказ. самолеты на фронт своим ходом не гнать, а перевозить железной дорогой. На какое-то время я задержался в Воронеже, чему был несказанно рад. Я воссоединился с семьей, фронт был еще далеко, и если бы не тревожные сводки, казалось, что войны нет. Была еще одна причина моей радости. После памятного первого боевого вылета, в котором я потерял сразу пятерых товарищей, а сам чудом уцелел, я стал испытывать страх, животный страх смерти. Я не признавался никому, даже жене, даже самому себе, ведь я летчик и ничего другого делать не умею, но картины, с падающими от ураганного огня зениток и атакующих истребителей самолетами, постоянно и невольно всплывали в моей памяти. Летать я не боялся, просто летать, но страх снова попасть в мясорубку постепенно и незаметно съедал мое достоинство. Страх усиливали разговоры с летчиками-штурмовиками, прибывавшими с фронта и рассказывающими о потерях от атак истребителей. Создалось мнение, что штурмовику драться с истребителями противника невозможно, летчик-штурмовик – это смертник, а летать приходилось днем и без прикрытия.

В Воронеже я встретил своего знакомого подполковника Николая Малышева – командира 430-го ШАП, летчика-испытателя, инструктора на Ил-2. Я познакомился с ним во время переучивания на штурмовик. Его полк был сформирован в начале июля из летчиков-испытателей завода № 18 и брошен на Западный фронт. Несмотря на опыт пилотов, прекрасно владеющих Ил-2, за первую неделю боев полк потерял шестьдесят процентов машин и половину личного состава. В результате он был расформирован, а оставшихся летчиков отозвали из действующей армии. Потери испытателей надо было восполнить, и Малышев предложил мне работу заводского испытателя. Предложил с моего намека, ну а какой был у меня выход. проситься о переводе в пехоту, летать на передовую-то я не боялся? Мою кандидатуру утвердили на заводе, но должны были согласовать в НИИ ВВС, и я отправился в Ногинск, а затем и в Москву. Столицу застал я на осадном положении, задержавшись до начала октября. Немец был близко, вопрос. «удержим или нет», – оставался открытым. В городе было полно беженцев, началось мародерство. 16 октября я шел по одной из улиц окраины города. Меня заинтересовал шум и людские крики за углом, я пошел по направлению к источнику заварушки. Толпа грабила продуктовый склад, почему-то оставленный без охраны, или охрана сама

принимала в этом участие. Я подошел ближе. Группа людей выносила из взломанных дверей какие-то ящики, кого-то били в стороне. Понятно, что никакая власть не могла санкционировать подобное. Я подошел еще ближе.

– Граждане, что тут происходит!? – задал я риторический вопрос, понимая, что здесь нет более реального представителя власти, чем я. В ответ послышалось.

– Бей красноперого!

– Да это не «красноперый», это сталинский летун, иди, пока цел, скоро коммунистам и жидам конец настанет!

Толпа была настроена агрессивно. Я расстегнул пальто и достал пистолет.

– Да он угрожает, сука подколотная!

Я сделал предупредительный выстрел в воздух и, направив ствол на толпу, прошипел.

– Прекратить безобразие, сволочи, пристрелю!

Народ уgomонился с угрозами, но грабить не перестал. На выстрел прибежали старшина лет пятидесяти и два молоденьких милиционера, толпа бросилась врассыпную. Старшина, оставив подчиненных у входа, зашел в открытый склад и вышел через несколько минут, неся в руках сверток.

– На, держи, служивый! Тут все равно уж поживились, это тебе за помощь! Не равен час, немцам достанется – сказал он шепотом, чтобы не слышали его сотрудники. Теперь от таких, как ты, все зависит, скоро на фронт?

Мне нечего было ответить пожилому милиционерскому старшине и я, молча, пожав плечами, пошел дальше. В свертке оказались бутылка водки и два килограмма осетровой икры.

Интересно было народное отношение к немцам. их боялись, могли ненавидеть, но, однозначно, уважали. Такое отношение было и у населения, и у армии. Надо сказать, и я, отчасти, разделял всеобщие настроения. «Сила немецкого оружия», их победы в Европе были растиражированы и возвеличены нашей же пропагандой, ведь мы два года были союзниками, немцев действительно считали непобедимыми. При таком отношении к захватчикам не удивительно, что население готовилось к оккупации, а солдаты бросали позиции и сдавались или драпали в тыл. Конечно не все, но многие. Данные о наших потерях и плененных были засекречены, но даже из отрывочной информации и, видя продвижение фронта на восток, как офицер, я понимал, что Крас-

ная армия в целом не готова противостоять Вермахту и Люфтваффе.

Меня утвердили в качестве штатного испытателя, и я венулся в Воронеж, приняв участие в эвакуации завода в Куйбышев. С большим трудом мне удалось перевести в Куйбышев семью. Зима сорок первого – сорок второго годов выдалась трудной и холодной. Но мы держались, как и держалась вся страна.

Вработе мои внезапно возникшие страхи притупились, и меня ела совесть. почему я, боевой летчик, отсиживаюсь в тылу, когда большинство моих коллег сражаются на фронте. Теперь я все больше стал испытывать постоянное чувство не страха, а стыда. До этого я все время бежал от войны, но весной 1942 года я, без долгих объяснений в семье, подал рапорт о переводе на фронт и в конце мая был направлен в 688-й Штурмовой Авиационный Полк, еще недоукомплектованный самолетами и личным составом. Полк готовился к отправке на Юго-Западный фронт и в начале июля собрался на тыловом армейском аэродроме Бобров, юго-восточнее Воронежа. К 14 июля формирование полка завершилось. Мы получили самолеты Ил-2 более поздней серии, чем тот, который спас мне жизнь, дотянув до Лиды и который израненным, но не побежденным, я бросил на приграничном аэродроме. Основным отличием модифицированных цельнометаллических штурмовиков от первых Илов была замена пушек ШВАК на пушки ВЯ с большей начальной скоростью и массой снаряда, но меньшей скорострельностью.

Наконец, только в июле 1942 года в строевые части поступила документация по тактике боевого применения Ил-2. В частности, рекомендовалось атаку танков производить с трех заходов с высот 500–700 метров в пологом пикировании, в первом. осуществлять пуск РС с дистанции 300–400 м, во втором. сброс авиабомб, в третьем. обстреливать цель пушечно-пулеметным огнем. Обязательным условием являлось раздельное применение каждого вида оружия. Рекомендации не сильно отличались от выработанной нами тактики, разве что от бомб старались избавиться в первом заходе, как от основной нагрузки, а затем, по результатам бомбометания, атаковать реактивными снарядами и пушками. Бомбы, как привило, редко ложились в цель, зато РСы можно было использовать для отпугивания истребителей.

17июля поступил приказ Народного Комиссара Обороны, запрещающий боевой вылет Ил-2 без бомбовой нагрузки, предписывалось летать с 600 килограммами бомб, против обычных двухсот – четырехсот. Обещалось денежное вознаграждение в размере одной

тысячи рублей за каждые четыре боевых вылета с максимальной нагрузкой. Такое предельное увеличение бомбовой нагрузки в среде летчиков прозвали «сталинским нарядом». Хрен на блюде товарищу Сталину! С такой нагрузкой Ил по ветру или на плохом грунте вообще не взлетит!

Полком продолжал командовать недавно получивший майора Константин Яровой, комполка был старше меня всего на год. Штурманом полка остался старший политрук Скляров.

Ктому времени я имел достаточно большой налет на Ил-2. двадцать пять часов полетов на отработку техники пилотирования, пятнадцать часов налета по маршруту, пятьдесят часов полетов «взлет-посадка», пятьдесят пять часов учебного боевого применения, и даже один полет на испытание нового вооружения, и это не считая единственного боевого вылета. Поэтому, хоть мне и не давали командных должностей, но относили к категории опытных летчиков. Правда, весь этот налет был сделан днем в простых метеоусловиях, подготовка к групповым полетам у всех еще была слабой.

Находящийся в составе 228 ШАД 8 воздушной армии полк, перелетая с аэродрома на аэродром, оказался севернее большой излучины Дона в группе генерала Руденко.

Лето 1942 года достигло середины, одуряющая жара и духота, пыль правнин и сведения с передовой действовали угнетающе. Фронт из-за провала весеннего наступления под Харьковом был ослаблен, Севастополь пал. Танковые армии вермахта, прорвав фронт между Курском и Харьковом, устремились к Дону, немцы взяли Ростов-на-Дону, дальше Кавказ. Да, Москву удержали, держался Ленинград, но на юге положение было критическим. Именно в это пекло, на остановку немецкого продвижения в числе других войск РККА был брошен наш полк. В один из таких июльских дней, когда перед строем зачитали приказ – «Ни шагу назад!», – наиболее подготовленных летчиков полка вызвали к генералу. Сергей Игнатьевич встретил нас без лишних церемоний, как и положено боевому летчику.

– Товарищи, ваш полк сегодня отправляется на образованный Сталинградский фронт, но, прежде чем присоединиться к боевым товарищам, вам предстоит выполнить важное и секретное задание на другом участке. Есть сведения, что противник собирается перебросить из Крыма на Кавказ освободившийся, после взятия Севастополя, 42 армейский корпус. Я попросил майора Ярового выделить группу из шести наиболее подготовленных летчиков вашего полка для нанесения удара по надводным кораблям и транспортам противника, находящимся в

Керчи. Операция секретная, даже добровольцев вызвать не могу. Из-за значительной дальности полета сделаете одну промежуточную посадку на фронтовом аэродроме в районе Новомихайловского, по этой же причине возьмете по четыреста килограммов бомб, а для эффективности атаки – по восемь бронебойных 82-мм реактивных снаряда. Вылетаете сегодня рано утром «по темному» чтобы прибыть на аэродром дозаправки с рассветом и не попасть под фашистских охотников. Истребительное прикрытие по сторонам коридора выхода на цель соседи обеспечат, а вот ударных самолетов для такой операции у них нет. Маршрут получите у Склярова.

Хорошенькое дело, вылететь на маршрутный полет еще в темноте при отсутствии необходимых аэронавигационных приборов и по компасу найти незнакомый аэродром подскока! Да и вооружение Ил-2 не совсем подходит под степень уязвимости кораблей, одна надежда, что придется атаковать транспорты, а не крейсера или линкоры.

Вконце июля еще рано светает, перелет на промежуточный аэродром прошел с нервотрепкой, но без происшествий, садиться на незнакомый аэродром с боевой нагрузкой удовольствие ниже среднего, а ежели чего сдетонирует!

Кроме шести пилотов в одном из самолетов, в люке, позади летчика, перевезли авиамеханика звена старшего техника-лейтенанта Ившина, чтобы он руководил заправкой и подготовкой самолетов к боевому вылету на случай, если местные техники не обучены эксплуатации Илов.

Промежуточный аэродром, оказавшийся небольшой ровной площадкой в поле, уже готовился к эвакуации на случай быстрого подхода немцев. Ил-2 там знали, на стоянке были замаскированы три Ила, а к нашему прилету туда перегнали шесть американских самолетов-истребителей, имеющих большую дальность полета.

Пару часов отдохнули, пока техсостав заканчивал подготовку и проверку самолетов, собрались на предполетную подготовку, еще раз уточнили маршрут, повторили, как будем заходить и как действовать в нештатных ситуациях, но всего не угадать.

Связавшись со штабом о начале операции, чтобы предупредили наших истребителей, сели по машинам. Запустили моторы, на часах 13.45, почти середина летнего дня, но погода благоприятствует. в воздухе дымка, облачность редкая, но низкая кучевка с нижним краем метров в шестьсот. Свежих данных авиаразведки не было, есть ли суда в Керчи, нет? Обдумывая операцию, я задал себе вопрос. а зачем немцам перебрасывать корпус из-под Севастополя на Кавказ через Керчь,

а не сразу из Севастополя? Наши самолеты уже были оборудованы станциями РСИ-4, что было большой редкостью и давало огромное тактическое преимущество. Не надо было сосредотачиваться на самолете командира, следя за его командами, передаваемыми покачиванием крыльев, теперь в небе каждый чувствовал себя не одиноким и мог получать команды по приемнику. Лететь должны были плотным строем, но еще на земле мы разбились на условные пары для прикрытия от возможных атак. В ведущем я был уверен на сто процентов, им был командир нашего звена зам. командира эскадрильи Иван Бибишев – крепкий и широкоплечий молодой парень из Мордовии. Он был на одиннадцать лет младше меня, но уже успел проявить себя как отличный летчик, как говорят. «летчик от бога».

Повернув от линии фронта, мы сразу набрали высоту в полтора километра и только потом повернули на запад. Сопровождать нас поднялись шесть истребителей, одна пара сразу ушла вперед на разведку, остальные, набрав высоту, патрулировали над нами. На такой высоте было лучше ориентироваться, и потом мы хотели пройти над дымкой и облаками. Полет был достаточно долгим в плотном строю. Мы знали, что по линии фронта, где мог появиться воздушный противник, вылетели еще несколько звеньев истребителей, чтобы связать боем фашистские самолеты. Небо не было спокойным. где-то севернее нас шел воздушный бой, немецкие пикировщики штурмовали оборонительные позиции наших войск, но мы прошли незамеченными. На боевом курсе разделились. По плану. первая группа из четырех самолетов должна была подавить ПВО порта, оставшаяся пара сходу атаковать обнаруженные корабли, при возможности делать столько заходов, сколько позволит боезапас.

Перелетели Тамань, в гавани Керчи я насчитал четыре небольших транспорта.

Налет для немцев был неожиданным, ПВО себя проявилоне сразу, поэтому вся группа, выбрав цели, атаковала суда, стоящие у берега. Атака получилась продуктивной. в первом же заходе кому-то из эскадрильи удалось накрыть бомбами один транспорт. Полетели брызги. Полого спикировав на выбранное судно, я сбросил бомбы, но, те упали с перелетом, взорвавшись у берега. Слабый зенитный огонь позволил развернуться над городом и пойти на второй заход. Илы штурмовали гавань реактивными снарядами и пушками. Я довернулся на свою цель и со снижением с разных дистанций выпустил шесть бронебойных РС, как минимум две ракеты попали в палубу, я увидел взрыв

и затем огонь, идущий от транспорта. В целом три судна получили серьезные повреждения. Такой удачи я и не ожидал.

Немцы опомнились и усилили зенитный огонь. Одни из истребителей сопровождения был сбит и упал на город.

Выполнив по два захода, эскадрилья легла на обратный курс. Среди штурмовиков потерь не было. Катастрофа случилась на обратном пути. Я так и не понял, что произошло, связь молчала, но сразу три Ила не вернулись с боевого задания. лейтенанты Резник и Сидоров, а также ставший летчиком воентехник 2 ранга Белов. Что послужило причиной. ошибка летчиков, техническая неисправность или внезапная атака истребителя. В этот день в воздушных боях было сбито еще семь советских самолетов участвующих в нашем прикрытии, по неточным данным потери немцев составили до пяти самолетов, но их типы и места падения неизвестны. На моем самолете только несколько пробоин от пуль в фюзеляже за кабиной, силовой каркас и тяги целы.

Несколько дней мы провели на аэродроме ожидая, что, может быть, кто-нибудь из летчиков вернется, придя пешком. Самолеты упали явно недалеко. На поиски отправилась небольшая группа во главе с Ившиным.

Мы были возле самолетов, когда к нам подбежал запыхавшийся комендант аэродрома.

— Немцы на окраинах Армавира, танки и пехота, есть сведения, что они заходят и с севера, Новомихайловское взято в клещи, есть приказ немедленно спасать боеготовые самолеты, остальную технику уничтожить и личному составу на имеющемся транспорте уходить на восток.

Опять отступаем, но хоть самолеты не бросаем. А как же авиамеханик Ившин, отправившийся на поиски упавших самолетов? Будем надеяться, что группа успеет вернуться до общего отхода. В любой момент могут ударить немецкие бомбардировщики, если разбомбят поле, уже не взлетим. Можно было попытаться помочь обороняющимся частям силами оставшихся штурмовиков, но приказ был спасать технику, и мы поднялись в воздух, взяв курс на Дон.

Василий Ившин в часть не вернулся, предположили, что попал в плен. За успешный боевой вылет начальство пообещало представить нас к наградам. После возвращения в родную часть, с учетом общих потерь, не получив наград и званий, я уже стал считаться «стариком», что давало мне общее уважение боевых товарищей. Коллеги с моим мнением считались, а командиры знали, что меня можно отправлять на любые ответственные задания. Что касается личных страхов,

тут я пока умолчу.

12августа выдался жарким во всех отношениях. С раннего утра, считай с ночи, несколько самолетов 688-й ШАП приняли участие в налете на немецкий аэродром Обливское. От «нас» летали штурман полка Скляр и зам. командира эскадрильи Бибишев, чьим ведомым я был в налете на транспорты. Группа вернулась домой без потерь, доложив об уничтожении нескольких десятков самолетов. Я в налете не участвовал. Мы готовились к иному заданию. Звено из четырех Ил-2 должно было нанести удар в прифронтовой тыл в районе станции Нижнее-Чирской, где располагался железнодорожный мост через Дон, захваченный немцами несколько дней назад. По нему немцы организовали движение поездов. В нашу задачу входило сорвать железнодорожные перевозки. Возглавлял звено командир эскадрильи, двадцатичетырехлетний Толя Кадомцев, его ведомым был назначен двадцатидвухлетний старший сержант Елашкин, моим ведущим стал лейтенант зам. командира эскадрильи Иосиф Ситник – самый старший в нашей группе, лет тридцати пяти. Поднялись в воздух утром в 7.45. В воздухе дымка, то ли природа бузит, то ли идет дым от пожаров, но облака редкие и высокие, день как день. Поднялись на километр. Нас сопровождает эскадрилья из восьми И-16. Наконец то, через год войны, начальство уяснило пагубность вылетов без истребительного прикрытия, сколько остовов илов и останков летчиков остались лежать в бескрайних просторах России за этот роковой год.

Когда мы пересекали Дон, нас заметили немецкие истребители, И-16 удалось связать противника боем. За линией фронта ПВО было не сильно, фрицы наступали, наступали быстро, не оборудуя стационарных позиций. Мы прошли железный мост, и пошли вдоль линии железной дороги, долго лететь не пришлось, в направлении линии фронта шел одиночный состав. Мы разошлись, став в круг для удара. В одном заходе, нарушив предписание, я в пологом пикировании атаковал состав 132-мм РСами, а на выходе сбросил все четыре пятидесятикилограммовые фугаски. «Сталинский наряд», ввиду полета в глубь вражеской территории, мы проигнорировали. Я видел, что попал в вагон. Интересно, в момент атаки страха не было, на земле перед вылетом, бывало, потрясет, но в бою – нет. Стрелял я метко, видимо был у меня такой дар воздушного снайпера, во всяком случае – выше средней статистики, это подтверждали все мои боевые вылеты.

«Ястребки» старались, как могли, но по всему было видно, что «Ишачки», проигрывая в скорости, уступали инициативу. Надо было дра-

пать домой, тем более что состав, перевозивший технику, мы накрыли, я видел, как после второго захода Кадомцева взорвался паровоз.

Прошли «батюшку-Дон», как называют реку местные казаки. Дон, сколько битв видел ты за свою историю, сколько воинской крови стекло в твои воды. еще аланы и турки бились из-за тебя в великой степи, а затем, где-то здесь сходились полки Мамаев и Дмитрий.

Уже над нашей территорией нас сзади атаковал одиночный двухмоторный истребитель. Самолет Толи Кадомцева был сбит, но командир выпрыгнул. Самолеты Елашкина и Ситника получили повреждения, но тянули домой. Немец сделал заход на меня, но, промазав, развернулся в сторону своих. Судьба во второй раз хранила меня, отводя истребители. На аэродром сел я один, причем самолет не получил повреждений. Кадомцев вернулся в часть на следующий день живой и невредимый. Женя Елашкин и Иосиф Ситник погибли, их нашли у разбившихся самолетов недалеко друг от друга, рядом и похоронили. В воздушном бою погибло два истребителя. Немцы потеряли два самолета, один из них тот, что атаковал нас, был сбит возвращающейся за нами шестеркой И-16 и упал в расположение советских войск.

Битва продолжалась, мы оборонялись, немцы подходили танковыми колоннами. В районе Калача и Абганерово противник сосредотачивает свежие силы.

Лето очень жаркое, температура на солнце больше сорока градусов, много пыли. Пыль оседает на одежде и лице, попадает в глаза, забивает фильтры. Спасаясь от жары и пыли, по аэродрому ходим голыми по пояс, моемся водой из противопожарных бочек или бегаем к ближайшей речушке. Техникам хуже, они всегда в масле и, прежде чем мыться водой, вынуждены протирать себя ветошью, смоченной в бензине.

17 августа 1942 года силами полка из девяти самолетов взлетели для нанесения удара по скоплению немецких танков обнаруженных в районе Абганерово. Поднялись в воздух в десять часов утра, погода ясная. Обнаружить днем в безоблачную погоду танки будет не сложно. Ведет группу комаэск Кадомцев. Сегодня идем без истребителей, занятых на других участках фронта, потери огромны во всех видах авиации. Еще над аэродромом набираем тысячу пятьсот метров, чтобы лучше видеть участок фронта, на котором ведут наступление немецкие танки. Идем тремя звеньями плотным строем. Вот оно, поле боя – «ничейная полоса». Впереди слева Абганерово. Маневрируем, пытаюсь держать строй, начали работать фашистские зенитчики, надо бы разойтись. Развернулись на Абганерово, перестраиваясь для ата-

ки. Рядом разорвался снаряд, инстинктивно я дергаю ручку вправо и вверх и налетаю на ближайший Ил-2. Самолеты сталкиваются плоскостями. После удара мой Ил, ставший неуправляемым, уходит вправо вниз к земле. В голове проносится жизнь. Я вижу, что значительная часть крыла разрушена, высота позволяет, и, думая только о спасении, быстро, как учили, покидаю поврежденную машину. Парашют раскрывается, стараюсь развернуться, чтобы увидеть второго летчика, что с ним? Зенитчики открыли огонь по куполу, но расстояние большое, быстрее бы приземлиться. Я плюхаюсь на нейтральную территорию. Впереди, в стороне наших позиций рвутся снаряды – это ведет огонь немецкая артиллерия и минометы, значит мне туда. Ползком и перебежками пробираюсь к своим. Но где другой летчик?

В часть я вернулся под вечер. Второй летчик так и не вернулся. Когда возбуждение прошло, над инстинктом самосохранения верх взяли эмоции. Что произошло. я сбил боевого товарища и уничтожил два самолета, притом, что все остальные самолеты полка вернулись, доложив об уничтожении более десяти танков. Мне казалось, что полк плюет мне в лицо. Ночью я вышел из душной землянки и, отойдя на край аэродрома, достал пистолет. Застрелиться и покончить с позором?! Сняв оружие с предохранителя, я подвел дуло к виску, палец лег на курок, все, конец! Но покончить с собой у меня не хватило духу. Дрожащими руками я спрятал пистолет и впервые за последние лет двадцать пять заплакал. Что же я за мужик?!

Утром следующего дня меня вызвал командир эскадрильи.
– Суда не будет. Я знаю, что ты грамотный летчик, и произошло это случайно. У нас сейчас каждый на счету. Что толку тебя отдавать под трибунал, когда ты и так в любой вылет кровью искупишь.

В голову мне пришла сумасбродная, но тогда показавшаяся мне правильной, идея. За мной закрепили другой самолет, и я добился разрешения у командира полка выкрасить его в яркий цвет. Наверное, это звучало глупо, но я хотел, чтобы мой Ил, отличаясь от других по окраске, привлекал бы гитлеровцев, и именно меня они бы в первую очередь атаковали. Так я хотел искупить свою вину кровью. Раздобыв красной и желтой краски и смешав их, мы с авиамехаником Сергеем Коломеецем выкрасили крылья и хвост Ил-2 в оранжевый цвет. Получилось некрасиво, но ярко.

20 августа в 10.30 пошли на атаку немецких танков около переправы через Дон. Шестью Ил-2, взяв по четыреста килограммов бомб и по восемь бронебойных реактивных снарядов. Восемь Яков вы-

летели в тот же квадрат фронта, обеспечивая наше прикрытие. Отсутствие вражеских истребителей позволило нам с ведущим смоделировать ситуацию прошлого столкновения и отработать расхождение вверх и вниз, а не друг на друга. В первом заходе сбросили бомбы, во втором атаковали ракетами. Боеприпасы ложились в секторе целей, но прямых попаданий не было, тогда заместитель командира эскадрильи Иван Бабишев, сохранивший ФАБы, пошел на переправу и с одного захода разрушил ее. Поливаемые огнем зениток и всего, что могло стрелять, мы пошли обратно. Налетели «худые». Цвет не помог мне героически погибнуть, видимо, желание жить все еще было сильнее. На аэродром вернулись только Бабишев и я. Четыре Ила и пять истребителей остались гореть за Доном.

Полк нес огромные потери. 22 августа героически погиб командир звена лейтенант Ваня Богачев. На горящем самолете, предпочтя смерть плену, он врезался в переправу у Нижнего Акатова и разрушил ее. Он действовал сознательно, в последний момент, выкрикнув в эфир.

– Прощайте, иду на мост!

Подвиг Богачева заставил задуматься, а как бы поступил я. потянул вверх, пытаясь сбить пламя, выпрыгнул бы с парашютом над врагом или в отчаянии и безысходности направил самолет на переправу?

Ко второй половине августа в полку осталось восемь боеготовых самолетов, и это было еще что, некоторые штурмовые полки нашей дивизии вообще остались без самолетов.

Полк базировался на поле бывшего совхоза. Ремонтные мастерские и землянки полковых штабных помещений, расположившиеся на краю летного поля, маскировались раскидистой кроной тополей и слоем дерна. Восемь оставшихся самолетов, затянутые камуфляжными сетками в капонирах находились там же. Личный состав жил в деревенских избах неподалеку. Я и еще двое летчиков жили в такой избе у хозяйки бабы Вали – женщине лет шестидесяти. Когда слышал я ее «ойкающий» говор, то неизменно вспоминал старую казацкую песню. «Ой, то не вечер, то не вечер. Ой, мне малым мало спалось». У нее был сын, воевавший на фронте где-то под Ржевом, но писем от него больше месяца не было. Мать, переживавшая о судьбе сына и понимавшая что мы, такие же солдаты, имеющие своих матерей, относилась к нам с материнским вниманием. Кормили летный состав для военного времени достаточно, однако вечерами хозяйка часто баловала нас жареной картошкой, залитой домашними яйцами. У бабы Вали также

был небольшой прошлогодний запас меда, и она угощала нас сладким тягучим душистым лакомством. Небольшая пасека, которой занимался ушедший на войну сын, была заброшена, а из хозяйства осталось только несколько кур, да взятый у соседки «на вырост» игривый двухнедельный бело-серый котенок. Зверек своей непосредственностью часто веселил нас, и его знали не только мы, жившие у Вали, но и наши техники, и другие члены эскадрильи. Котенок был кошкой, и баба Валя назвала ее Василисой, но имя было длинным и мы, для сокращения, звали ее Васькой. Я где-то слышал поговорку. «любопытство сгубило кошку», именно так и произошло с котенком бабы Вали. Людей он не боялся и по своей кошачьей любознательности часто бегал на аэродром смотреть, что там происходит, особенно когда там был аврал или что-либо привозили. Однажды с подводы разгружали бочки с маслом. Я был возле капонира своего самолета, когда услышал, как закричал кто-то из техников.

– Вот черт, Ваську бочкой придавили!

Он с усилием откатил бочку, Васька с глазами, полными страха и боли, молча поползла на передних лапах. Она не мяукала, но задние лапы безжизненно волочились по земле.

– Вот горе-то, неси Ваську бабе Вале!

Я взял котенка на руки, видимо был перебит позвоночник.

– Отнесу к полковому доктору.

Врач осмотрел зверька.

– Позвоночник цел, задние лапы теплые, кровоток не нарушен, скорее, придавлены кости таза, возможно, нарушены нервные окончания. Кошки твари живучи, прыгать, конечно, она не будет, но выжить может, пусть отлежится. Если в ближайшие дни не издохнет – будет жить, только инвалидом, а там, может, зарастет да заживет.

Я отнес котенка хозяйке. Баба Валя расплакалась, жалко бедную, ой, куда ее теперь, ни мышей ловить, ни птиц гонять в огороде.

Котенок, отлежавшись неделю в сарае, выжил, но задние лапы бесполезно висели плетью, а главное, чистоплотный до сей поры котенок, не только не мог ходить по нужде как свои собраты, но и напроцех отказывался нижнюю часть туловища признавать за свою.

– Да, такой не жилец, пулю на него жалко тратить, возьми его за лапы да шваркни башкой об стену и делов! – советовали мне сослуживцы.

Мне стало жаль животину. Котенок, видимо, не забыв мое внимание в день несчастья, смотрел на меня как на бога, и казалось, умолял. «не бросай!». Ладно, думаю, издохнуть Васька всегда успеет. Лишних

забот мне не надо, но зверя жаль. Я взял сумку от противогаза, для герметичности выстелил дно резиной от лопнувшего колеса, а сверху застелил «сменной» соломой. Кошка хорошо помещалась в застегнутую сумку, при желании вытащив голову и передние лапы, а задними оттолкнуться она не могла, поэтому сидела там вполне безопасно. Пускай летает со мной, будет кошка-штурмовик. Я не истребитель, вверх тормашками не вишу, из кабины не выпадет, а если собьют, так ведь она без меня все равно не жилец. Товарищи отнеслись к новой роли Васьки с юмором, но без понимания.

— Охота тебе, такая морока?!

— А что — говорю, — она всякая, ест не много, моей летной нормы на двоих хватит, одна забота — менять солому, чтобы не пахло, да мыть ее задницу. Если ее из-за войны покалечило, так пусть в кабине штурмовика внесет свою лепту в победу, отомстит войне, летают же экипажи с собаками и кошками! Я действительно где-то слышал, что у немцев есть летчик-истребитель, летающий с овчаркой, а под Москвой наш летчик летает с котенком.

Пока мы ждали хоть какого-то пополнения техникой, обстановка на фронте стремительно менялась не в нашу пользу. В небе господствовала немецкая авиация. Наш аэродром находился на достаточном удалении от фронта и еще ни разу не подвергался налету, но вот Сталинград — цель немецкого наступления, такой участи не избежал. 23 августа фашисты подвергли город первому разрушительному налету, погибло много мирных жителей. Теперь нам окончательно стало понятно, где будет последний рубеж наземной обороны.

Наконец, мы получили двенадцать Ил-2 самого «свежего» типа. Известно, что самые большие потери полк нес от атак вражеских истребителей. По инициативе летчиков силами инженерно-технического состава в прибывших самолетах были оборудованы кабины воздушных стрелков. Но самих стрелков то не было, решили, что летать будут «безлошадные» летчики, механики и прочие наземные специалисты технического состава. Из-за увеличения массы пустого и взлетного веса самолета решено было брать не более двухсот килограммов топлива.

4 сентября в 11.00 в простых метеоусловиях вылетели четверкой Илов на очередное задание — штурмовку немецких автоколонн идущих к Сталинграду. В виду того, что лететь предстояло за передовую, нам выделили четверку И-16 для сопровождения. Мой экипаж самый многочисленный. я, механик Николай и Васька, испуганно прячущая

мордочку в сумку – для нее это первый вылет. Идем низко, на бреющем, на высоте двести метров по барометрическому высотомеру, а значит, с учетом рельефа, где-то поднимаемся метров на двести пятьдесят, а где-то снижаемся почти до пятидесяти. Летим колонной с дистанцией метров сто на случай захода в хвост «фрицев», чтобы быстро стать в круг. По пути летчики обкатывают стрелков, выделявая змейки или полого пикируя с дальнейшей горкой. Над предполагаемым районом подтягивания войск противника рассредоточились для поиска, истребители ушли вперед. Перепуганная непривычной обстановкой Васька с головой прячется в сумке. Как и предполагалось, в районе переправы замечаем немецкую механизированную группу. Фашисты только что переправились и не успели рассредоточиться. Быстро делаем заход, сбрасываем бомбы на обнаруженную колонну, набираем высоту для второго захода, но появившиеся истребители заставляют нас прижаться к земле и лечь на обратный курс. «Ишачки» бросаются в бой, мы уходим. На высоте триста метров мы подходим к аэродрому, все четыре Ила без повреждений. Из истребителей сопровождения никто не вернулся. Вылет считается успешным. Николай утверждает, что видел, как четыре наши пятидесятикилограммовые фугасы легли рядом с танком или броневиком и экипаж покинул машину, может – повредили, Васька не спорит, она счастливо ползает под ногами, другие штурмовики подожгли несколько машин. Налет для немцев оказался полной неожиданностью, возможно, они не предвидели такой наглости в условиях своего воздушного господства, пусть привыкают. Ребят-истребителей жалко, но мы настолько привыкли к ежедневным потерям, что воспринимаем смерть товарищей уже как должное. Наряду с опытными летчиками в часть поступало много новичков, которых быстро бросали в бой, большинство из них терялось в сложной обстановке и не только не могли помочь в выполнении боевой задачи но и нуждались в опеке, а это сковывало действия всей группы.

06 сентября в 5.15 утра в дымке только что обозначившейся зари вчетвером вылетаем на «свободную охоту» с целью обнаружить немецкие войска, передвигающиеся по дорогам. Нас сопровождает восьмерка истребителей, по-моему – «Харитонов». Английские самолеты лучше оборудованы для полетов в темноте и в сложных метеоусловиях, впрочем, день обещает быть солнечным. Только теперь я понимаю, чем отличается штурмовик от истребителя. Летчик-истребитель – это романтика, скорость, высота, вертикальный маневр, кажется, что все небо принадлежит тебе, если не брать в расчет что сейчас там го-

сподствуют немцы. Штурмовик – это рабочий войны, конечно, любая работа не лишена свободы творчества, но мы больше похожи на вагоновожатых трамвая курсирующего по рельсам туда-сюда, взял «груз», довез, сбросил, пошел за новым.

Когда пересекали условную линию фронта, в небе появились немцы. Командир группы принял решение атаковать вражеские позиции на переднем крае, где он заметил несколько стоящих танков. Простурмовав передовую под огнем врага, мы пошли домой. Во втором заходе рядом с нашим Илом разорвалось несколько снарядов. Самолет хорошо трянуло, на правой плоскости я заметил небольшое сквозное отверстие. Повезло – снаряд прошел на вылет не разорвавшись. Обрато шли замысловато. то вдоль Дона, то, пересекая его. Большому числу самолетов сопровождения удалось ценой потери одного летчика и самолета сковать фрицев, дав нам уйти.

7 сентября утренний вылет нашего полка дал собрать смерти хорошую кровавую жатву. Удар по танкам и пехоте врага на поле боя был успешным, но на обратном пути семерку одноместных Илов атаковали истребители, пятеро летчиков на аэродром не вернулись. Война преподала очередной роковой урок – без истребительного прикрытия штурмовик – это смертник.

Вэтот же день нас перевели на северо-восток в Семеновку. Немцы совсем близко. Баба Валя, вытирая слезы потрепанным передником, простилась со мной и Васькой. Ухожу с чувством стыда и растерянности, где была граница в сорок первом и где сейчас враг?! Подобное чувство испытывает весь личный состав, разве что кроме Васьки, ей стыдиться нечего. Уже одиннадцать часов дня, а в воздухе стоит дымка, скорее ветер гонит ее с передовой. Перелетаем эскадрильей из шести переделанных Илов. Всего в полку их двенадцать и это все. С нами взлетело шесть И-16 истребительного полка. Одно звено сопровождало нас до посадки, другое осталось над опустевшим аэродромом, из тех, что остались прикрывать наш отлет, никто не вернулся.

10 сентября я находился в дежурном звене, в 11.30 нас вызвали в штаб полка и поставили задачу уничтожить замеченные воздушной разведкой поезда, с немецкими подкреплениями, западнее Сталинграда в направлении на разъезд Басаргино. Немцы отремонтировали поврежденные участки дороги и обнаглели настолько, что подвозили подкрепления даже днем. Поезд мы действительно обнаружили километрах в шестидесяти на запад от Басаргино. Атаковали и уничтожили, потеряв один истребитель и один Ил-2. Погибли два

сержанта. летчик Владимир Козлов и его стрелок техник Яша, им и по двадцать четыре года не было. Момент гибели экипажа я не видел, но, когда уходили, обратил внимания на горящий самолет в поле.

12 сентября в 7.30 утра вылетели четверкой для нового удара по железной дороге западнее Сталинграда. Немцы накапливают силы между Волгой и Доном, готовятся к решающему броску. Вылетели без истребительного сопровождения, «маленьких» катастрофически не хватает. Мой ведущий лейтенант Алешин минут через десять после взлета отстал, сообщив о нарушении поперечной управляемости, я пошел за звеном. Поезд мы обнаружили, он стоял, видимо, под разгрузкой, в окружении полевых зенитных батарей. У нас получилось сделать по два захода и уничтожить четыре железнодорожных вагона под кинжальным перекрестным огнем зениток. На выходе из атаки в хвост нашего Ила попал снаряд, самолет закачался, и мне стоило больших усилий погасить боковые колебания и догнать товарищей. Но путевая управляемость так и не восстановилась, самолет то и дело произвольно скользил в разные стороны, норовя свалиться на крыло, и мне стоило больших усилий удерживать его на курсе. Педали нажимались без нагрузки, как будто порвались тросы управления. Над передовой нас еще раз обстреляли с немецких позиций. На подходе к аэродрому я заметил лежащий на земле покореженный Ил-2 Ивана Алешина, крылья были сломаны, Иван до посадочной площадки так и не дотянул.

Уже на земле, осматривая свой самолет, мы обнаружили, что руль поворота оторван почти начисто, остались только узлы крепления с висящими лохмотьями полотна и металла.

На следующий день противник перешел в наступление по всему фронту, пытаясь захватить Сталинград штурмом. Сдержать его натиск советским войскам не удалось, и они отступили в город. Прибывшие оттуда утверждали, что уже начались уличные бои. В небе над Сталинградом полное господство немцев.

Схутора, возле которого стоял наш полк, на аэродром часто бегало несколько маленьких ребятшек. Летчики подкармливали их, а техники в свободную минуту, пытались рассказать понятным для детей языком конструкцию самолетов и аэродромного оборудования. С одним из ребят, шестилетним босоногим Павликом я подружился особенно и даже доверял ему Ваську, когда был занят. Темноволосый и при этом голубоглазый мальчуган проявлял нормальную для его возраста любознательность и определенную смекалку. К полученным от

меня заданиям относился по-мужски ответственно, при виде его я часто вспоминал «Мужичок с ноготок» Некрасова. Самая заветная мечта Павлика была прокатиться на самолете, и помниться я даже пообещал ему сделать это, конечно, не серьезно. Однажды мне пришлось пожалеть о данном ветреном обещании.

После ремонта моего Ила, занявшего несколько дней, я собирался сделать пробный облет машины. Сел в кабину, чтобы запустить двигатель, техник где-то замешкался. Как и положено кричу. «К запуску, от винта!» – и вижу, что техник машет мне. «Не открывай кран запуска!». Что за черт! Приподнимаюсь из кабины и смотрю в недоумении, а из-под носа «горбатого» выходит Павлик. Как он оказался в плоскости винта? Как выяснилось. помня о моем обещании «покатать» и будучи в курсе аэродромных дел, пацан пробрался на стоянку, спрятавшись под крыло и, увидев, что я сел в кабину, стал перед самолетом, «рисуюсь – не сотрешь» своим видом, чтобы я не забыл взять в полет. Но, под капот-то у меня обзор ограничен. Механик криками прогнал Павлика и тот, вытирая слезы от внезапной обиды, побрел домой. В тот день я первый раз в жизни перекрестился, что все обошлось, и я не зарубил мальчугана.

Чез неделю я получил посылку из дома. конфеты, нательное белье, бутылку вина. Алкоголь часто не доходил – отбирался проверкой, поэтому это была удача. Дома все хорошо. Вино было выпито с товарищами в тот же день, а конфеты достались Павлику в знак примирения. И конечно спели «Ой, то не вечер», от чего бабушка Павлика расплакалась.

К середине сентября бои в Сталинграде и вокруг города приняли особенно ожесточенный характер. Наши подготовили наступление по всему фронту. 18 сентября силы полка были задействованы в воздушной поддержке. Поднялись несколькими группами. Утром взлетело звено добровольцев, ведомое командиром полка майором Константином Васильевичем Яровым. Под самолеты подвесили дымовые авиационные приборы, им поставили задачу. пройти на бреющем перед войсками противника и выставить дымовую завесу в зоне фронта наших войск, чтобы помочь пехотинцам и танкистам скрытно перейти в наступление на открытой местности. В 12.45 взлетели мы для штурмовки немецких колонн подтягивающихся к переднему краю. Шли четверкой на высоте двести метров в сопровождении восьми И-16, впрочем, это количество истребителей должны были прикрыть весь участок фронта, в том числе и от немецких бомбардировщиков штурмующих боевые порядки наших войск.

Ялетел и думал. кода мы научимся воевать. Если идут вперед танки, то артиллерия сопровождения и пехота отстает, если летят штурмовики или бомбардировщики, то истребителей для завоевания воздуха на этом участке не хватает. Немцы так не воюют, у них всегда налажено четкое взаимодействие между танками, артиллерией, пехотой и авиацией. Многие коммунисты – герои, готовые на самопожертвование, хоть тот же политрук Скляр, но когда мы будем воевать не только кровью, но и головой?

Над полем боя противник встретил нас интенсивным зенитным и ружейно-пулеметным огнем. Самолет старшего сержанта Василия Тузукова и летевшего с ним стрелком старшего сержанта Коваленко был подбит и упал на территории противника. Мне показалось, что экипаж смог воспользоваться парашютами, но успели ли они раскрыться, я не видел. Выложив бомбовую нагрузку, во втором заходе я атаковал скопление танков и автомашин четырьмя РЭсами. Уверен, что одна ракета попала в автомобиль или бронетранспортер. Разглядывать некогда, на выходе нам на хвост сел немец, это понял я по крику Коли – уральского парня, смешно говорившего вместо «его», «евоный». Я не мог видеть заднюю полусферу, но стрелок дал знать, что немцев двое. Неужели конец? От первой атаки мне удалось уйти скольжением, но немцы сознательно отрезали нас от оставшейся группы, заводя на свою территорию. Резко снижаюсь, переложив крен и педаль влево. Пулемет сзади не умолкает, только бы не расстрелял все патроны! Слышу, Коля орет. – «Сбил»! Молодец! Второй немец делает заход сверху слева, теперь и я могу его видеть, он висит в километре выше в мертвой зоне нашего пулемета, дает крен и пикирует на нас, я убираю газ и выпускаю закрылки на семнадцать градусов, должен проскочить. Немец, не подставляясь под пушки, уходит горкой вверх. Тяжелый потерявший скорость Ил не может повторить его маневр. Воспользовавшись передышкой, я убираю закрылки и на полной тяге бегу догонять своих. Товарищи не видят нашего положения, но звать на помощь и подставлять остальных не хочу. Немец все время висит над нами, выбирая удобный для атаки момент, затем пикирует, дает залп и уходит горкой почти вертикально над нами. Я не считал, сколько атак произвел «Мессершмитт», три или четыре. Обшивка Ила получила сильные повреждения, особенно левая консоль, еще пара попаданий и фриц отстрелит нам плоскость. Истребитель опять пикирует. Впереди вижу овраг и со скольжением бросаю в него штурмовик, снизившись метров до двадцати, опять выпускаю закрылки и гашу скорость. Поврежден-

ный Ил трясет на эволютивной скорости и мне стоит большой концентрации удерживать его в воздухе. Что произошло дальше я не видел, только услышал радостный крик стрелка. – «Готов гад»!

Мы возвращаемся на аэродром, где я сажаю трясущуюся из-за повреждений крыла машину. Уже на земле Николай описал мне, как немец не успел вытянуть из пикирования и врезался в стену оврага. Я ходатайствую перед начальством о награждении стрелка правительственной наградой. Падения второго «Мессершмитта» никто не видел, но первого, сбитого пулеметным огнем, подтверждает наземка.

На следующий день немцам удалось сбросить наши части с захваченных большой кровью высот, взломать оборону фашистов не удалось. Кроме не вернувшихся Коваленко и Тузукова был сбит и самолет командира полка Константина Васильевича Ярового. Его самолет сел на вынужденную в окружении немцев, судьба майора пока не известна. И опять авиация противника господствует в небе.

Мой Ил-2 залатали. Командование принял штурман и комиссар полка Скляр. Он младше меня на четыре года и хотя стал коммунистом уже после того, как стал летчиком, я не очень люблю нового командира, впрочем, он ведь не девушка и я тоже. В отличие от Ярового он для меня слишком «идейный». Максим Гаврилович тоже относится ко мне с подозрением, мол, с одной стороны – неплохой летчик, с другой – в тридцать два года все еще лейтенант и даже не командир звена.

Сначала октября из-за неблагоприятной погоды и начавшейся осенней распутицы наступила передышка. Правда, этого нельзя сказать о наземных войсках. Немцы до сих пор имеют преимущество на земле и в воздухе, мы остановить их не можем и вынуждены отступать. Население, боясь прихода фашистов, с укором смотрит нам вслед. – «Вояки, мать вашу!» – и прячут нехитрые припасы по погребам, как будто это поможет. Вокруг Сталинграда что-то заваривается. Нас перебрасывают на восточный берег Волги. На западных площадках чувствуется отсутствие необходимых боеприпасов и топлива. Когда метеоусловия улучшаются, в редких случаях удается произвести загрузку бомбами и РС в соответствии с поставленными задачами. ФАБ-100 еще есть, а вот ФАБ-50 практически израсходованы.

Перебазировемся 3 октября в 11.00 дня под прикрытием легкого тумана. Девять оставшихся Ил-2 688-ШАП. Ведет группу капитан Скляр, далее командуют звеньями Толя Кадомцев, Ваня Бибишев и Афанасий Яровицкий. С нами перелетает шестерка И-16. Туман помещал собраться плотным строем и некоторое время мы летим в одино-

честве. Лечу, и мне кажется, что в ровном гуле мотора я слышу тихую красивую музыку, может быть Шостаковича – интересная слуховая галлюцинация. Наконец, плотность дымки уменьшилась, и группа начала собираться в эскадрилью. Появление немецких охотников было полной неожиданностью. Один из наших тут же был сбит. Прикрывая друг друга, мы пересекали ширь великой «нашей» русской реки и стали искать подготовленные для посадки площадки. Это далось нам с трудом. На аэродром восточного берега для ускорения садились парами, кстати, парой я садился впервые. Сбитым Илом оказался самолет младшего лейтенанта Яровицкого. Летчик погиб, а стрелок, выброшенный ударом из кабины, получил тяжелые ранения и был отправлен в госпиталь. Одного немца все же сбили истребители.

К середине октября, как и следовало ожидать, метеоусловия еще ухудшились, количество летных дней уменьшилось. Люди, получили короткую передышку. 22 октября выпал первый снег, в районе аэродрома были такие снежные заряды, что часовые ничего не могли разглядеть уже в нескольких метрах от себя. В период вынужденного затишья у нас произошел один неприятный случай. В полку было несколько женщин на штабных должностях. Понятно, что в обстановке войны в окружении молодых людей, каждый из которых мог за просто не вернуться из вылета в любой день, женщины окружались особым вниманием. Вульгарности или распутства не было, наоборот, присутствие особ противоположного пола делало мужчин галантней и обходительней. Личный состав представлял собой разные возрасты от нецелованных юнцов до зрелых женатых мужчин, к коим относился и я. С супругой я не виделся около шести месяцев, и, сказать по правде, наверное, до «первого раза» легче терпеть воздержание, чем вошедшим, так сказать, в регулярность отношений. Правда, я в полку вольностей себе не позволял. Были и такие, кто переносил тяготы воинской жизни с большим нетерпением. Был у нас молодой летчик с Кавказа, фамилию его умышленно не называю, так вот, он запал на одну барышню, работающую при штабе, и оказывал ей всяческие знаки внимания. Девица, конечно, на его ухаживания хихикала, но большой взаимностью не отвечала. Надо сказать, что с целью обеспечения порядка, женщины были на «особом контроле» старших офицеров, не буду утверждать, что там были какие либо отношения, но от слишком назойливых ухажеров «большим» погоном прикрыться легче. Случилось так. мы с кавказцем возвращались из ближайшего села на аэродром по лесочку, а ходили за выпивкой. По пути нам попалась та

самая барышня из штаба. Видимо, горячая кровь и алкоголь ударили в голову неудавшемуся Ромео, и он начал особенно активно приставать к объекту своей нереализованной страсти. Девушка попыталась объяснить, что в данный момент он не является героем ее романа. Тогда кавказец схватил ее и повалил прямо на снег. Несколько секунд я не вмешивался. Ситуация получилась даже комичной. барышня кричала помочь ей, а кавалер – ему. Наконец, я оттащил горячего парня и помог девушке подняться. Все бы обошлось, но женщина пожаловалась командиру, и дело приняло дурной оборот. И хотя к произошедшему инциденту я имел самое посредственное отношение, учитывая нелюбовь ко мне нового комполка, мог угодить под суд за соучастие в попытке изнасилования. Мы договорились со Склярным, что огласки и развития это дело не получит, но нас переведут в другую часть. Так я получил перевод в 810-й ШАП действовавший на Брянском фронте. Кстати, я узнал потом, что летчик тот, кавказец, через месяц погиб в катастрофе.

Впервых числах ноября я прибыл на новое место службы и сразу влился в боевую работу полка. В части встретили меня отлично, к чести Максима Гавриловича, он дал мне отличную характеристику, сделав упор на летный опыт, поэтому в 810-м я сразу стал в строй наравне с «ветеранами». Быт был суровый, жили в землянках отапливаемых буржуйками по шесть человек. Приближающая, а фактически начавшаяся зима, запустила впереди себя холод и сырость. На улице было зябко, в землянке душно. Но все эти бытовые неудобства меркли по сравнению с войной и опасностью быть убитым. Жаловаться на трудности жизни было бы кощунственно по отношению к погибшим товарищам, и мы не жаловались. А кормили авиацию всегда хорошо, преобладали каши, но их было вдоволь.

810-й Штурмовой Авиационный Полк был трехэскадрильным и входил в состав 225-й ШАД. Командир – майор Георгий Петрович Зайцев, принял полк летом после гибели предыдущего командира. К ноябрю 1943 года на Брянском участке фронта наблюдалось некоторое затишье. Основной задачей, ставившейся перед дивизией и полком, было завоевание господства в воздухе для облегчения планирующихся зимних операций. Ну, мы-то не истребители, штурмовик господство в воздухе может обеспечить только одним. уничтожением самолетов противника на земле, поэтому кроме ударов по переднему краю и транспортным коммуникациям мы готовились к штурмовке фашистских аэродромов.

Первое боевое крещение в новой части я получил уже через несколько дней после прибытия. 6 ноября в 8.00 утра в сложных метеоусловиях в числе шестерки наиболее подготовленных летчиков второй эскадрильи я вылетел на штурмовку ПВО и самолетов, стоящих на аэродроме в районе станции Горшечное.

Погода для полетов отвратная. снизу туман, сверху низкая облачность не выше пятисот метров и мы посередине на двухстах метрах от земли. Нас должно сопровождать шестерка Яков, но смогут ли они разглядеть нас в таких метеоусловиях. С наступлением дня туман должен ослабнуть. В районе нашего аэродрома видимость была более-менее. Сквозь дымку в разрывах облаков проглядывает заспанное зимнее солнце. На маршруте облачность и туман медленно рассеиваются. Внизу зима правит во всей красе. Сейчас бы побродить по сказочно зачарованному заснеженному лесу, поваляться в снегу или взять санки и айда с дочкой на горку, как давно это было, наверное, в другой жизни. В теперешней – только эта война, кажется, она идет с самого нашего рождения.

Васька привыкла к самолету и не прячет мордочку в сумку. Со мной ей теплее, веселее и спокойнее, чем на холодном заснеженном аэродроме. Она смотрит через остекление в сторону. Что она там видит? Понимает ли, что летит? Или для кошачьего восприятия это слишком сложное уравнение?

Местами маршрут проходит над лесистыми заснеженными холмами. Самолет летит так низко, что, кажется, сейчас зацепит верхушки деревьев, а на высотомере – триста метров, но идти выше нельзя, мы над территорией врага и до аэродрома еще далеко.

Где-то впереди истребители перехватили немецкую пару, это слышно из радиообмена командира их группы, мы идем незамеченными.

Внезапно самолет вошел в зону сильной болтанки. Стрелок, ефрейтор Леша, материться, ему плохо и холодно, мне, откровенно говоря, тоже не очень хорошо, забеспокоилась и Васька. Группа увеличила дистанции и интервалы. Илы бросает как лодки в шторм, формируется зимний фронт.

На подходе к аэродрому вошли в облачность. Выскочили из облаков на высоте четыреста метров прямо над аэродромом. Немцы открыли огонь с опозданием, дав нам сделать единственный заход. Сбросив бомбы на зенитную пушку в районе стоянки самолетов, прохожу дальше. Один снаряд разорвался совсем близко, мне кажется, что я вижу, как разлетаются осколки, мы заговоренные, Васька точно стала моим

талисманом.

Собравшись в группу, идем домой. Считаю эскадрилью – все живы. Обратная дорога проложена по иному маршруту, главное – пересечь линию фронта. На обратном пути попадаем в туман. Один из летчиков потеряв пространственную ориентировку и не справившись с управлением, врзается в холм прямо передо мной. Видимость настолько ухудшилась, что найти свой аэродром будет сложно. Наконец, обнаружив посадочную площадку, мы плюхаемся мимо полосы в заснеженную зону. Ил затрясло и развернуло вправо, мы чуть не задели своих зенитчиков, но стойки выдерживают давление рыхлого снега. Садятся все, кроме экипажа младшего лейтенанта Гончарова и стрелка Комаркова – это они упали, может еще вернуться, но пока числятся как без вести пропавшие.

Вконце ноября выдавались несколько летных дней, когда полк летал на штурмовку железнодорожной станции Горшечное, но я следующий раз вылетел только в декабре. В конце ноября я сильно застудился и слег на неделю с температурой, но все обошлось. Дело в том, что в связи с переводом, полного зимнего обмундирования я не получил и имел только кожаное летное пальто. Хотя еще под Сталинградом я заметил, что промочи ноги на холоде или постой под ледяным ветром, другими словами. попади в ситуацию, от которой на гражданке слег бы с температурой или хотя бы схватил насморк, здесь все обойдется. На фронте болеют редко, напряжение включает скрытые силы организма и тот держится. Видимо у меня просто накопилось.

9декабря распогодилось, ясным зимним утром в 8.30 вылетели четверкой Ил-2 на «охоту», с целью обнаружить и уничтожить немецкие войска, передвигающиеся по автодорогам в окрестностях города Орла. Нас будет прикрывать четверка «лакированных гробов» – отличных истребителей для сопровождения штурмовиков. Природа кругом – хоть пиши картину. заснеженные лесостепные равнины Среднерусской возвышенности и редкая и высокая кучевая облачность, освещенная бледно-розовым солнцем. Пастельные тона окружающей природы хорошо сочетаются с зимним камуфляжем самолетов. «Охотились» достаточно долго, наконец, заметили на дорогедвигающиеся от Орла по направлению на Брянск немецкие войска. Один наш Ил из-за неполадок повернул домой. Мы втроем сделали по три-четыре захода на врага. Зенитный огонь был слабым. Я уверен, что бомбами и РС уничтожил два автомобиля. Радовало отсутствие немецких истребителей, не смотря на отличную погоду, и ЛаГГи, оставив нас, расширили зону

поиска. На обратном пути заметили одинокий «лаптежник» идущий на высоте более двух тысяч метров. Самолет фрицев был поврежден и ковылял к своим, оставляя в небе легкий масляный след. Ил-2 и Ю-87 – самолеты поля боя и, несмотря на разные характеристики и тактику применения – соперники. Упустить такую возможность мы не хотели и дерзко пошли вверх вдогон. Даже без нагрузки Ил медленно набирает высоту. С площадками для разгона мы догнали немцев минут через десять, и, выйдя на дистанцию стрельбы, открыли беспорядочный огонь из всего бортового оружия. Добитый враг штопором пошел к земле. Проводив его взглядами, мы со снижением развернулись в свою сторону. Никакого сомнения или жалости к врагу не было.

29 декабря шестеркой Илов пошли на уничтожение немецкого аэродрома в районе Орла. Сделаем немцам рождественский подарок. Десять часов утра, погода условно летная – пока дымка, но облачность высокая. Нас сопровождают истребители. Дымка рассеялась и над аэродромом мы попали под сильный зенитный огонь и истребители противника. Немцы еще взлетали, когда мы были уже над их полосой. У меня был соблазн резко развернуться и проштурмовать взлетающий «Мессершмитт», но, испугавшись промазать и в резком маневре потеряв скорость, я прошел дальше. Один штурмовик и один истребитель сразу были сбиты. Кто-то из экипажей Илов сбил одного немца. Сделали только по одному заходу и сразу потянули за линию фронта. Леша закричал, что бомбами накрыли немецкий двухмоторник на стоянке. Дошли домой. Летчик одного из вернувшихся экипажей был ранен в голову, но смог довести поврежденный зенитным снарядом самолет до своей территории и посадить, после чего потерял сознание и был отправлен в госпиталь.

30 декабря опять пошли шестеркой на штурмовку аэродрома в районе Орла. Первая группа из четырех самолетов должна была уничтожить ПВО, а вторая пара атаковать стоящие самолеты. Первоначально повторный налет не планировался, но результаты воздушной разведки после вчерашнего налета сообщили о скоплении самолетов на аэродроме, поэтому вылетаем в девять утра по тревоге с двадцатиминутной готовностью. С нами идет группа каких-то новых истребителей. Вышли на аэродром без происшествий, но над аэродромом нас опять встретили ураганным огнем с земли. Я был в первом звене и сразу пошел в лоб на зенитки, одно орудие замолчало, это дало мне возможность быстро развернуться и атаковать стоянку, правда, большого числа самолетов там не было, немцы знали о нашем налете

и перевели или замаскировали большую часть техники. Вернулось нас три экипажа, остальные погибли над Орлом. Мой Ил как заговоренный – ни одной царапины.

1 января пошел снег. Лететь в тыл к немцам рискованно. Сегодня выделили небольшую группу из четырех опытных экипажей для штурмовки переднего края. Поднялись в 11.30. Две пары истребителей сопровождения, взлетевшие с нашего аэродрома, поднялись над облачностью, и возвратились на аэродром. Горизонтальная видимость метров девятьсот, а вертикальная и того меньше. Получив задание, изучили, где проходит немецкая сторона линии фронта, чтобы не врезаться по своим. Хорошо, что наземные войска не имеют соприкосновения. В условиях снегопада сходу нанесли удар по окопавшимся автомобилям и пехоте. Зенитный огонь не точный и мы, сделав маневр, ушли в облачность и там потерялись. Собираться группой было опасно, домой возвращались по одиночке. Я не знал, живы ли мои товарищи. На обратном пути я потерял ориентировку и долго блуждал на небольшой высоте, сверяя направление с еле заметными ориентирами, сели благополучно.

Несколько дней идет снег. Развлекаюсь с Васькой, бросая ее в сугроб, заставляя выбираться, двигая задними лапами. Кошке это не нравится, но терпит безропотно, потом грею ее у буржуйки в землянке.

Наконец, осадки прекратились, и вновь показалось ясное морозное небо, взлетно-посадочную площадку расчистили.

5 января после обеда в 14.30 выделили три Ил-2 для штурмовки прифронтового аэродрома в районе населенного пункта Касторное. У немцев здесь площадка подскока. Действовать будем по обстоятельствам, учитывая малочисленность звена, в первом заходе постараемся подавить противовоздушную оборону, во втором, если повезет, атакуем самолеты. На всякий случай для сопровождения дерзкого налета выделили шесть истребителей новых типов, благо погода позволяет.

Снега нападало много, зима правит. В такую погоду хорошо сидеть в доме – деревянной избушке, у растопленной печки и смотря в окно на накрытый белым, сказочным, холодным пухом мир, есть бабушкины пирожки, запивая их чаем с малиной. В такие неспешные дни время останавливается. Как давно это было, лет двадцать назад, но память до сих пор продолжает хранить добрые и светлые дни беззаботного детства.

К аэродрому в районе Касторное мы подошли одновременно с немцами. Их транспортник уже сел, а истребители стояли в кругу для посадки. В воздухе над нами началась карусель. Один фашист сел нам на хвост, но Алексею удалось отогнать его огнем пулемета. Истребители оттеснили немцев от Илов, дав нам возможность сделать по два захода, вначале атаковав зенитную артиллерию, а затем севший транспорт. Потом мы собрались и быстро ушли, пока противник не вызвал подмогу. Звено вернулось целым, чего нельзя сказать об истребителях, потерявших троих и сбивших двух немцев. В эти дни полк совершал еще боевые вылеты, и они заканчивались менее удачно, чем те, в которых довелось принимать участие мне. Потери были почти ежедневными, чаще экипажи просто не возвращались с заданий и установить, что произошло над территорией, занятой врагом возможности не было.

Через день, 7 января в 8.30 утра перелетаем эскадрильей из шести Илов на прифронтовой полевой аэродром под Ливны – это почти в пасть к черту. Возможно, планируется зимнее наступление на Воронеж, а может и на Орел, зимой мы бьем немца, летом – он нас. Видимость отличная, а маршрут проложен так, что часть полетного времени мы будем идти над орловским выступом, занятым врагом, поэтому нам выделили два звена по три И-16. И немцы нас заметили. Завязался воздушный бой, в результате которого мы потеряли четверых истребителей и два Ил-2, но в долгу не остались, сбив общими усилиями до четырех немцев. В одном из сбитых экипажей стрелком летел мой товарищ по землянке, уроженец орловской области Веревкин Тимофей. Их самолет упал на орловском выступе, сесть рядом с ними среди заснеженных оврагов не было никакой возможности. Если остался жив и не ранен, то эти места он знает, авось выберутся.

По причине нелетной погоды и подготовки к наступлению мы около трех недель не летаем. 26 января нас подняли по тревоге для нанесения удара по ближайшему к нам немецкому аэродрому, в районе станции Касторная. Вылетели в 7.30, лететь не долго, минут двадцать. Нас сопровождает целая эскадрилья Яков, в обиду не дадут и от этого на душе спокойно. Прикрытие вышло на Касторную раньше нас, сковав истребители противника воздушным боем до нашего прихода. Пересели передний край под стрелковым огнем. На цель вышли через девятнадцать минут после взлета. Один Ил-2, дав знать об отказе материальной части, повернул обратно. Работа самолетов сопровождения позволила нам впятером повисеть над аэродромом, выполнив

по два захода, благо, зенитных точек было не много. Самолетов на аэродроме почти не было или их хорошо замаскировали, поэтому мы занялись подавлением огневых точек. В каждом заходе я заставил замолчать по одной артиллерийской установке. Домой вернулись все, похоже, что после нашего налета немцы эту площадку для своих самолетов не использовали. Другая группа из шести Ил-2 штурмовала эшелоны на станции, налет вышел удачным, но экипаж Соляникова и Однорала был сбит.

На 29 января запланирована атака немецкого аэродрома в районе города Орел, Орел – это не аэродром подскока, здесь у немцев крупный прифронтовой авиационный узел, поэтому к операции готовимся тщательно и заранее. Группу из шести Ил-2 поведет командир полка майор Зайцев.

Провели построение перед знаменем полка, немцев порвем! Садимся в самолет, с Лешей пожелали друг другу удачи и действовать грамотно.

Взлетели в 8.45, антициклон, плохо, значит, немцы нас обнаружат еще на подлете. Поудобней надеваю сумку с котенком, Васька, на тебя вся надежда! Полет должен идти скрытно на высоте двести метров. Для сопровождения нам выделили только четыре истребителя новых типов, кажется Як-7, но и они – прикрытие весьма условное, Яки вооружили РС и они идут с нами одной группой, чтобы ударит по аэродрому, а затем, набрав высоту, вступить в бой с истребителями противника, если те появятся в воздухе.

Нам не удалось подойти незамеченными, нас, безрезультатно обстреляли еще с переднего края, затем на подходе к Орлу нас атаковали истребители, внезапности не получилось. Воспользовавшись невыгодным положением Яков, неприятель в первую очередь занялся прикрытием, атакой верху сбив сразу два истребителя. Все произошло на глазах группы штурмовиков, но помочь мы не могли, я видел, как один из Яков просто взорвался в воздухе. Не сходя с боевого курса под огнем истребителей и зениток, группа выполнила первый заход на аэродром. Одни из Илов был сразу сбит. Мне удалось подойти с удобного ракурса и сбросить все двести килограммов фугасок на какие-то строения на краю летного поля похожие на топливохранилища. Сразу разворот и атака зенитной батареи. Самолеты на аэродроме были, правда маскировка позволила различить места их стоянок, только когда подошли вплотную. Сделать третий заход для их штурмовки под шквальным огнем зениток я не смог. Тогда я развернул самолет в сторону своего

аэродрома, ища в небе другие Илы, но тщетно. В районе Орла наш самолет опять попал под сильный огонь зениток. Стреляли отовсюду, казалось, что вся наша родная земля вела предательский огонь, и небо взорвалось. Но Ил был целым и невредимым и казался неуязвимым. Постоянно маневрируя на высоте от трехсот до пятидесяти метров, я, стиснув зубы мертвой хваткой, пошел домой. Рядом никого не было. Пересекая передний край, я произвел штурмовку укреплений противника пулеметно-пушечным огнем. Там стоял танк, несколько окопанных автомашин и пехота. Ответным огнем нам повредили часть обшивки левого элерона, в тот момент я и не заметил ухудшения управляемости по крену. На хвост нам сел одинокий немец, видимо, из тех, что встретили нас над Орлом, но мы уже пересекли линию фронта, а Алексей огнем пулемета отогнал фашиста, тот лениво развернувшись, пошел в сторону своих. Потом Леша рассказал, что это был тупоносый истребитель не похожий на «худого». На аэродром мы вернулись первыми, я обратил внимание, что встречающие, когда я снял шлем, смотрят на меня с неким удивлением, я спросил техника нашего самолета. – что не так, я вроде не ранен?

– Так ты весь белый! – ответил он лаконично.

Напрасно мы ждали возвращения других самолетов. Пять Ил-2 и четыре истребителя на аэродром не вернулись. Поскольку гибели экипажей никто не видел, их записали пропавшими без вести. Командир полка Георгий Зайцев и стрелок Петр Митрофанов, а также мои товарищи по эскадрильи, летчики. комэск капитан Николай Шевцов, сержант Борис Хомяков, их стрелки. Иван Ненашев и Николай Осокин остались под Орлом. Вечная им память!

Меня затаскали в особый отдел. Особистов интересовало, почему вернулся только мой самолет. Спрашивали:.. – Кого и как сбили?

Отвечаю: – Не знаю, было не до этого. Я сделал два захода по артиллерийским установкам и аэродромным постройкам, израсходовав бомбы и РС, повернул назад. Рядом никого не было. Упавших самолетов в районе аэродрома противника не видел, хотя знал, что некоторых уже сбили. Хаос творился, так что самолеты на земле заметить было трудно. На обратном пути атаковали немцев на линии фронта, там и получили повреждения элерона. Наши наземные войска должны были это видеть.

– А как удалось вам единственным выйти от Орла, да еще целыми?

– Не знаю, – говорю, не буду же я рассказывать за свой живой талисман. – Может, вы считаете, что там меня вообще не было – говорю в ответ. – так слетайте, опросите немцев!

Показания Алексея с моими совпадали полостью. Промурыжили нас и оставили в покое.

Командование полком временно принял капитан Андреюк.

3 февраля в 10.45 вылетели на уничтожение вражеской батареи восточнее г. Орел, на передний край тремя Ил-2 в сопровождении двух пар истребителей. При подходе к линии фронта в районе Верховье стали собираться звеном. Внезапно оба впереди летящих Ила врезались в землю. Что стало причиной катастрофы? Метеоусловия были хорошие, сбить их не могли. Я принял решение идти самостоятельно. Набрал одну тысячу пятисот метров, вышел в окрестности Орла. Подойти должен был передний край. Батареи не вижу. Сверху высочила пара немцев, ими занялось сопровождение. Неожиданно у нас зачихал мотор, проверяю работу магнето, регулирую смесь, не хватало здесь грохнуться, может причина катастрофы товарищей в этом? Наконец, двигатель вышел на устойчивую работу. Снижаюсь до двухсот метров. Батарею не вижу, огонь по мне никто не ведет. Все кажется нелюдимым, словно немцы ушли. Походив минут двенадцать и не найдя вражеской батареи я пошел обратно. Истребители, сбив одного фрица, вернулись без потерь.

Стали разбираться, в чем причина падения двух самолетов, сослались на ошибку летчиков, двух сразу? Сбить огнем с земли их не могли. Стали проверять мою машину, опробовали двигатель, слили топливо, но ничего не нашли. Выходит, я в рубашке родился.

20 февраля пошли тройкой на обнаружение немецких танков, стянутых к переднему краю. Разведка сообщила о готовящемся внезапном контрударе. Поднялись в воздух в 9.45 в условиях отличной видимости. Вел группу старший лейтенант Козловский. С нами шла шестерка пушечных истребителей. «Ястребки» танки не нашли. Мы, поднявшись на тысячу метров, обнаружили группу танков перед небольшой рощей, расположенной на холмах между реками. Кроме танков к роще двигались машины, стягивались войска. Козловский решил, что наносить удар тройкой Илов по таким силам противника будет не эффективно, вернемся большей группой. Мы резко повернули машины на противника и, снизившись до бреющего, пронеслись прямо над танками, затем, так же внезапно повернули домой. По нам открыли беспорядочный огонь, снарядом вырвало часть передней кромки крыла нашего самолета, надо было быстрее убираться. Понятно, что танки мы не уничтожили, но квадрат их сосредоточения запомнили и в штаб сообщили.

В начале марта прибыло некоторое пополнение, поговаривали о том, что полк, вскоре отправят на отдых, а пока дивизионное начальство присваивало очередные звания. Получил младшего лейтенанта мой товарищ Толя Соляников – хороший летчик уже проявивший себя. Меня опять в списках не было.

В марте боевых вылетов я не делал, только отрабатывал слетанность с пополнением в качестве ведущего пары.

Итогом январско-мартовского наступления стало освобождение Воронежа, Касторного, Старого Оскола. Гитлер окончательно потерял Дон. Но, хотя войска советских фронтов выдвинулись от Дона на запад более чем на двести километров, уничтожить немецкие армии в районе Курска не удалось. И все-таки, по сравнению с Ржевской бойней, где наши коммунисты-полководцы, не достигнув результатов, положили столько людей, действия Воронежского и Брянского фронтов можно считать успешными. Потери полка были огромны, за три месяца – двадцать три самолета, но они не были напрасны, если смерть твоих товарищей может вообще быть не напрасной. Полку засчитали уничтожение двадцати семи самолетов, семнадцати артиллерийских установок разных типов, до тридцати четырех автомобилей и несколько сотен человек личного состава противника.

В начале апреле полк был выведен на короткий отдых и комплектование. Новый комполка майор Сапогов ознакомившись с моим личным делом и послужным списком, весьма удивился, почему такой «старик» до сих пор только старший летчик. Он хотел назначить меня командиром звена и предложил стать кандидатом в партию, но я отказался.

– Если будет приказ, я могу повести группу в бой, но увольте меня от назначений в командиры, я вполне на своем месте, и для вступления в партию я еще не готов – тактично отвертелся я.

Сапогов подумал и все же представил меня к награде. В перечисленных моих заслугах говорилось за период с 6.11.42 по 29.01.43 участвовал в Отечественной войне на Брянском фронте. Совершил 9 боевых вылетов на штурмовку техники и живой силы врага. Уничтожил: до 8 автомашин с войсками и грузами, до 5 орудий зенитной и полевой артиллерии, до 3 самолетов на земле. Над полем боя ведет себя смело и мужественно. Летает на самолетах Ил-2. Делу партии Ленина-Сталина и социалистической родине предан. Достоин представления к Правительственной награде – ордену «Красная Звезда».

Орденom меня наградили достаточно быстро, прямо в части перед строем полка. Сапогов продолжал настаивать на моем назначении командиром звена. Я поблагодарил майора за оказанное доверие и, пока полк был в тылу, попросился на... фронт. Дело в том, что в запасную авиабригаду, куда временно прибыл оставшийся состав 810-го ШАП приехал «купец». Он набирал летчиков для штурмовых полков направляемых на Кубань и Кавказ, где Красная Армия повела активные боевые действия. От него я узнал, что туда направлен 190-й ШАП, в составе которого я встретил июнь 1941. Перевод в «новый-старый» полк освобождало меня от «долга» перед Сапоговым и давал право на недельный отпуск, в который я ринулся в Куйбышев к семье. Мы не виделись год. Трудно описать радость встречи с моими любимыми женщинами. женой и дочкой. Были и радость, и слезы, бессонные ночи разговоров и любви, праздничный стол с коньяком и гулянья по городу. Дочка, показывая пальчиком на орден, говоря, что ее папа герой, просила рассказать, как я воевал.

– Как? – говорю. – Летаю, где фашисты, бомблю их, стреляю.

– А Гитлера ты бомбил?

– Нет – отвечаю. – чтобы бомбить Гитлера, надо вначале победить всех охраняющих его фашистов, поэтому мне нужно вернуться на фронт.

Васька, мой спутник в путешествии домой, домашним понравилась. Кстати у нее начали двигаться задние лапы, так что я не оставляю надежду на ее хотя бы частичное выздоровление. Вначале я хотел оставить ее у семьи, но потом, на семейном совете решили. раз она и вправду стала моим талисманом, пусть едет на фронт со мной, к тому же, кошка, ценя мою полугодовую заботу, признавала своим папой-хозяином и слушалась беспрекословно только меня.

Недельный отпуск проскочил мгновенно подобно пушечному снаря-ду, пролетевшему мимо, и в середине апреля я прибыл к новому месту службы. Не зная планов нашего командования, обстановку на Кубани я частично представлял. После успеха под Сталинградом, советские войска попытались провести ряд наступательных операций по всему фронту, я ведь сам только что участвовал в такой кровавой бане. Ситуацию на Кавказе трудно было оценить в ту или иную сторону. В середине февраля был освобожден Краснодар – столица Кубани, с трудными боями нам удалось выбить немцев из ряда крупных станиц. С другой стороны Северо-Кавказское наступление не принесло ожидаемого результата, нам не удалось ни запереть немцев на Кубани, ни нанести им решительного поражения, более того, Вермахт даже

смог перебросить наиболее боеспособные танковые части с Кубани на Украину. При поддержке авиации немцы регулярно предпринимали мощные контратаки, одновременно создавая узлы сопротивления и опорные пункты, соединенные непрерывными линиями траншей и окопов, усиленных железобетонными огневыми точками – так называемую «Готскую позицию» обороны, преграждающую нам вход в Азов и Крым. К апрелю ситуация стабилизировалась. Немцы заняли подготовленные рубежи в шестидесяти-семидесяти километрах западнее Краснодара, с мощными узлами в районе станицы Крымская и Новороссийска, частично контролируя шоссе Краснодар – Новороссийск. Войска Северо-Кавказского фронта также перешли к обороне, имея плацдарм в районе Мысхако. Прекрасно организованная немецкая авиация господствовала в воздухе. Впереди было лето – пора, когда немцы успешны в наступательных действиях, так что южные регионы совсем не обещали курортного отдыха. Враг был близок, и с ним предстояла упорная борьба.

Вечером 17 апреля я с группой молодых летчиков прибыл к новому месту службы.

Я надеялся встретить хоть кого-нибудь из однополчан по сорок первого году, но надежды мои были напрасны. Самым «старым» в полку оказался механик по вооружению, двадцати трех летний белорус Филипп Андросик, но и он попал в полк в конце июля сорок первого года, когда меня уже в полку не было. Все остальные погибли еще летом сорок второго под Орлом.

Нас разместили в полуразрушенном общежитии и дали выспаться. Утром полк собрали у здания склада переделанного в штаб и провели что-то среднее между политинформацией и постановкой задачи. Выступали поочередно. новый только что назначенный командир полка капитан Бахтин, мой одноклассник по окончании летной школы, политрук и начальник разведки полка. До личного состава довели обстановку, в целом информация была полезной.

Для обороны Таманского плацдарма немцы сосредоточили шестнадцать пехотных и кавалерийских дивизий и стянули крупные силы авиации. 4-й воздушный флот, пикирующие бомбардировщики из Туниса, истребители из Голландии, бомбардировщики из Крыма и юга Украины. Мол, это до сорока процентов люфтваффе на Восточном фронте. Именно с помощью сил авиации немецкое командование рассчитывает сорвать новое наступление советских войск. Добившись превосходства в воздухе, немцы уже перешли в наступление на плацдарм в районе Мысхако. Для отражения их ударов и завоевания неба, не-

обходимого для последующего нашего наступления с целью разгрома немецких войск на Таманском полуострове, командование привлекает крупные силы авиации, куда входит и наш полк. К двадцатому апреля практически все авиационные части и самолеты, перебрасываемые на Северный Кавказ, а это три корпуса, должны приступить к боевым действиям. Перед истребительной авиацией ставится задача завоевать господство в воздухе и прикрыть пехоту, ну а нам, бомбардировщикам и штурмовикам. поддержать с воздуха наступление Северо-Кавказского фронта, уничтожая живую силу, артиллерию и узлы обороны противника. Задача Ил-2 – непосредственная поддержка наземных сил.

Мы выслушали эту информацию, практически молча, все было и так понятно, предстоит крупное авиационное сражение, в небе будет жарко даже для ранней кубанской весны.

Чувствовалось, что мы начинаем учиться воевать. Тактика взаимодействия авиации предполагала атаку целей штурмовиками только в сопровождении крупных групп истребителей, что должно было снизить наши потери. Теперь нам стоило больше опасаться огня зениток, чем охотников Люфтваффе. Впрочем, «гладко было на бумаге...», поживем, увидим. Главной проблемой нашей авиации было удаление основных аэродромов на сто пятьдесят – двести километров от линии фронта и Кавказский хребет, поэтому истребители сопровождения перевели на полевые аэродромы в район Геленджика, мы же должны были действовать с краснодарского аэродрома.

Я принял самолет, это был двухместный штурмовик 1942 года выпуска с деревянной конструкцией крыла, до этого мне приходилось летать на крыльях с дюралюминиевой, а не с фанерной обшивкой. Что касается полезной нагрузки, то на двухместном Ил-2 никто про «сталинский наряд и не вспоминал», это еще на одноместном можно взлететь с шестью сотнями бомб, а здесь, да еще в условиях горной местности четыреста килограммов фугасок – максимум, да плюс комплект снарядов и патронов, и еще четыре РС с пусковыми установками – больше ста килограммов. С нагрузкой более четырехсот килограммов бомб я нигде не летал, ни под Сталинградом, ни под Брянском. «Ворон ворону глаз не выклюет», начальство, само делающее боевые вылеты, это понимало и перегруз не допускало. В этом плане авиация привилегированный род войск. Умираем, конечно, как и все, но, все-таки, в окопах на переднем крае не сидим и под танки не ложимся. Кстати о танках. По дороге на Кавказ я познакомился с одним офицером танкистом, следующим с Ленинградского фронта. Разговорились,

кто как воюет. Тот мне сказал, что у них есть приказ военного совета фронта под страхом трибунала запрещающий экипажу бросать поврежденный танк если он своим ходом двигаться не может, то есть. подбили тебя в атаке, сиди внутри и веди огонь «с места» до последнего. Хорошо, если атака удалась и немцев оттеснили, а если захлебнулась... На этот приказ у танкистов даже частушка сложилась, он мне ее напел, но я не запомнил, что-то там про «суку» было, наподобие: – «Вот нас вызывает особый наш отдел. – почему ты, сука, с танком не сгорел? – А я им говорю. вы меня простите, в следующем бою с танком обязательно сгорю...» Ну, нечто подобное. Он сказал, что некоторые ретивые начальники предлагали заварить нижние люки, чтобы экипаж уж точно не смог покинуть подбитый танк под обстрелом, но, до этого не дошло. Так что мы еще как «у бога за пазухой». Конечно, и у нас случалось разное. Были возвращения с боевых вылетов по причине «липовых» отказов техники, были и «недоштурмовки» целей. Правда случаев умышленной порчи техники при мне не встречалось, но говорят, что бывало и такое, ну «самострелы» в авиации как-то не приняты. Собственно говоря, я-то почему до сих пор живу! Если над целью плотный огонь, то стараешься избавиться от бомб и ракет в первом заходе и, «для приличия», постреляв из бортового оружия, удираешь – это и есть «недоштурмовка», выжить-то хочется! Даже без огневого противодействия, само по себе. обнаружить цель и спикировать на нее с пятисот метров с выводом метрах на пятидесяти от земли – уже щекочет нервы. А когда по тебе ведут огонь из всего возможного, причем стреляют не с азартом, как на охоте или в тире, а с отчаянием, на выживание, тут с каждым последующим заходом шансы уйти уменьшаются процентов на тридцать. Так что второй заход – это уже героизм, ну а те, кто пытаются долго висеть над таким салютом, остаются там навеки. Но ведь были и огненные тараны, это когда летчики, не думая о собственном спасении, направляли подбитые над полем боя, но еще управляемые машины в скопления вражеской техники. Вспомнить хотя бы поступок Вани Богачева. Сейчас, после стольких боевых вылетов страх мой притупился, нет, он не прошел совсем, просто стал чувством привычным. Когда летишь, стараешься не думать об опасности, не рисовать в голове картин падения самолета, изуродованных людских тел, представляя в них себя, иначе сойдешь с ума, руки ноги затрясутся, и развернешься назад хоть под трибунал! Выключаешь воображение и, на автомате контролируя ситуацию, продумываешь последующие действия необходимые для выполнения задания, тогда время идет быстро. ух, уже над целью, ух, уже пора возвращаться,

времени на сентиментальные глупости не хватает.

20 апреля личный состав полка проснулся в 5.00 утра. Битва в воздухе началась и на сегодня запланированы боевые вылеты. По разведанным немцы планируют наступление на Мысхако, наша задача нанести упреждающий удар по его атакующим порядкам.

Я отошел на край летного поля, откуда просматривались северная сторона Кавказских гор. Весна была ранняя, снег уже сошел, зазеленела трава. Кубань, наполненная талой водой, была холодна и полноводна. Если не обращать внимания на глубокую грязь, характерную для весенней распутицы, кругом был природный рай. Что еще надо человеку для жизни, чистая вода, горный воздух, плодородные поля, живи – радуйся, но именно эту весеннюю идиллию человечество решило испортить своей войной.

Немцы планировали начать атаку в двенадцать часов дня при поддержке авиации и артиллерии. Мы участвовал в упреждающем массированном ударе. Первая группа из восьми Илов нашего полка, ведомая лично капитаном Бахтиным, поднялась в воздух в одиннадцать десять с таким расчетом, чтобы быть над целями в половине двенадцатого и подавить огневые точки и узлы управления. За ними почти сразу пошла еще одна восьмерка для нанесения удара по скоплению войск и техники в районе высоты 397,2. Каждую из групп Илов сопровождало до восьми истребителей новых типов Ла-5. Я взлетел в третьей группе всего из трех Ил-2 в 12.45, когда бои в небе приняли особое ожесточение, а плацдарм на Мысхако был скрыт в сплошном дыму и пыли. Нашей целью были немецкие позиции с обнаруженной батареей тяжелой артиллерии на высотах, господствующих над плацдармом в окрестностях Мысхако. Шли на высоте одной тысячи метров под прикрытием всего двух истребителей, шедших сбоку нашего звена. Нужно было незаметно проскочить район воздушного сражения, и подавить артиллерию. Я шел замыкающим. При пересечении горного хребта оба Ила и один истребитель внезапно пошли вниз и врезались в землю. Что произошло, я не знаю, возможно, летчики попытались неудачно сесть на фюзеляжи, мне даже показалось, что они столкнулись в воздухе. Второй истребитель сопровождения развернулся обратно, возможно рассчитывая, что я последую его примеру. Как бы там ни было, но наш самолет остался над Кавказским хребтом в гордом одиночестве. Я имел полное право вернуться, но решил продолжить полет. Пройдя вдоль какого-то ущелья, я выскочил южнее Крымской на шоссе Краснодар – Новороссийск, благо погода позволяла, и вдоль дороги вышел

в район Новороссийска. Задание с минимальным прикрытием планировалось в расчете на то, что к моменту прибытия нашего звена в район цели в небе будет множество советских самолетов ведущих схватку с немцами. К моему удивлению, самолетов в небе не оказалось, возможно, я вышел в район цели в тот момент, когда первые ударные группы штурмовиков и прикрывавшие их истребители ушли домой, и немцы также пошли на аэродромы. Я прошелся над высотами между городом, занятым немцами и плацдармом с нашим десантом, сделал круг, координаты высоты с обнаруженной батареей я знал, но фрицы успели замаскировать позиции. Наконец, немцы сами обнаружили себя огнем с земли. Увидев артиллерийские тягачи, я спикировал с высоты километр на прикрытое срезанными деревцами орудие, пустив в ход 132-мм РСы, а на выходе из пикирования, когда цель накрылась капотом и фугасные бомбы. Зная, что накрыл артиллерийскую установку, я потянул ручку на себя, в этот момент почувствовался глухой удар в носу самолета, «Ил» налетел на некое препятствие и двигатель замолчал. Не просто заработал с перебоями или потерей мощности, а замолчал совсем. В наступившей тишине слышалась стрельба с земли, запахло маслом, но огня не было. В такие минуты принято говорить, что перед глазами проходит вся жизнь, вспоминается дом и родные. Мысль, пронесшаяся в моей голове, была банальной и примитивной: «Каюк, сбили!». Надо отворачивать в сторону своих, используя энергию, полученную пикированием, пока есть скорость – тянуть на плацдарм. Я повернул в сторону Мысхако, земля приближалась быстро, впереди показалась сравнительно ровная площадка. Кричу стрелку:

– Андрей держись, сейчас будет жестко!

Сам инстинктивно поджимаю ноги, стараясь упереться ими в приборную доску, а руками упираюсь в фонарь. Снизив скорость, мы грохнулись «на пузо» посреди поля, правое крыло зацепилось за неровность, самолет развернуло, оторвав правую плоскость от центроплана. Ил остановился. Открываю не заклинивший фонарь, но самолет не покидаю, огня, гари или дыма нет, от опасных боеприпасов мы избавились. Кричу стрелку:

– Ты как, жив?

Андрей стонет, его чуть не выбросило из кабины, он ушиб левую ногу, и в момент разворота он ударился головой о УБТ, кровь идет, но травма не сильная, больше беспокоят шейные позвонки, травмированные резким рывком головы, но он жив и в сознании. Оцениваю ситуацию, стараясь рассуждать вслух, подбадривая Андрея:

– Мы сели на нейтральной полосе более чем в двухстах метрах от расположения немцев и около двух с половиной километрах от позиций нашей десантной группы. Немцы к нам пока не спешат, наверное, думают, что экипаж погиб или ранен. Если сейчас покинем самолет, выдадим себя и окажемся под огнем. В корпусе мы хоть в частичной безопасности.

Асам думаю: «Это я в бронекорпусе, а стрелок – нет. Пока будем сидеть, не высываясь и наблюдать за немцами. Если пойдут к нам малой группой, накроем их огнем УБТ, пулемет у нас есть. Конечно, если откроют огонь из артиллерии, нам хана, тогда поползем в сторону своих».

Оставив в кабине орущую Ваську, стараюсь незаметно, с противоположной от немцев стороны, пробраться к Андрею с аптечкой, перевязываю ему голову и помогаю перейти ко мне в бронекорпус. Немцы заметили движение и начали стрельбу, но группу к нам не послали. Может немцам, чье наступление было сорвано сегодняшними ударами, было не до упавшего самолета, может, думали, что заберут нас после наступления. В голове крутится: неужели плен. На мне новая, недавно полученная, форма с лейтенантскими погонами, на груди орден Красной Звезды. Нас предупреждали. с наградами не летать. Возникла мысль сорвать и закопать орден, но я быстро смог взять себя в руки и успокоится. Глубоко дышу и думаю. чему быть, того не миновать.

Один снаряд, упавший недалеко от Ила, взбороздил землю и вызвал повторный взрыв. Так вот почему немцы не посылают к нам солдат, подходы к батарее заминированы. Мы просидели в самолете до сумерек. В темноте мы выбрались из своих укрытий и, медленно пригибаясь, пошли в сторону своих. Идти по минному полю в полной темноте – такого ужаса я не испытывал никогда, ни во сне, ни в детстве, ни во взрослой жизни. К тому же на подходе к Мысхако нас запросто могли шлепнуть свои. С правой стороны в сумке висит Васька, с левой стороны опирается на меня Андрей, крадемся по изрезанным холмам, спускающимся к морю и думаем, что каждый следующий шаг может быть роковым. Но мы оказались везунчиками, каким-то чудом доковыляв до десантников уже после полуночи.

Окрик:

– Стой, кто идет! – показался нам волшебной музыкой, и мы хором закричали, – Не стреляйте, свои, сбитые летчики! – Казалось, кричала даже Васька. Нас провели в какое-то подземное укрепление, где с нами побеседовал капитан – начальник отряда десантников на Малой

земле, как именовали Мысхако его защитники.

Выслушав наш рассказ, капитан еще раз переспросил с удивлением:

– Ну, ребята, неужели дошли по минному полю без саперов? Если летчики, то молодцы, ваш брат сегодня фашисту здорово показал, на наших глазах все было. Потчевать вас сильно нечем, со снабжением у нас туго, но по пятьдесят граммов спирта налью и с переброской на большую землю организую, а там пусть с вами разбираются, летчики вы или диверсанты... Немцы с моря нас блокируют и днем и ночью, но в темноте можно пробраться на мотоботе в Геленджик.

Весь следующий день мы отсиживались в скальных траншеях под артиллерийским обстрелом противника, в том числе и под огнем той самой батареи, которую атаковали вчера. Наблюдали несколько воздушных боев между истребителями и одну бомбардировку «лаптежников». Плацдарм, занятый десантниками, представлял полосу прибрежной земли вдающейся в берег на длину до пяти километров, а может и более. Земля была изрыта траншеями, имеющими наблюдательные пункты, оборудованные огневые точки и подземные склады. Стало понятно, как отряду морской пехоты в несколько сотен человек удавалось держать оборону уже два месяца. Масштаб саперных работ проведенных под огнем противника впечатлял. Мужество защитников вызывало восхищение.

Снаступлением темноты, когда Новороссийск бомбила наша авиация, меня, Андрея и еще четверых раненых вывезли на катере на два километра от берега и пересадили в небольшой транспорт, доставивший защитникам грузы. Я не представляю, как моряки ориентировались в полной темноте под угрозой напороться на мину. На транспорте нас отвезли в Геленджик, и двадцать третьего апреля мы вернулись на свой кубанский аэродром. В результате того вылета мы потеряли три штурмовика и один истребитель. Два человека погибли, остальные были направлены в госпиталь. С Андреем все обошлось.

24 апреля с рассветом участвуем в первой волне штурмовиков, атакуем артиллерийские батареи и пехоту противника на высотах северо-западнее Новороссийска. 7.30 утра, еще дымка, нижний край облачности всего на шестистах метрах. Наша группа – шесть Ил-2 под прикрытием всего двух истребителей. Основной удар готовится на середину дня, тогда и будет жарко. В группе есть неопытные пилоты, меня, после недавних потерь личного состава полка, так и назначили командиром звена. При подлете к горам еще в наборе попали в сильную облачность, лучше бы вернуться, но командир принял решение

пробиваться. Поднялись на одну тысячу пятьсот метров, идем над облаками, истребители еще выше над нами. Дошли до окрестностей Новороссийска, где облачность почти рассеялась, и начали штурмовку сосредоточения войск и артиллерийской батареи. Немцы открыли ответный огонь. Мы рассредоточились и стали клевать их позиции заходом за заходом. Мне сразу не удалось выбрать цель. В первом заходе я прошел на бреющем, осмотрелся, набрал высоту и с разворота атаковал батарею. Сделал сброс бомб, судя по всему, они легли правее цели. Еще один заход, пристрелочная очередь и залп РС по оружию. Тяну ручку, Андрей кричит что попали, еще один заход. Так, зависнув над высотами, мы сделали по четыре захода, устроив немцам настоящую баню. Выйдя из зоны зенитного огня, мы повернули на Краснодар, стараясь держаться от моря как можно дальше, обычно оттуда появлялись истребители противника. Наш самолет поврежден не был, наверное, этого нельзя было сказать о товарищах. Шли медленно, высоту набирали с трудом. Над горами опять попали в плотную облачность. Я летел замыкающим и наблюдал, как все пять машин, не набрав нужной высоты и потеряв ориентировку, шли на жесткую посадку в горах. Мне с трудом удалось набрать два километра и перескочить хребет. На аэродром вернулись только мы и истребители. Обидно, что остальные Илы просто упали на обратном пути. Их потом нашли. Потери экипажей составили четыре человека, остальные вернулись в часть или попали в госпиталь. Несколько дней мы не летали, разбирались, в чем причина дикой аварийности.

29 апреля полк возобновили действия, получили задание уничтожить немецкий аэродром, расположенный в семидесяти пяти километрах от Новороссийска. Ночью наши бомбардировщики уже нанесли удар по вражескому аэродрому, но результаты ночной операции не известны, вот нам и поручили подчистить утром то, что осталось от ночников. День обещает быть безоблачным. Нас собрали перед флагом полка, провели быструю политработу о том, насколько важны удары по прифронтовым аэродромам для снижения активности вражеской авиации и через двадцать минут мы уже сидели в кабинах.

Поднялись в воздух в 8.15 в сопровождении всего пары истребителей. Рассчитывали подойти незаметно, подавить зенитки, не дав подняться самолетам. Основные силы авиации должны были оказывать авиационную поддержку нашему наступлению в районе станицы Крымская и наносить удары по другим аэродромам.

Мы пошли вдоль разбитой сельской дороги на высоте один километр.

Проскочили полосу вражеской обороны, немцы, конечно, сообщили своим, и еще на подлете к аэродрому нас встретило не менее двух пар фашистских истребителей. Истребители сопровождения, вызвав помощь, попытались отсечь немцев от штурмовиков, но перевес был не в нашу пользу и «Мессершмитты» набросились на Илы, сразу сбив одного. Оценив обстановку, я понял, что помощь может и не успеть. Ответным огнем был сбит «худой», затем упал еще один Ил-2. Оставшаяся тройка штурмовиков и один истребитель попробовали стать в круг. Я дал полный газ и проскочил вперед, оказавшись впереди группы прямо над аэродромом. Зенитки стреляли как сумасшедшие. Плюнув на страх, уверенный, что все обойдется, я увидел три самолета, поставленных на стоянке достаточно тесно, возможно их готовили к взлету, для немцев это было большой ошибкой. Спикировав на стоянку, я сбросил все четыре ФАБ-100 с таким расчетом, чтобы попытаться попасть по центральному, а значит, и повредить остальные.

– Попали, попали! – кричит стрелок, в его голосе страх перемешен с торжеством. накрыли сразу всех. Ухожу в сторону, чтобы оценить обстановку. Оставшиеся штурмовики прорвались к аэродрому и начали свою атаку, значит я не один! Разворачиваюсь и намечаю зенитное орудие, атакую, выпуская РСы, наблюдаю разбегающуюся службу, другие зенитки отвечают огнем. В этот момент чувствую несильный удар за кабиной, там, где сидит мой стрелок, может быть, ближе к хвосту. Покидаю зону огня, самолет управляем, осматриваюсь, в небе уже появились наши истребители, оттесняя немцев, но где моя группа, никого. Андрей молчит, впрочем, он не говорливый. Иду домой, лететь достаточно долго, стараюсь обойти зону, где начались наиболее интенсивные воздушные бои. Над предгорьем чуть не сталкиваюсь со стаей белых, почти серебряных птиц, может чайки. Сажусь на аэродром. Выскакиваю из кабины, у хвостовой части Ила уже столпился техсостав и летчики, не задействованные в вылетах. Что такое, у меня незначительно поврежден киль и руль поворота, но главное другое. Андрей сидит на ремнях, неестественно завалив голову на бок, да он же мертвый! Осколок зенитного снаряда прошил ему грудь, вся кабина залита кровью. Бронекорпус спас меня, но открытая кабина стрелка не защитила его от летящей гибели. Это первый член моего экипажа, потерянный на войне. Не прошло и десяти дней как мы чуть не погибли, посадив подбитый самолет на фюзеляж на вражеской территории, и теперь, дав короткую отсрочку, смерть забрала его. Земля пухом! Васька, как талисман хранила только меня – своего непосредственного хозяина. О чем я думаю, какой бред! Ни пара истребителей, ни

пятерка Илов на аэродром не вернулись. Я уверен, что группа сбила не менее трех истребителей противника, не считая нанесенного на земле урона.

Ктридцатому апреля в полку осталось семь исправных боеготовых самолетов, и мы временно прекратили боевые вылеты. Приобретенный опыт был колоссальным. Мастерами штурмовых ударов стали. капитан Бахтин, старший лейтенант Тавадзе, спокойный и хладнокровный крепкий двадцатитрехлетний деревенский парень из-под Смоленска Ваня Воробьев – прозванный «Воробушком». Все они получили очередные звания и следующие командные должности. Я остался лейтенантом, командиром звена, наверное, потому. что вылеты, в которых довелось мне участвовать, были самыми трагичными по числу потерь.

Воспользовавшись передышкой, вызванной получением пополнения и новой матчасти, мы могли на какое-то время расслабиться. После боевых вылетов нам выдавали по триста граммов сухого разливного кавказского вина, даже тем, кто в этот день не летал. Но что такое для человека, находящегося в постоянном нервном напряжении стакан или чуть больше «сухарика», поэтому мы нашли в Краснодаре магазин, куда завезли вино в стеклянной таре и каждый день бегали, считай в самоволку, покупали по бутылочки, больше не отпускали в одни руки, и часто просиживали потом в лесочке рядом с аэродромом, рассуждая. как будем жить после войны. Однажды грузин Давид Тавадзе смог раздобыть у горцев целого барана и устроил нам настоящий пир, с вином и жареным мясом. Интересно, как на войне происходит смена он горя к радости. Недавно столько товарищей похоронили, и боль утрат искренняя, но уже хочется наслаждаться жизнью. И правильно, мало ли кто следующий!

Поступило небольшое пополнение личным составом. Как командир звена я попытался наладить обучение новых пилотов. С четвертого мая полк возобновил вылеты, но Бахтин постоянно назначал меня дежурным по старту и летать не давал. В откровенном разговоре он признался:

– Слушай, за тобой в полку закрепилась дурная слава, ты уж извини. Летчики откровенничают. кто с тобой в бой полетит, обратно не возвращаются, тебе даже прозвище дали. «Могильщик».

– Так в чем моя вина, – краснею, – группы эти я не водил, шел всегда или в центре, или замыкающим. Летчики бились по неопытности или по невезению. Да и меня ведь сбивали. Просто налет у меня на Иле больше, чем у других лейтенантов, машину я лучше чувствую, не

теряюсь, потому и выхожу сухим, да каким сухим, вон Андрюшку похоронили.

– Вот и я говорю – продолжил комполка, – пока отработаешь слетанность со своим звеном над аэродромом, а дальше посмотрим. Обстановка стабилизируется, Крымскую взяли, от Мысхако фрицев отбросили. Пока справляемся, да и самолетов не хватает. Получим новые – будешь летать.

– Раз в полку летчики меня боятся, то это не жизнь. Передайте мое звено «Воробушку», он парень толковый, а мне оформите перевод.

– А что, это мысль, – подхватил Бахтин, – только я тебе перевод не в другую часть, а в Военно-воздушную академию оформлю. Окончишь шестимесячный ускоренный курс, получишь старшего лейтенанта и к зиме вернешься в полк командиром эскадрильи.

Возражать я не стал, так как перевод в академию давал мне возможность на короткий срок заехать домой, а кто же на войне не мечтает об этом.

В начале июня фронт на Кубани стабилизировался и обе стороны перешли к обороне, так и не выполнив поставленные весной задачи. Командир сдержал слово, направив меня в академию командно-штурманского состава в город Чкалов, по пути на три дня я заехал домой, где с большой радостью и волнением узнал, что супруга моя беременна, не зря были наши усилия двухмесячной давности. Я бы так и остался дома, если бы не угроза попасть под суд за дезертирство.

К середине июля прибыл в Чкалов в академию, но получилось как в том анекдоте. «про хорошую и плохую новость одновременно». Начальником академии был тот самый дальневосточный штабист, невзлюбивший меня еще при довоенной проверке. Звали его Яков Степанович, и он меня узнал. Поговорили с ним вроде душевно. Он рассказал, что в сорок первом в должности начальника штаба ВВС Юго-Западного фронта попал в окружение, прорвался с карабином в руках в группе пограничников, был ранен и оставлен в деревне. Затем сорок пять суток в крестьянской одежде, оборванный и изможденный, с оторванным первым листом партбилета в подкладке ботинка, выходил из окружения. Выпавшие испытания уж никак не лишили Якова Степановича принципиальности. Именно он подготовил проект штрафных эскадрилий в ВВС РККА. Запал я ему в душу как «не идейный». Конечно, отправлять меня в штрафбат было не за что, но и оставлять в академии «не коммуниста» было не «по-советски». Новый начальник не веровал в мое идейное исправление, не смотря на орден и послужной список. В откровенном разговоре мы заключили что-то вроде пари.

если я проявлю себя должным образом, еще в каком-нибудь пекле и, естественно, останусь жив, то он пересмотрит свое мнение, и милости просим в академию, да и заявление в кандидаты написать следовало. Ну, а где сейчас ожидалось наибольшее пекло? Исходя из сведений начальника академии – под Курском, где немцы готовили очередное летнее наступление, туда направлялись многие выпускники.

Попал я в 218-й штурмовой авиационный полк, переведенный в марте с Брянского фронта в состав 299 ШАД 16-й ВА. Прибыл как командировочный из академии вначале в штаб дивизии, где удалось мне увидеть и полковника Крупского – командира 299 ШАД и командира своего полка – майора Лысенко. С ним, и еще с летчиком Хрюкиным, возвращающимся в полк из госпиталя, и с восемнадцатилетним стрелком-радистом Наумом, только что окончившим школу воздушных стрелков и попавшим под Курск, мы поехали на полковой аэродром. В дорожном разговоре майор обмолвился, что под Курском собраны крупные силы нашей авиации, только Ил-2 в дивизии насчитывается сто пятьдесят единиц. Может быть, информация и была секретной, но комполка, вообще много возбужденно шутил, как человек получивший сведения о предстоящей ответственной и опасной работе, и старающийся бравадой заглушить собственное беспокойство. Николай Калистратович, так звали командира, сходу пообещал взять Наума в стрелки к себе, а Хрюкина и меня поселить вместе. Шутил по поводу неразлучной со мной Васьки – первой авиационной кошки, расспрашивал о прошлых эпизодах и личном. Так, общаясь, мы прибыли на полевой аэродром, где нас разместили в хорошо оборудованных землянках. Утром, приняв летний душ и позавтракав, зачисленные по эскадрильям мы начали знакомство с личным составом и техникой.

Ил-2, на котором мне придется воевать, стоял накрытый сеткой и еловыми ветками на краю летного поля. Камуфлированный оливково-зелеными пятнами свежей краски, он говорил всем видом – «хозяин, береги меня, я новенький». На крыле на датчике Пито техник сушил только что выстиранную пилотку, что вызвало во мне бурю негодования. Показав техсоставу, что летчик я серьезный и беспорядка не допущу, я стал осматривать самолет. Мой Ил-2 был самым последним типом, выпущенным Куйбышевским заводом № 1. На нем стоял форсированный мотор, развивающий мощность до одной тысячи семьсот двадцати лошадиных сил, а вот задняя часть фюзеляжа и консоли крыла оставались деревянные. На алюминиевых крыльях я только в сорок первом – сорок втором летал. Кабина стрелка все также не была защищена корпусной броней, зато Ил имел легкие фибровые

бензобаки, выдерживающие пулевые повреждения. Я обратил внимание на необычную небольшую стреловидность крыла, призванную слегка сместить центровку самолета вперед, чего не было на первых двухместных Илах, а также на установку амортизационной пружины на ручке управления, теперь брось ручку и она станет нейтральной. Все эти изменения должны были сделать самолет продольно устойчивым. Из вооружения остались две пушки, два пулемета, защитный УБ. На подвесках можно было нести до четырех РС. Бомбовая нагрузка документально была увеличена до четырехсот или даже шестисот килограммов, но мы по старинке боялись загружать более двухсот килограммов фугасок. Приняв самолет, в течение последующей недели я сделал несколько вылетов на слетанность в зоне аэродрома и приступил к изучению района полетов и возможных боевых действий. Мы находились почти в центре двухсот километрового выступа образовавшегося в результате наступлений. нашего зимнего на Курск и немецкого на Восточную Украину. С севера и юга были немцы, способные нанести удар и окружить Курск клиньями, но Вермахт медлил, и советские войска успели создать эшелонированную оборону из траншей и минных полей. Основной полковой аэродром находился на удалении в семьдесят километров от ближайшей линии фронта. Наше положение было очень выгодным, так как позволяло без аэродромов подскока действовать как на орловско-курском, так и на белгород-харьковском направлениях. Пока на фронте все было тихо.

3июля Лысенко, прибывший из штаба дивизии, собрал командиров эскадрильи, а те, в свою очередь, личный состав. Нам сообщили, что в ближайшие дни возможны удары противника с разных направлений, наша задача. нарушить сосредоточение вражеских войск в период занятия им исходного для наступления положения, а затем. уничтожать танки, артиллерию и мотопехоту. Теперь понятно, для чего нас собрали под Курском, педантичные немцы, верные своим традициям готовят большое летнее наступление.

Получив разведсведения о положении неприятеля, мы в тот же день начали готовиться к боевым вылетам, а лететь надо было уже завтра утром.

04июля в 5.30 утра эскадрилья в составе шести самолетов поднялась в воздух, для штурмовки вражеской артиллерии, выдвинутой в район Змиевки южнее Орла. Судя по всему, противник выдвигал орудия батарей ближе к фронту, готовясь к артиллерийскому удару. Налет должен был стать для немцев неожиданностью, поэтому шли под прикрытием всего пары истребителей на высоте двести метров.

Истребители специально отстали и набрали несколько километров высоты, но не теряли группу из видимости. Под нами раскинулись просторы Среднерусской возвышенности. Над фронтом затишье и поэтому утренний полет однообразен. Я лечу и думаю, сколько же мне пришлось выучить районов за эту войну. Белоруссия, Кубань, Волга и Дон, Брянск, теперь Курск и Орел, и везде – ориентиры, подходы, аэродромы. Летная жизнь, конечно, не работа в конторе, но путешественником я стал больше по принуждению, а не по доброй воле. Новый самолет послушен и устойчив. Стрелок Константин что-то поет в своей кабине, наверное, пытаюсь заглушить естественный страх, он из пополнения после Троицкой школы, как и восемнадцатилетний Наум, с которым я познакомился по пути в часть. Впрочем, какой страх в их годы, в восемнадцать лет я сам мало чего боялся, вся жизнь впереди, а опасности должны пройти стороной. Со мной неразлучная Васька. Я мог бы вполне оставить ее в землянке дожидаться возвращения хозяина, но брать в полет кошку уже стало традицией, да и я ведь еще живой, впрочем, почему «еще». Трудно сказать, что это. действительно языческая вера в оберег зверька с девятью жизнями или беспокойство о ее судьбе. ну ладно, меня убьют, так и бог с ней, а если собьют, плен, госпиталь, и так далее, кому нужно покалеченное животное. Нет, мы теперь с ней надолго, навсегда. Только бы ходить начала, надоели проблемы с ее туалетом и мытьем. Народ смеется. ты с ней как с дитем малым. А я отвечаю. у меня одна уж дочка почти взрослая, а про беременность жены молчу, пусть родит, тогда и порадуюсь. Ух, и напьемся, уж найду, что выставить товарищам.

Мои размышления прервала команда командира. вижу батарею на десять часов, атаковать с горизонтального полета.

Смотрю на окраине чахлого лесочка «фрицы» выкатили орудия и какое-то оборудование, рядом несколько танков или бронемашин. Сделали по три захода, выбирая цели. В первом я смазал, сбросив бомбы в поле, во втором – удачно попал в танк, когда зашел на третий. немцы опомнились и организовали дружный заградительный огонь. Несколько пуль или осколков, а может, и снаряд повредили левую плоскость. Я вышел из атаки и стал ждать группу. Пошли обратно, один Ил был заметно поврежден и оставлял черный след. Мой самолет летел, опираясь на невидимый воздух подраненным крылом, и небо не подвело, не сбросило рукотворную птицу на пыльную землю в лапы врага. Удостоверившись, что самолет устойчив и управляем, на обратном пути я атаковал случайно обнаруженную колонну грузовых машин противника,двигающихся в сторону наших войск. Атака получилась

внезапной и удачной, машины с пехотой, шедшие в одну линию по проселочной дороге, не успели рассредоточиться, в первом же заходе вдоль колонны я постарался максимально использовать оставшийся боезапас и устроил огненный салют сразу из нескольких грузовиков. Наблюдая, как разбегается во все стороны личный состав Вермахта, я еще раз атаковал, а затем догнал ушедшую эскадрилью. Уже над территорией курского выступа подбитый и заметно отставший Ил совершил вынужденную посадку с убранными шасси на ровном поле. Мы пошли дальше, но один из летчиков решил вернуться и сесть рядом с товарищами на шасси, чтобы забрать севших на вынужденную. В этот не было никакой необходимости, Ил находился на нашей территории и экипаж рано или поздно вернулся бы в часть. Ошибка получилась роковой, поле не было идеально ровным. В результате, люди в севшем без шасси самолете остались живы, а второй «Ил-2» разбился и стрелок, получивший ранения при посадке, умер на следующий день. Были потеряны два самолета.

Отчитываясь по результатам налета, я доложил, что лично уничтожил одну артиллерийскую установку и семь автомашин.

Весь день техники колдовали над самолетом. Утром следующего дня немцы начали наступление. Впрочем, уже ночью слышалась артиллерийская канонада, также должны были работать наши ночные бомбардировщики по аэродромам противника. Мы вылетели в то же время, как и вчера приблизительно через пол часа после начала германского наступления. Наносим удар по мотомеханизированным войскам и артиллерии немцев, подтягивающимся в район Глазуновки. Наше звено из четырех Илов прикрывает целая эскадрилья истребителей, их штук восемь не меньше.

Утро, как две капли воды похожее на вчерашнее. раннее, ясное, с высокими редкими облаками. Утро – хорошее время дня, чтобы начинать нечто серьезное или интересное, ведь впереди еще целый день. Но на войне утро – это начало активных боевых действий, конечно, если вы не в ночной авиации, и оно может стать последним, и станет таковым для многих солдат этой войны. Наступающая ночь – это период успокоения. все, на сегодня отвоевались, а если можем так говорить, значит, живы и, как минимум, проживем еще одну ночь! Нет, на войне утро не радуется. Впрочем, как говорят японцы. хорошее утро, чтобы умереть!

Как раз, когда я об этом подумал, нас атаковали истребители. Я понял это по начавшему стрелять хвостовому пулемету, молодец Костя, не спит. Проскочивший вперед немец попытался атаковать летев-

ший впереди нас Ил. Огнем пулеметов мне удалось отогнать немца в сторону. Мы стали в оборонительный круг, а наше прикрытие связало их боем. Немцы оказались настырными, судя по всему, имели строгую команду не дать штурмовикам нанести удар по войскам и техники. Мы пытались маневрировать, но были оттеснены от Глазуновки. Высоты орловского плацдарма обеспечили немцам скрытый подход подкреплений из глубины. Запутавшись в дорогах и не обнаружив германских резервов чтобы избежать потерь, мы вынуждены были вернуться обратно. Пересекая фронт, увидели немецкую атаку, противник, встречая ожесточенное сопротивление советской обороны, уже продвинулся на несколько километров. Когда мы шли в район Глазуновки, наступления еще не было. Линия фронта сдвинулась, и наносить удар по переднему краю, не зная точного положения наших частей, было рискованно. Мы возвратились на аэродром без потерь. Наше прикрытие заявило о четырех сбитых фрицах. Днем по нашим упущенным целям нанесли удар несколько эскадрилий «Бостонов». По сведениям соседей немецкие истребители устроили им жесткий прием, сбив или повредив от одного до трех бомбардировщиков и это не смотря на сильное прикрытие. Думаю, останься мы дольше, нас бы размазали Мессершмитты и Фокке-Вульфы.

Разобрали вылет, пока механики заправляли и проверяли самолеты, приняли «на орехи» за невыполненное задание и тут же получили новое распоряжение. нанести удар по скоплению войск и техники противника в районе Ржавце. Вылетели среди ясного дня в 12.45 без прикрытия на самоубийство. Считаю, нас как штрафников отправили. Думаю, правильно, что только четверкой, пошли бы полком, весь полк оставили. Надежда только проскочить низко. Вышли на бреющем, увидели скопление танков, ушли в сторону, резко развернулись с набором высоты и начали атаку плотным строем. Немцы оказали сильное противодействие зенитным огнем, наш Ил повредили, на этот раз, задев правую плоскость. Начала травить пневматическая система. Давление в баллоне выпуска закрылков и шасси упало до 50 атмосфер. Израсходовав боезапас, повернули в сторону Харькова, а затем, маневром на высоте двести метров, стали возвращаться. Пересекли поле боя, перед нашими инженерными сооружениями скопилось множество танков противника, немцы атакуют крупными силами, подтягивают резервы. Внизу пыль, огонь, пожары, драка начинается не хуже Сталинградской. Это может показаться странным, но все штурмовики благополучно вернулись домой.

7 июля в 10.30 утра вылетаем для удара по скоплениям танков и автомашин в районе населенного пункта Степь. Немцы развернули наступление на Поньри, продвинувшись более чем на четыре километра. Уничтожив немецкие подкрепления, мы поддержим обороняющие войска. Впрочем, звено из четырех Илов вряд ли сможет сокрушить противника, вместе с нами работают несколько эскадрилий бомбардировщиков, наша задача подчистить их работу. Нас должны сопровождать две пары новых советских истребителей Ла-5.

Над полем боя мы столкнулись сильным противодействием и атаками истребителей. Мне удалось с первого захода уничтожить одну автомашину, на выходе из пикирования я почувствовал удар в хвостовой части. Недоброе предчувствие закралось в сердце. Даже сквозь шум мотора и выстрелы я услышал, как хрипит мой стрелок. Прежде чем истребители смогли связать немцев боем, наше звено вынужденно разделилось, одной паре удалось повернуть на юг, нас же немцы стали теснить в сторону Орла. Ситуация складывалась очень плохо. Идя вдоль Оки, мы пересекли Кромы, дальше был Орел, где нас бы сбили на сто процентов. Впереди летящий Ил-2 был атакован истребителем и сбит, но огнем хвостового пулемета стрелок успел повредить истребитель немца. Тот, не выходя из пикирования, ушел в землю рядом с упавшим Илом. Товарищи погибли, но благодаря их самоотверженности я остался без преследователя. Постепенно уходя от Орла влево, я решил пройти так еще некоторое расстояние, чтобы убедиться, что за мной не летит напарник сбитого немца. Так я вышел в район Нарышкино. Развернувшись на юг, я с удивлением обнаружил, что по железной дороге Брянск – Орел следует поезд. Я подошел ближе и насчитал не менее одиннадцати грузопассажирских вагонов, в каких обычно перевозят личный состав. Наверное, во мне пробудился инстинкт охотника, чего за собой ранее я не замечал. Боезапас из снарядов, пуль и РСов был почти не израсходован и я решился атаковать. Выстроив заход с наиболее удачного ракурса по ходу состава, я сделал два захода, расстреляв поезд из всего, что было на борту. Кроме вагонов, я попал в котел паровоза, так как состав остановился, и из него стали выбегать люди. Если бы сейчас появился хоть один немецкий истребитель, я был бы немедленно сбит. С другой стороны для немцев было большой самонадеянностью заниматься железнодорожными перевозками в орловском направлении среди белого дня, хотя и ночью можно было попасть под удар бомбардировщиков. Считая, что отомстил сполна, я быстро развернулся, не дожидаясь пока немцы вызовут истребители, и пошел на аэродром.

Мне удалось вернуться на аэродром с телом Кости. Стрелок был тяжело ранен и истек кровью еще в воздухе, я бы все равно не успел привести его живым. Незащищенная кабина убивала уже второго молодого парня в моем маленьком экипаже. Ему было всего восемнадцать. В таких случаях принято говорить – погиб еще нецелованным.

Другая пара вернулись раньше нас, так что сегодня мы потеряли один самолет и троих человек, сбив истребитель. О собственных результатах вылета и о поезде я конечно доложил. Доказательств у меня никаких не было, оставалось разве что надеяться на доклад разведки. Это был мой тридцать первый боевой вылет и согласно Приказу о порядке награждения я мог рассчитывать ни много, ни мало как на Героя даже и без поезда. Командир действительно подал представление о награждении. Я попросил, чтобы и Костю посмертно представили к награде.

8июля нам поставили задачу нанести дневной удар по аэродрому в районе Орла. Задача, мягко говоря, неприятная. Сегодня воскресенье – заслуженный день отдыха, и еще. пока наши истребители не завоевали господства в воздухе – дневные вылеты за линию фронта чреваты большими потерями. До сих пор наши действия носили эпизодический характер, а атакой аэродромов врага занималась ночная дальняя авиация, не считая массированного удара Илами аэродромов харьковского аэроузла 5 июля. Разведка сообщает, что на аэродромах вокруг Орла и Карачева могут появиться фашистские бомбардировщики, якобы немцы переводят их ближе к линии фронта.

Для выполнения задания привлекли шесть Ил-2 и восемь истребителей прикрытия. Взлетели в 12.45. Я лечу с Наумом, его временно назначили в мой экипаж. Он парень разумный не по годам и дело свое стрелковое знает. До пересечения линии соприкосновения ничего необычного не было. Мы летели на высоте двести метров, истребители разбились на два звена, одно патрулировало над нами, другое ушло вперед расчищать воздух. Надо было проскочить между истребителями противника. Поэтому маршрут был проложен чуть в стороне от Ольховатки и Понырей, где сейчас немецкие танки атаковали наши позиции. При обходе зоны боевых действий левее, восточнее мы наблюдали район сражения затянутый дымом от огня пожаров, видели разрывы артиллерийских снарядов, какую то горящую технику. Поля кругом были вспаханы бомбами. Первая группа истребителей сопровождения тут же была атакована немцами, но оставшаяся четверка продолжала патрулировать воздушное пространство над штурмовиками. Подошли к аэродрому и произвели атаку «с хода». Я ожидал, что нас

встретят группы «Мессершмиттов» или «Фокке-Вульфов», но видимо в момент нашего действия немцы находились в воздухе на иных заданиях, мне показалось, что и зенитная артиллерия была малочисленна и не смогла противопоставить сильный огонь. Накрыв зенитный расчет четырьмя ФАБами, я, сделав левый боевой разворот, а затем, переложив ручку в верхней точке, с правым креном спикировал второй раз, чуть не столкнувшись с другим «Илом» выходящим из атаки с набором. Я пытался обнаружить вражеские самолеты, на краю летного поля я заметил лишь несколько замаскированных небольших машин, скорее всего истребителей. Не найдя самолетов, эскадрилья зависла над аэродромом как на полигоне, уничтожая ПВО, цистерны с горючим и технические строения. Налет получился импровизированным. Сделав по три-четыре захода, рискованно снижаясь метров до двадцати, эскадрилья начала собираться для возвращения по замысловатому пути. Когда все самолеты заняли свои места в строю, я заметил что нас пятеро. В этот момент над группой пролетел и ушел в сторону наш истребитель, из мотора вырывался огонь, где остальное сопровождение? В эфире слышались крики, переходящие в отборный мат. Я понял, что истребители смогли связать немцев боем, не подпустив к Илам. Нам удалось проскочить, не будучи атакованными, потеряв штурмовик, как он был сбит, никто не видел, экипаж записали пропавшими без вести, мы сели на свой аэродром, из восьми истребителей после воздушного боя вернулся один.

На следующий день после завтрака нам доводят порядок боевых вылетов на сегодня. Задействован весь полк. Я лечу после обеда в составе звена в район железнодорожной станции Поныри, где танки немцев пытаются обойти наши позиции. У меня есть немного времени, и я развлекаюсь с Васькой, подкармливая ее копченой колбаской из розданного сухого пайка. Мысли невольно возвращаются к предстоящему заданию. Там, в районе Поньрей сейчас идет бой, бой яростный и кровавый, это видели мы вчера, впрочем, по доводимой до нас информации немцы повсеместно переходят к обороне. Силенок у них явно не хватает, может, сделаем второй Сталинград. Это все рассуждения ни о чем, а что сегодня. погода ухудшается, дымка и облачность на высоте менее километра. В таких условиях и с учетом быстро меняющейся обстановки не попасть бы по своим. С утра большая группа штурмовиков имея ложную информацию о положении войск, ошибочно атаковали боевые порядки нашей стрелковой дивизии, полетят головы. Впрочем, пусть об этом думают командиры. Команда собраться на предполетную подготовку, оставляю кошку на попечение

техников и иду в импровизированный штаб эскадрильи.

На маршруте немножко распогодилось, но на высоте двухсот метров сильная болтанка. Летчикам еще хорошо, а вот стрелкам туго, может так «расшаландить», что и бдительность потеряешь. Правее и выше в нескольких километрах от нас на встречных курсах прошла группа немецких бомбардировщиков, судя по выпущенным шасси – Ю-87. Мы летим бомбить их войска, они – наши, никто никого не трогает. Странно, что их истребители не завязали бой с нашим прикрытием, а может они вообще идут без сопровождения?

Около Поньрей заметили транспортную колонну, подходящую к переднему краю. «С хода» спикировали на цель, уничтожив как минимум по одному автомобилю и под «жидким» огнем, маневрируя по высоте и направлению, стали двигаться в сторону своего аэродрома. Оставаться над полем боя надолго было рискованно, в любой момент могли появиться немецкие истребители. Уже над своей территорией мы столкнулись, возможно, с теми самыми увиденными бомбардировщиками. Пикировщики крались на высоте метров пятьсот, их было штук шесть, идущих нам почти в лоб с небольшим превышением. Ситуация получилась трагикомичная. Немцы, поняв, что не проскочат незамеченными, первыми попытались атаковать нашу группу. Началась воздушная дуэль. Истребители прикрытия выжили над нами, на случай появления «Мессеров» или «Фок», готовые к атаке уходящих Юнкерсов, а мы вели поединок. Преимущество Ю-87 в скорости пикирования не могло быть реализовано по причине малой высоты, по остальным характеристикам наши шансы уравнивались. И хотя немцы начали свою атаку с пятисот метров, когда мы были на двести, нам удалось утянуть их под свои истребители, а когда «Юнкерсы» попытались стать в круг, вклинится между ними, навязав бой на виражах. Если с земли кто наблюдал наши эволюции, он вполне мог утверждать, что за всю войну не видел ничего подобного. Иногда мы снижались до нескольких десятков метров, иногда поднимались чуть выше, в целом бой происходил на очень малой высоте не оставляя шансов экипажам на спасение в случае повреждения самолета. Слетанность нашей группы не уступала хваленой подготовки немцев, мы привыкли к пилотированию на малой высоте, вдобавок я вспомнил, что когда-то был истребителем, обученным бою на виражах, и попытался взять инициативу на себя. Рассчитывая на защиту хвостового пулемета в руках Наума, и на истребители прикрытия сверху, я достаточно быстро поймал одного немца в визирный прицел и дал залп из всего оружия. Самолет дернулся, отводя нос в сторону, но первый залп оказался ре-

зультативным. «Юнкерс» потеряв значительную часть плоскости, упал на землю. Почувствовав вкус победы, через несколько минут маневрирования удачным залпом я сбил еще одного пикировщика, заставив его врезаться в землю и взорваться. Мог ли я предположить еще с утра, что запишу на свой счет две воздушных победы?!

Наша группа потерь не имела, оборонительным огнем Ю-87 был сбит один истребитель. Немцы потеряли шесть машин, три из них от огня штурмовиков.

Ну, теперь мне точно дадут героя, да и в газетах напишут, ерунда конечно, бахвальство, а все равно – приятно!

На следующий день меня в парадном кителе с золотыми погонами и Орденом Красной Звезды на груди отправили в штаб 299-й дивизии для награждения. В связи с большим количеством награждаемых, да и обстановкой на фронте, теперь за наградами в Москву не ездили, право награждать орденами получили командующие армиями и даже командиры дивизий. Но в дивизии вышла некоторая задержка и меня отправили в штаб 16-й Воздушной Армии.

Врезультате, через неделю меня действительно наградили... вторым Орденом Красной Звезды. Награду вручил сам командующий Сергей Игнатьевич Руденко. «Злые языки» из штаба намекнули мне, что первоначально готовился приказ о награждении медалью «Золотая звезда Героя», но для этого надо было посылать в Москву, поэтому, или по иной причине, в наградной лист внесли исправление и наградили на месте «Красной Звездой». Хорошо, что и Константина посмертно представили, хотя, чего хорошего, если ты успел прожить всего во-семнадцать лет.

Явернулся в полк только к 23 июля, после контрнаступления, когда немцев вытеснили на исходные рубежи, а стратегическая инициатива перешла к нашим войскам.

24июля погода ухудшилась и боевых вылетов на поддержку нашего наступления на орловском направлении не будет. По погодным условиям и для короткого отдыха наш полк переводят во второй эшелон армии. Перевод запланирован на утро 25 июля. Один транспорт перелетел еще ночью. Моя эскадрилья перелетает второй в 7.15.

На утреннем построении нам зачитали приказ Верховного Главнокомандующего. В приказе особо отмечалась «окончательная ликвидация» наступления вермахта в районе Курской дуги. Думаю, этим приказом Сталин хотел поднять боевой дух Красной Армии и заявить на весь мир о разоблачении легенды об «постоянных победах немцев летом». Что не говори, но наше мастерство действительно выросло.

Вроде бы мы и так все знали, но после доведения приказа личный состав почувствовал некую искорку надежды, все стали возбужденно обсуждать, что у немцев больше нет сил наступать и скоро конец войне. Первый раз в жизни я оценил «нужность» политической пропаганды.

Поднялись в дымке и пошли под облачностью, прикрываемые шестеркой истребителей. На маршруте погодные условия несколько улучшились, показалось солнце. Из просветов на небе на группу вывалила шестерка ФВ-190. Эскадрилья уплотнила строй, а истребители прикрытия начали отбивать атаки противника. Бой начался прямо над нами, и мы стали его прямыми участниками. Стрелки поставили заградительный огонь, а мы всеми силами старались держать ровный строй. Одному Фокке-Вульф удалось повредить правую плоскость нашего «Ила», чтобы сбить немцу прицеливание мне пришлось сместиться в сторону от группы. Плотный строй всегда опасен тем, что зайдет немец в хвост, начнет стрельбу, кто-нибудь дернется и наскочит на соседа и считай, оба сбиты, а «фриц» полетит домой записывать двойную победу над «иванами». Внезапно огонь прекратился, и я вернулся в строй. Это уже на земле Наум рассказал, что один из наших истребителей бросил свою машину на немца, зашедшего нам в хвост, самолеты столкнулись и упали. Так, ценой своей жизни летчик спас нас от разрушительного огня ФВ-190.

Постепенно эскадрилья удалось, не нарушая строй выйти из зоны воздушного боя, а истребители продолжили драку. Все штурмовики сели на аэродром, наши потери составили четыре истребителя, было сбито три Фокке-Вульфа. Если бы немцам удалось рассеять нашу группу – положили всех. Я хочу узнать фамилию летчика, спасшего мою и Наума жизни.

Меня вызвали в дивизию, где со мной беседовал полковник Крупский. Поговорили мы на удивление откровенно, впрочем, авиаторы всегда отличались прямоотой и откровенностью, за что я неизменно уважал собственное начальство. Интриги, конечно, были, «не без паршивой овцы», но в целом, летчики – люди тактичные, но прямолинейные, если надо сказать правду, скажут, глядя в глаза, как говорить, профессия обязывает. На этот раз мне показалось, что комдиву даже как-то неудобно передо мной, с чего бы это?

Иван Васильевич начал разговор издалека.

– Как взаимоотношения в полку?

Я отвечал, глядя на него с удивлением, мол, для такого опроса в дивизию не вызывают. Он понял мое недоумение и перешел к делу.

– Знаешь лейтенант, я ведь тебя на «Героя», а не на «Красная Звез-

да» выдвигал, и командир твой ходатайствовал, но некто наверху рубит тебя, не то, что из личной неприязни, а просто. попал ты еще до войны в «черный список» как человек неблагонадежный, не советский, что ли, человек и баста. И действительно, странный ты немножко, сильно ни с кем не дружишь, не коммунист, над политработниками подшучиваешь, с хромой кошкой летаешь, хотя и конкретно плохого о тебе не слышал. Почитал я твое личное дело, удивляюсь, как тебя еще в заводские испытатели брали. Хотя послужной список хороший, кроме случая столкновения самолетов, летал на самые ответственные задания. Лысенко за тебя ручается, говорит, что летчик ты хороший, бесстрашный.

«Знал бы он о моих страхах» – подумал я.

– Командир полка хочет тебя из командиров звеньев в комэски перевести, только тебе не то что «Героя», тебе и очередное звание не присваивают, сколько ты уже в лейтенантах, лет пять, больше? Что скажешь?

– А что скажу, товарищ полковник, «хоть горшком назовите, только в печь не сажайте», если назначат командиром эскадрильи, в должностных обязанностях буду стараться, ну, а не назначат, я и так на своем месте. Насчет остальной критики, на войне мы и так одна семья, а заводить близких товарищей, так ведь знаете, как оно бывает, сегодня мы с ним кров и стол делим, самым откровенным делимся, планы на будущее строим, а завтра он или я не вернулся. Сердце и так болит от всех утрат, скольких ребят уже потеряли. Отношусь я ко всем равно, не подличаю, но и душевных бесед не веду, не барышня. Да и потом, я старше многих лейтенантов и семьей обзавестись успел. Кошка меня домом греет, уютно что ли. Хотя, признаться, устал я от этой мороки, не ходит она, если сама сдохнет, так тому и быть, а убить или бросить рука не поднимается. На счет партии, не готов я еще, Иван Васильевич, а про наших политруков, так я их уважаю, они все ребята летающие, в бой идут первыми, а пошутим, бывает, так, со всеми шутим, какая же жизнь на войне да без шутки.

– У меня к тебе есть еще один вариант, ты не подумай, что избавляюсь, наоборот. помочь хочу. Пришла мне «указивка» подобрать несколько толковых летчиков для перевода в гвардейскую часть ВМФ. Под Курском мы немцев остановили, теперь война на Тамань и юг Украины перенесется. Вот я и подумал. перейдешь в иное ведомство, начнешь все как с чистого листа, а я, будет время, напишу ходатайство, разберусь, кто или что тебя топит, думаю, устраню проблему. Не сложится у моряков, всегда заберу к себе, связь со мной не теряй. Война рано

или поздно закончится, у тебя говоришь семья, надо и о продвижении подумать.

Я поблагодарил Крупского, а сам подумал. с чего это полковник, без всякой волосатой лапы мне помочь решил, может и вправду – человек хороший.

Документы подготовили, и через три дня я отбыл из полка к новому месту службы, опять же получив разрешение на десятидневную побывку домой.

Только человек, вернувшийся из далекого путешествия, может представить себе счастье возвращения к родным, жаль, что оно было временным.

Я был зачислен в 8-й Гвардейский Штурмовой Авиационный Полк, куда прибыл в конце лета. Гвардейский полк действовал в составе ВВС Черноморского флота и входил в 11-й ШАД ВМФ, поддерживающую боевые действия на Тамани. Сменив «сухопутный» макинтош на морской китель и став гвардии лейтенантом, я осваивался на новом месте.

Полком с июня командовал двадцати восьми летний майор Мирон Ефимович Ефимов. Прошлый командир пошел на повышение и Ефимов, будучи к тому времени командиром эскадрильи занял его место. Это был очень улыбчивый, даже веселый молодой человек, чуваш по национальности. Вначале я подумал что Мирон, это его прозвище, а оказалось – имя. О командире в полку складывали легенды. Дважды в этом году он умудрялся вернуться с задания и посадить самолет после таких повреждений от огня зениток и истребителей, от которых Ил-2, несмотря на свою легендарную живучесть, должен был просто-напросто упасть, а экипаж. или покинуть самолет или отчаянно погибнуть. Понятно, что такой летчик был достоин примера и уважения. В начале октября полк перевели на аэродромный узел Анапа.

Вот она, теплая южная осень. Год назад в это время я замерзал под Сталинградом, а сейчас имею возможность греться под щадящими лучами короткого осеннего солнца. Даже в море еще днем можно окунуться. Васька разделяет мое блаженство, копошась в редких опавших листьях. Что же мне делать с тобой, летная кошка? Я заставляю ее плавать, может так быстрее заработают задние лапы. В голове семья и накопившаяся усталость. Я сейчас не задействован, даже не летаю, так сказать в запасном составе полка. Командир дает мне время освоиться, и привыкнуть к флотским особенностям. Хотя какие тут нюансы, небо везде одно на всех, а мой налет на Иле позволяет мне уверенно работать в любых новых условиях. Но усталость все равно есть. Мы

привыкли к войне, она воспринимается как нечто обыденное, иногда со страхом начинаешь думать, а что будет после, сейчас мы все нужны большой стране, каждый на своем месте. Не смотря на все перегибы и самодурство, мы нужны, а после первых решительных побед, нас даже стали уважать – защитники, доблестное воинство. Останется ли это уважение потом, за гранью кровавого ада. И все-таки, усталость накопилась, постоянная мобилизация организма не может не сказываться на нервах и психике. На войне не болеют ни от ледяной воды, ни от холодного ветра, ну это ведь не нормально. Я уверен на все сто, нет, на все двести процентов, что нет на войне солдата, который бы каждый день, вставая, не проклинал войну и, засыпая, не думал бы о ее конце. Черт знает, о чем я думаю!

Вноябре полк приступил к активным боевым действиям, поддерживая керченский десант 18-й армии и нанося удары по морским коммуникациям и портам противника вокруг Феодосии. Я допущен к полетам, но не к боевым вылетам. Командир дает мне освоить район, все-таки море, даже в прибрежной полосе, это море, здесь свои правила ориентирования и выхода на цель. Его заместитель по политчасти и начальник штаба полка относятся ко мне с подозрением. Обычно кадры переводят в иную часть с повышением, а здесь. перевод с командиров звена в рядовые летчики. Но это их право.

Наступила дождливая южная зима, из дома нет вестей, а ведь жена скоро должна родить. Я посетил место своего падения под Новороссийском. Прошел почти год, и память не хочет сохранять жуткие моменты, с трудом отыскал место посадки и путь, по которому пробирались к Мысхако. Самолета уже нет, и мне почему-то стало тоскливо, лучше бы его не убрали.

Сегодня 23 февраля – 26-я годовщина Красной Армии. Перед строем зачитали поздравление.

Вмарте в полк поступило четыре Ил-2 с 37-мм пушками. Их закрепили за первой эскадрилей, в которой я числился. Мне удалось сделать несколько тренировочных полетов на таком Иле без стрельбы. Самолет тяжелый, более вялый в эволюциях. По заявлениям летчиков, кому довелось стрелять из новых пушек, самолет от отдачи словно останавливался. Но если уж попал, то наверняка. Чтобы компенсировать увеличение веса по инструкции к новым Илам, не рекомендовалось брать бомбовую нагрузку более двухсот килограммов. Изначально подобные Ил-2 собирались использовать по танкам и свое боевое

крещение они прошли под Курском, но в связи с низкой точностью попаданий по малоразмерным целям часть самолетов передали нам для использования по плавсредствам противника. Конечно баржу, катер или тем более корабль уничтожить сложнее, но и размер у них больше танкового, так что уж точно попадешь, а 37-мм – это 37-мм! От всех остальных самолетов полка новые Ил-2 отличались и камуфляжем, на них еще не успели нанести белые молнии с надписью «За Родину!» и «За честь Гвардии». Вообще гвардейские полки славятся разрисовыванием самолетов на немецкий манер, чтобы видели и боялись! Мне новые Илы понравились, и я стал просить комэска закрепить за мной такой борт. Тот пообещал, что скоро полк продолжит активные действия, в которых и мне найдется работа.

В начале весны 1944 года нашим войскам удалось блокировать немцев в Крыму, захватив плацдармы в районе Сиваша и Керчи. Началась авиационная блокада полуострова. Для этой цели половину авиации Черноморского флота перевели в Скадовск. 8-й ГШАП остался в Анапе. По разведывательным данным истребительной авиации у противника в Крыму не хватало, а без поддержки своих истребителей были скованы и их дневные бомбардировщики. Имеющиеся истребители немцы сосредоточили для прикрытия феодосийского порта, не думая об активных действиях вне полуострова. Теперь мы могли хоть не опасаться внезапных атак наших аэродромов или самолетов над Таманью.

В апреле планировалось общее наступление, и полк участвовал в его подготовке. Нам поставили задачи. атаковать плавсредства противника в Черном море и поддерживать наступление наземных войск в Крыму.

На 17 марта запланирован очередной удар по порту Феодосия. Предыдущий был осуществлен 13 числа. В целях отвлечения дежурных истребителей противника операция многослойная и включает действия нескольких групп.

В девять сорок пять в воздух поднялась демонстрационная группа из целой эскадрильи штурмовиков под прикрытием тридцати истребителей, их задача пройти растянутым строем в тридцати – сорока километрах над морем южнее Феодосии, чтобы сориентировать на себя радиолокационную станцию противника и отвлечь истребители прикрытия порта.

Мы, в составе звена из четырех Ил-2 под прикрытием шести истребителей, взлетаем вторыми в 10 часов утра и проходим севернее

Феодосии до населенного пункта Карасубазар. Наша задача создать имитацию пролета штурмовиков для атак целей за Феодосией. В случае обнаружения немецких частей, нам разрешено произвести штурмовку, но только вокруг Карасубазара.

Через полчаса после нас в 10 часов 30 минут в воздух должны подняться две ударные группы из двадцати семи Ил-2 и тридцати истребителей.

Воперации были задействованы две летающие лодки для оказания помощи упавшим в море экипажам, они как раз сделали круг над аэродромом Анапа в момент нашего взлета.

Это мой тридцать четвертый боевой вылет. Погода отличная для ранней весны. Набрали одну тысячу пятьсот метров. Пересекли пролив, под нами Керченский полуостров. Хоть наше звено и отвлекающее, но нагрузку взяли полную. двести килограммов бомб, четыре РС-132 и полный боекомплект к пушкам и пулеметам. Держим курс по южной оконечности полуострова прямо на Феодосию. Пока противодействия противника не наблюдается. Под нами Крым, как и Кавказ – мечта всех довоенных курортников. Хорошее вино на любой вкус, шашлык, фрукты и пальмы возле теплого моря, на берегу которого возлегают разгоряченные дамы в купальниках. Как закончится война, с семьей сразу же приеду на отдых. Хотя «сразу» будет нельзя, сколько лет должно пройти, для того чтобы раны, нанесенные войной, зажили.

Врасчете, что истребители прикрытия порта ушли на перехват первой группы, дерзко доходим почти до города и, обозначив себя, поворачиваем от моря на Карасубазар. Нам везет, зенитки молчат, а истребители немцев находятся южнее. Левее виден немецкий аэродром на плоской как стол горе. За портом Киик-Атлама уже почти за спиной виднеется необычный мыс, уходящий в море, еще дальше. потухший вулкан Карадаг, но мы уходим от этих чудес на север. Впереди Карасубазар. Свою часть операции мы выполнили. Расходимся в поисках возможных целей. Море узкой полоской у горизонта остается на юго-востоке и уже почти незаметно даже на полутора километровой высоте. Пока я замечтался, любуясь красотами полуострова, остальная группа обнаруживает на дороге в сторону Симферополя какую-то колонну и штурмует ее. Я снижаюсь спиралью до пятисот метров, переключая крены, но объектов для возможной атаки не вижу. Группа возвращается с набором высоты, пора удирать, пока не вернулись немцы. Снизу начинает работать ЗА. Можно поискать и попытаться подавить, но на это уйдет много времени. Опять набираем одну тысячу пятисот метров и берем курс на Керчь. По времени сейчас ударная

группа должна начинать удар по порту.

Уже на проходе траверза Феодосии наше непосредственное прикрытие обнаружило группу немцев идущих с юга, со стороны моря. Истребители вступили в бой, а мы снижаемся до пятисот метров и уходим из зоны боя. Пересекаем пролив севернее Керчи и берем курс на Анапу. Сопровождение нас так и не догнало.

На четвертом развороте сваливаюсь на крыло, еле возвращая контроль над инертной машиной.

Из нашей группы вернулись все штурмовики и только два истребителя. Потери остальных групп составили два Ил-2.

Восьмого апреля от Сиваша началась наступательная операция по освобождению Крыма. По мере продвижения наземных войск переводили и нас. В конце апреля я случайно попал в Старый Крым. Бойня, которую устроили там немцы при отступлении, ужасала. Часть населения была уничтожена – расстреляна в собственных домах. Для чего устраивать резню мирного населения, и это сделали «цивилизованные» европейцы. Когда видишь такое, понимаешь, для чего воюешь, не абстрактно, а конкретно!

22 апреля нас перевели на аэродром Саки для участия в штурме Севастополя и ударам по морским судам на пути из Севастополя в Румынию. Карьера моя в полку складывалась как-то не очень. Отношение к «не морскому» офицеру у штабного полкового начальства было настороженным, и меня продолжали держать на вторых ролях, тем более что летчиков в полку было больше чем самолетов. Вдобавок, случился скандал с моими дневниками, кто-то донес начальнику штаба, стали разбираться, что я там такого пишу, не будучи корреспондентом. Записи мои забрал особый отдел, благо, будучи дома, я переписал их набело и сохранил у семьи, а меня чуть не отдали под суд.

13 мая поступил приказ командующего ВВС Черноморского флота о передислокации полка на Балтику. С утра 19 мая полк начал перелет. Я летел в транспортном самолете вместе с техниками. Мы сделали промежуточную посадку в Орле, где остановились на пару дней дожидаться штурмовики. Затем предстояло лететь на Москву, далее на Новую Ладугу.

На орловском аэродроме я совершенно случайно узнал, что здесь находится мой бывший командир 218-го полка майор Лысенко, и добился с ним встречи. Николай Калистратович был уже не майор, получив подполковника, он следовал из столицы в полк, переводимый из резерва на 1-й Белорусский фронт. Лысенко был рад встречи. Тере-

бя зачесанный по-модному наверх чуб и улыбаясь широкой открытой улыбкой честного и открытого человека, он обнял меня как хорошего знакомого. Я поздравил подполковника с очередным званием и спросил как дела в части.

Николай коротко рассказал, что осенью, после моего перевода, полк участвовал в освобождении Нежина, затем освобождал Гомель. Дивизия наша теперь именовалась Краснознаменной Нежинской. С начала зимы полк получил передышку, а теперь доукомплектованный новыми самолетами отправлялся в Полесье.

Встреча с подполковником дала мне такое душевное тепло, какое не испытывал я с последнего посещения семьи. Не раздумывая, я попросил командира помочь с моим возвращением в родной полк. Лысенко схватился за голову. из флота опять в ВВС. Но я настаивал, намекая на свой давний разговор с полковником Крупским. Наконец, Николай Калистратович согласился.

– Ладно, летчик ты хороший, помню, я тебя даже комэском хотел назначить. Похлопочу!

Лысенко не подвел, он встретился с новым командиром гвардейского полка Челновым и один подполковник передал меня другому. Прямо из Орла я попал в Белоруссию. Документы о моем переводе были переданы третьего июня. После этого за мной закрепили самолет, и я приступил к восстановительным полетам пока в качестве рядового летчика. Моим непосредственным командиром звена стал лейтенант Дмитрий Безяев двадцати пяти лет отроду, ведущим в паре – тот самый лейтенант Хрюкин, попавший в полк со мной в один день год назад, стрелком – временно Наум Гербер, уже летавший со мной несколько раз на задания под Курском. Наум заметно повзрослел, на груди девятнадцатилетнего пацана красовался орден «Красное Знамя». Я был рад встретить старых товарищей живыми и невредимыми.

Обстановка на фронте стабилизировалась. В результате Смоленской операции наши войска продвинулись на запад до двухсот пятидесяти километров, очистив от оккупантов Смоленскую область и войдя в Белоруссию, заняли оборонительные позиции. К обороне готовились и немцы. Затишье не было полным. Немцы продолжали бомбить Смоленск и совершали разведывательные полеты. Их положение значительно ухудшил открытый союзниками 6 июня второй фронт. Стало понятно, что и советские войска вскоре продолжат наступление.

15 июня нам поставили цели на летнюю кампанию. стратегическое наступление в Белоруссии, и 218-й полк стал готовиться к боевой работе.

24 июня рано утром нам поставили задачу поддержать наступление наземных войск под Бобруйском. Наша цель – вражеская артиллерия вокруг Паричей. Это мой тридцать пятый боевой вылет. Погода мерзкая. туман и низкая облачность. Поэтому отобрали четверку опытных экипажей, допущенных в СМУ. Взлетели в 7 часов 15 минут на двухместных штурмовиках с пушками НС-37, фугасными авиабомбами ФАБ-50 и авиационными снарядами РС-132. Сопровождает нас одна пара «Кобр», лучше оборудованных для таких метеоусловий. Видимость по горизонту не превышает девятьсот метров.

Мы набрали двести метров и взяли курс прямо на Паричи. «Кобры» так низко лететь не могли, терялся смысл прикрытия, поэтому истребители полезли вверх в облачность и сразу нас потеряли. Была надежда, что и немецкие истребители не смогут организовать противодействие в такую погоду. Но мы ошибались. Уж не знаю, как немцев на нас навели, может по радиолокационной станции, может ночников каких послали, но только мы пересекли линию фронта, на нас сзади сверху из облачности выпали Мессершмитты, предварительно связав боем пару прикрытия. Звено распалось. Немец зашел нам в хвост, Наум вел отчаянный огонь. От пулеметно-пушечного огня Ил получил значительные повреждения и еле держался в воздухе. Руль направления не работал – перебило тросовую проводку, самолет вяло реагировал на отклонение ручки по тангажу. Я сбросил бомбы, с трудом развернувшись элеронами и «газом» используя гироскопический момент винта, и пошел в сторону своего аэродрома, попытавшись уйти в облачность. Чувствую, как внутри меня становится жарко, давление бьет в голову, неужели все, вот и наше время подошло...

В 1944 году вышло новое Наставление по боевым действиям штурмовой авиации, требующее от каждого летчика постоянно сохранять свое место, в общем строю. Самовольный выход из группы рассматривался как преступление. Чего таить грех, были случаи, когда летчиков подводили нервы, и они покидали боевые порядки, под любыми предлогами возвращаясь на аэродром. С другой стороны – отрыв отдельного экипажа не только ставит выполнение боевой задачи под угрозу, но и делает одиночный самолет легкой мишенью. Инструкции в авиации написаны кровью, но сегодня у меня не было выхода. От истребителей мы удрали, что с остальным звеном я не знал. Осматриваю самолет. Обшивка крыла вся изуродована. Лечу и думаю. прыгать или сажать? Решил. дойдем до аэродрома, там будет видно. Посадить самолет без педалей с неэффективным рулем высоты сложная задача. Я вспомнил Мирона Ефимова, командира 8-го Гвардейского полка,

он два раза сажал самолет с подобными повреждениями, а ведь я в авиации дольше, обязан справиться. Да и какой летчик любит парашют? С прогревом туман начал рассеиваться. Впереди вижу аэродром, буду сажать. Предупредил Наума. Работаю дросселем, помогая рулю высоты. Как сажать? Принял решение. «по-обычному», только на запасную полосу подальше от стоянок и строений, аэродром большой, еще немцами оборудованный. Делаю пологий заход, выпускаю шасси и механизацию, повезло, что не перебило пневмосистему. Плавно убираю «газ» и почти до конца тяну на себя штурвал. Посадка получается достаточно мягкой. Техники считают повреждения, их много, больше двадцати пулевых и три крупные дырки от снарядов. Самая большая дыра в месте стыковки хвостовой части самолета со средней. Рама и обшивка повреждены, торчат стрингеры. Трос руля направления перебит, а тяги руля высоты целы, но поврежден сам каркас руля. Еще бы немножко и хвост нам срезало. Лонжероны крыльев целые, но обшивка порвана. Из вылета вернулись только мы. Три Ил-2 и оба истребителя были сбиты. Три человека погибли, остальные вышли в расположение 65-й армии.

Самолет восстанавливали почти трое суток, но починили, технический состав молодцы, я ходатайствовал о благодарности механикам, может и наградят.

Меня назначили старшим летчиком – ведущим пары. Лысенко последовательно выводит меня в командиры.

27 июня в 15.15 шестью самолетами под командой лейтенанта Бизяева вылетели для удара по танкам, окруженным в районе Бобруйска. Сегодня загрузили необычные боеприпасы – по две кассеты противотанковых кумулятивных 2,5 килограммовых бомб. Техники потратили более тридцати минут на установку всех боеприпасов. Эти бомбы, ПТАБ, не новость, первыми их применил штурмовики нашей дивизии еще под Малоархангельском год назад, и летчики полка имеют опыт использования таких бомб, но не я. Перед полетом получил инструкцию от Бизяева. сбрасывать с высоты менее ста метров в пологом пикировании. При кучном падении ПТАБ из двух контейнеров поражается все в полосе пятнадцать на семьдесят пять метров. Для уничтожения танка достаточно прямого попадания нескольких бомб. Эффективность выше, чем у фугасов. Кроме контейнеров взяли еще по комплекту бронебойных реактивных снарядов. Нас сопровождает четыре истребителя.

Погода – полная противоположность последнему вылету. Лето берет верх. После обеда хочется сбегать на речку, а не лететь на

задание, но ведь под трибунал отдадут.

Идем, ориентируясь по Березине на высоте двести метров. Танки обнаружили южнее Бобруйска. Несколько тяжелых машин прикрывали дорогу с Паричей возле переправы через Березину. Штурмовики прошили над целью чтобы оценить обстановку и построить круг. Я решил атаковать схода. Спикировав, я открыл кассеты, высыпав смертоносное содержимое метров с семидесяти пяти. Танки стояли на высоте, откуда им было удобно вести огонь по позициям наших войск, ничем не защищенные сверху. Я знал, что для снижения эффективности ПТАБ достаточно укрыть танк высоким навесом из деревьев или металлической сеткой, но здесь немцы были не готовы. Сделав круг, я убедился что, по крайней мере, один танк загорелся и отошел для повторной атаки. Мы зависли над немецкими позициями, проводя атаку за атакой. Через некоторое время горело уже четыре танка, остальные, заведя моторы, начали отходить с высоты. Боевой вылет можно было считать успешным, и мы пошли обратно. По дороге на аэродром экипажи, позволив себе расслабиться, не теряя друг друга, разошлись парами для отработки групповой слетанности на простой пилотаж. Уже находясь в зоне своего аэродрома, когда ничего не могло угрожать, один молодой летчик, выполняя резкий вертикальный маневр, потерял скорость и плашмя упал на землю. Вот так, из боя вышли все целыми, а тут катастрофа. Немецкая авиация сегодня молчала. В хорошую погоду днем люфтваффе все трудней противостоять нашему численному превосходству. Дуэль над Бобруйском в этот день все же состоялась, наши истребители сбили два самолета противника, потеряв два своих.

Кнам привезли пленного немецкого майора, сбитого в районе Витебска, его кажется, звали Ляйт. Он оказался нашим «коллегой» штурмовиком, только летал на ФВ-190. Провозили майора по авиационным частям с воспитательной целью, показать, что немцы не такие уж «несбиваемые» асы. Собственно говоря, их никто и не боялся, даже молодые пилоты – не сорок первый...

Впервые я поймал себя на мысли, что так близко вижу противника. На штурмовках для меня немцы – это живые фигурки, разбегающиеся от Ила или ведущие по нам огонь. Их истребителей мы так близко не подпускаем. Я не понимал немецкого, вопросы задавали через переводчика. Немец вел себя как человек обреченный, но с достоинством и без страха. Вглядываясь в его худощавое открытое лицо с волевым подбородком и прямым носом, я понял, что этот мужчина, приблизительно моих лет, не мифический враг, а такой же человек,

как и мы все из плоти и крови, со своими принципами, привязанностями и мечтами. Наверняка дома его ждала семья. Если бы не война, он мог бы вести вполне размеренную спокойную жизнь, по выходным гулять с детьми и женой в парке, а получись нам встретиться в мирной жизни. Почему мы уступали им так долго небо и землю, они не полубоги, просто хорошие солдаты, дело не в них, в нас. Это мы не умели воевать, не умели планировать операции, не умели наладить взаимодействие между войсками, особенно по родам и видам, долго не было всеобщей связи, не говоря уж про локационные станции. А летчики наши не хуже. пилотажики, снайпера, и пехотинцы наши не хуже, и прочие рода войск, и героев не меньше. Но отсутствие знаний и опыта по взаимодействию, отсутствие связи выбивало из колеи, делая беспомощными до слез, заставляя отступать до сорок третьего, поливая поля кровью миллионов бойцов. Их стратеги были грамотней наших, образованней в военном деле. Теперь уж и наши закончили «фронтовые академии», научились. Лучше поздно, чем никогда, но жаль что поздно!

Я назначен командиром звена, Лысенко собирается отправить меня в академию в Чкалов и временно перевел в штаб полка, сейчас я больше занимаюсь обучением пополнения, отрабатываем слетанность в группе, боевых вылетов я пока не делаю. В учебные полеты Ваську не беру, она преданно, как собачка ждет меня на аэродроме.

После освобождения Бобруйска мне удалось несколько раз бывать в городе и осмотреть его. Путешествовал я с неразлучной Васькой, сидящей в уже порядком потрепанной противогазной сумке. Ее милая мордочка преданно и нежно смотрела на меня, что доставляло мне удовольствие и умирание. Я посетил Бобруйскую крепость, где немцы устроили концлагерь и действующую Никольскую церковь. На пороге собора меня остановил пожилой священник, вежливо попросив не заходить в храм с кошкой. Уважая правила, я не настаивал. Священник, настоятель собора, видя мое скромное поведение, пригласил меня к себе. Мы разговорились. Я дал понять батюшке, что не верующий, но и не коммунист, и воинствующим атеизмом не страдаю. Во что верить — дело каждого. Священника звали протоиерей Ярослав. Прощаясь, он спросил, не может ли часть помочь продуктами детям, бегающим в храм с соседних улиц и даже ближайших деревень. Многие из них лишились родителей, и пока власти определяют их судьбу, надо было как-то помочь. Я пообещал переговорить с начальством, и действительно, полк смог организовать некоторую помощь. Я еще несколько еще раз встречался с отцом Ярославом передовая продукты для детей,

и наши отношения, если не брать двойную разницу в возрасте, приобрели товарищеский характер, ну или походили на отношения отца с сыном. Не знаю почему, но я находил некоторое успокоение в разговорах с пожилым священником. Меня очень волновали домашние, ведь от семьи я давно не получал писем и не знал об их жизни с момента последнего отпуска. Я рассказал ему о себе, отец Ярослав оказался открытым человеком, уж не знаю почему, но я пользовался у него доверием и наши разговоры носили слишком откровенный характер. Услышь их посторонний, он бы не избежал осуждения, если не высшей меры, впрочем, как и я.

Он рассказал мне свою судьбу, неразрывно связанную с судьбой церкви. Он был настоятелем церкви в деревни Телуша. Видел, как закрывались белорусские храмы в двадцатых годах, а священники арестовывались и расстреливались, или ссылались. В тридцать пятом году дошла очередь и до батюшки Ярослава. Ему «повезло», он был осужден на пять лет, но остался жив и перед самой войной вернулся в Бобруйск. «Повезло» еще и потому, что срок получил до тридцать седьмого года, тогда как священники Минской епархии, арестованные позже, были расстреляны. Началась война. Немецкие оккупационные власти разрешили открыть храмы, рассчитывая получить поддержку местного населения. Приняв паству Никольского собора начал служить и Ярослав. Рядом с церковью немцы устроили военное кладбище. После освобождения Бобруйска от немцев священник ожидал, что его неминуемо постигнет расправа за организацию церковной жизни на оккупированной территории, но по его же словам – «Бог смиловался». Во время войны политика нашей власти в отношении церкви несколько поменялась. Конечно, о службах в войсках не могло быть и речи, любые проявления религиозности осуждались, но священников не репрессировали как раньше, церковь давала сбережения на военную технику, священникам разрешили молиться за победу над врагом и за павших воинов. Один раз я был свидетелем того, как поп благословлял партию новых самолетов перед отправкой их на фронт. После освобождения территорий, разрешенные немцами храмы не закрывались и церковные службы продолжались. Батюшка Ярослав мог служить и далее.

Водну из наших последних встреч священник хотел дать мне благословение. Я ответил, что не верующий.

– Меня, батюшка, коммунисты в свою веру не обратили и вы не саги-тируете!

– А это ты зря – вздохнул старик. без веры человек пуст как трухлявое

дерево, снаружи кажется крепким, а подует ветер и его ломает.

– Я на этой войне столько горя и смерти видел, одних близких товарищей человек двадцать потерял, не считая других однополчан. Как же я могу в Бога верить, если он такое кругом допускает.

– Э, милый человек, да ты еще всего горя не видел. Время страшное и война страшная, только все пройдет, а душа, душа она останется. И главное чтобы она не очерствела. Я вижу, ты человек неплохой. детям помог, вон и с кошкой покалеченной возишься уж какой второй год. Значит, душа у тебя еще жива, даст Бог и спасется! Пусть не веруешь, ты и дальше поступай милосердно, то чему суждено, оно сбудется.

– Я, батюшка, людей убиваю, и скольких убил, даже не ведаю, какое уж тут милосердие!

– Ты ведь не по своей прихоти воюешь. Ты – воин, кругом – война. Это, милоч, от тебя не зависит, значит, тебе на роду написано хлебнуть воинской доли, не ты эту войну начал, не тебе ее и остановить! Душа конечно грех возьмет, но бог милостив, за воинский грех простит, ни в твоей это воле.

– Да не верю я в Бога, отец Ярослав!

Батюшка вздохнул:

– Твой грех еще что, знаешь, сколько ужаса и зверства кругом, и немцы творят и наши... Меня в числе духовенства немцы как-то пригласили совершить молебен на открытие детского дома. Привезли нас в деревню, а там за колючей проволокой детишки лет по девять – тринадцать отнятые у родителей. Мы молимся, а они плачут и просят нас забрать их. Немцы нас стали в машины сажать, я смотрю на краю деревни ямы еще не засыпанные, а в них детские трупы. Я стал узнавать, что это за детский дом такой и выяснил, этих деток немцы в качестве доноров использовали, кровь для своих раненых брали, детей почти не кормили, умерших от истощения прямо там и хоронили. На меня тогда такое нашло, я и сам в Бога чуть верить не перестал, но только без него вся жизнь – хаос смысла не имеющий. Пока есть у тебя в душе Бог, в жизни есть опора, основа для оценки доброго и злого, а без этой основы кто ты – пыль дорожная пустая, прожил, и нет тебя, а с Богом и ты смысл имеешь, что не зря на белый свет народился. За товарищей твоих душу положивших, за други своя я помолюсь. Коммунисты тоже не святые, сколько народу своего убили. Я недавно имел беседу с одним духовником смоленской епархии, он рассказал, что весной вместе с Митрополитом Николаем был в комиссии по расследованию преступлений немцев, расстрелявших польских офицеров в Катынском лесу. Так вот он сказал, что не немцы поляков расстреля-

ли, а большевики, но их заставили подтвердить, что это сделали фашисты. Мне уж семьдесят годков, может, живу последние, тебе врать не буду и за Бога не агитирую. Если Господа принимать как святого старца на облаках, так такого Бога действительно нет, ты же там летаешь, видишь. Бог, сын мой – это нечто большее. Ты и Ветхий Завет, поди, не читал, а там на все ответ есть. Господь сотворил человека по образу и подобию своему и поставил владычествовать над всей землей и всеми тварями, а сам Создатель после этого почил от всех дел своих. А когда Господь гнал Адама, сказал. вот, Адам стал как один из Нас... Улавливаешь? «Сотворил по образу Божию», и это не внешнее сходство, а внутреннее.

– Я материалист-атеист, отец Ярослав!

– Ну, материалист, не безбожник же? Можешь в Бога не верить, только он все равно есть, Бог – это твоя совесть. Ты – хозяин жизни, а для кошки своей ты и есть Бог. Все что с нами происходит, происходит не внезапно, к любому событию нас ведет последовательная цепочка из прошлого, хотим мы этого или не хотим, так что принимай каждый день как должное, ты сам его себе подготовил. Будь милосердным к ближнему, и ничего не бойся, Бог с тобой – и пастор осенил меня крестом.

Отец Ярослав не сделал меня верующим человеком. Но, как ни странно, не смотря на показавшуюся мне примитивность нашего диалога, в одном меня разговоры с батюшкой укрепили. я совсем перестал бояться смерти. Нет, жить мне не перехотелось, наоборот, жить очень хочется! Вдыхать каждый день, каждый данный судьбой час, жадно пить как ключевую воду в летний зной. Закончить войну, обнять родных и жить, жить, жить! Но я понял и другое. не важно, сколько ты проживешь и когда уйдешь в небытие, главное – прожить отпущенные дни правильно!

Нет ничего вечного. Даже если мы будем считать себя героями за просто и постоянно смотревшими в лицо смерти, мы все равно уйдем в историю, как ушли герои иных времен, как ушли воины, сражавшиеся на Чудском озере, Куликовом или Бородинском поле, много ли героев тех времен известны нам поименно, нет. Когда-нибудь забудут и нас. Но небо, которое мы любили, манящее своей бескрайней свободой, останется, и уже другие мальчишки иных поколений полетят в высоту, опираясь на крылья, уверенные, что именно в этом их полете и есть главный смысл жизни!

Васька умерла! Видимо, я оказался плохим Богом. Из-за застоя в ее перебитом теле возникли проблемы с пищеварением. Она перестала

есть и ходить в туалет, помочь ей я лично ничем не мог, полковой доктор только развел руками, кто будет лечить больную кошку, жизнь которой не стоит и ломаного гроша, когда кругом столько страдающих людей.

– Не жалец она – сказал доктор, – дай уйти ей достойно, не мучай, застрели!

Но я решил, будь что будет, сделал ее гнездо из тряпок, где она лежала почти неподвижно. Вечером она попила воды – первый раз за пять дней, и я, было, обрадовался, что оклемается. Но ночью ей стало совсем плохо. Пустая рвот, и высунутый язык, постоянно сглатывающий слюну, говорили: «дело – табак!». Животное мучилось, это было ясно по ее страдальческой белой мордочке. Я отнес кошку в ближайший лесок. Не смотря на болезнь, новая обстановка вызвала в ней живой интерес, и она даже пыталась ползти. Во мне опять затеплилась надежда. Это несчастное, покалеченное с детства животное, проявляло удивительную тягу к жизни. Она была словно живым примером – никогда не сдаваться! Я промучился с ней два с половиной года. Никто, даже самые близкие товарищи не понимали, как взрослый мужик может нянчиться с калекой.

– Не жалец она, избавься, судьба у нее такая – слышал я постоянно. Но, видя ее искрящиеся по кошачьи глаза, полные благодарной любви, и словно говорящие. – я хочу жить, и буду жить, не смотря ни на что! Ее тяге к жизни мог позавидовать любой человек. Но сегодня ее глаза были мутны и ничего не выражали кроме боли и страха. Все это время я, не понятый окружающими, да и самим собой, боролся за ее жизнь, словно соревнуясь с Богом, который однозначно решил ее судьбу в день, когда Ваську придавило бочкой. Говорят. хочешь насмешишь Бога – расскажи ему о своих планах. Нет, я не надеялся на чудо ее исцеления, я просто не давал ей сдохнуть, а Всевышний, посмеявшись над моими стараниями, еще раз подписал приговор.

Кошке становилось все хуже, она начала гнить изнутри, это был перитонит или нечто другое, и тогда я взял пистолет и два раза выстрелил в ее тщедушное тельце. Я похоронил ее под орешником, обложив холмик шишками, и поставив сверху большой камень. Когда мы хороним погибших товарищей, чувствуешь боль и ненависть к врагу, есть грусть, сдавливающая сердце, но слез в строю мужчин нет. Я не сравниваю жизнь Васьки с человеческой. Но сегодня я был один, и плакал как ребенок, как женщина, рыдал как тогда, когда не смог застрелиться. Ненависти не было, ее не к кому было испытывать, разве что к себе и к Богу, допускающему все земные горести.

Два дня я не хотел есть. В голову лезли воспоминания обо всем пережитом. Я уверен. война закончится нашей победой, и это будет победа не только тех, кто смог выжить, но, в первую очередь, тех, кто сражался и пал, кто не смог победить и выжить. На третий день, я пришел на Васькину могилу, помолчав над свежим холмиком, я посмотрел наверх в синюю бездонную глубину такого манящего и такого убийственного неба и тихо, как мог, первый раз в жизни помолился. Других записей не обнаружено. Автор дневника мог погибнуть в авиационной катастрофе, при отработке слетанности группой в самолет врезался другой Ил-2. В результате столкновения Ил разрушился и неуправляемо упал на землю, есть вероятность, что разбился другой летчик.

Не все события, описанные в рассказе, имеют документальное подтверждение, в частности. боевое применение Ил-2 в первый день войны 22 июня 1941 года.

Упомянутые в дневнике:

Ганичев Петр Иванович, 1904 г. р. – полковник, командир дивизии, погиб 22 июня 1941 года в результате налета немецкой авиации на аэродром, отказавшись уйти в укрытие.

Юзеев Леонид Николаевич, 1903 г. р. – заместитель командира дивизии, был ранен 22 июня 1941 года немецкой авиацией, закончил войну командиром дивизии.

Кравченко Григорий Пантелеевич, 1912 г. р. – участник боевых действий на Дальнем востоке и Финляндии, Герой, генерал-лейтенант, имел именной самолет, войну начал командиром дивизии, командовал ВВС армии, авиационной группой, дивизией, лично совершал боевые вылеты на истребителе, погиб в воздушном бою 23 февраля 1945 года.

Константин Васильевич Яровой, 1909 г. р. – майор, командир полка, 18.09.1942 попал в плен, освобожден после войны.

Максим Гаврилович Скларов, 1914 г. р. – закончил войну командиром полка, совершил более 100 боевых вылетов, 4 раза был ранен, умер в 1958 г.

Руденко Сергей Игнатьевич, 1904 г. р. – прошел войну от командира дивизии до командующего воздушной армией, после войны дослужился до маршала, умер в 1990 г.

Бабишев Иван Фролович, 1921 г. р. – лейтенант, совершил 141 боевой вылет, погиб 18 февраля 1943 г. направив подбитую машину на технику немцев.

Кадомцев Анатолий Иванович, 1918 г. р. – начал войну с июля 1941 г., дослужился до капитана командира эскадрильи, погиб 21.02.1944 г. направив подбитую машину на немцев.

Георгий Петрович Зайцев, 1911 г. р. – майор, командир полка, 29.01.1943 г. не вернулся с боевого задания из р-на г. Орел.

Митрофанов Петр Сергеевич, 1922 г. р. – младший сержант, воздушный стрелок, 29.01.1943 г. не вернулся с боевого задания из р-на г. Орел.

Хомяков Борис Андреевич, 1921 г. р. – сержант, летчик, 29.01.1943 г. не вернулся с боевого задания из р-на г. Орел.

Андреюк Сергей Севастьянович, 1906 г. р. – капитан, командир полка, зам. командира полка, погиб 30.07.1944 г.

Козловский Василий Иванович, 1920 г. р. – капитан, Герой, сбил 12 самолетов противника на Ил-2, после войны дослужился до полковника и ушел в запас, умер в 1997 г.

Бахтин Иван Павлович, 1910 г. р. – командовал полком, закончил войну подполковником, умер в 1994 г.

Тавадзе Давид Элизбарович, 1916 г. р. – закончил войну майором командиром эскадрильи, умер в 1979 г.

Крупский Иван Васильевич, 1901 г. р. – кадровый военный, в авиации с 1923 г., войну закончил в звании генерал-майора, командира корпуса, умер в 1988 г.

Лыскнко Николай Калистратович, 1916 г. р. – один из первых разработал и применил тактику замкнутого (оборонительного) круга при атаке наземных целей и в защите от истребителей, закончил войну подполковником командиром полка, совершил 250 боевых вылетов, умер в 1984 г.

Ефимов Мирон Ефремович, 1915 г. р. – от командира звена дослужился до командира полка в звании майора, совершил 300 боевых вылетов, был назначен старшим инспектором авиации ВМФ.

Челноков Николай Васильевич, 1906 г. р. – кадровый военный, войну начал командиром эскадрильи, совершил 270 боевых вылетов, войну закончил командиром дивизии, умер в 1974 г.

СОДЕРЖАНИЕ:

Штурмовые звезды Николая Челнокова	7
Наводящий ужас	17
Необыкновенная судьба обыкновенного героя	27
На страже Ленинграда	48
Под Гвардейским знаменем	54
Командир – новатор	71
Сталинские соколы возмездия	78

**НИКОЛАЙ
ЧЕЛНОВ**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА
ОТ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**
(серия из ТРЕХ книг)

Издание подготовлено и выпущено Русским Национальным Благотворительным Общественным фондом во имя Святителя Иннокентия Иркутского, не в коммерческих целях, а в научение нынешним и грядущим поколениям.

www.rnbfond.ru