

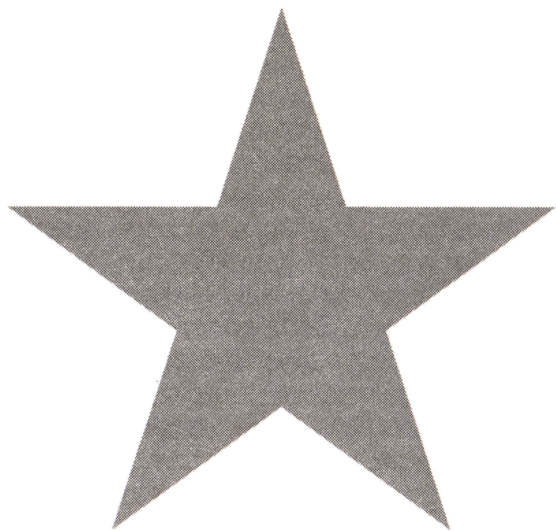
**ЭМИР-УСЕЙН ЧАЛБАШ**

# **СКОВАТЬ БОЕМ!**



**Советские асы  
против Люфтваффе**

**ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА:**



**КРАСНАЯ АРМИЯ ВСЕХ СИЛЬНЕЙ**



**ЭМИР-УСЕЙН ЧАЛБАШ**



**СОВЕТСКИЕ АСЫ  
ПРОТИВ ЛЮФТВАФФЕ**

Москва  
«ЯУЗА»  
«ЭКМО»  
2010



УДК 355/359

ББК 68

Ч-16



Оформление серии П. Волкова

### **Чалбаш Э.-У.**

Ч-16      Сковать боем! : Советские асы против Люфтваффе / Эмир-Усеин Чалбаш. — М. : Яуза : Эксмо, 2010. — 384 с. — (Вторая Мировая война. Красная Армия всех сильнее!).

ISBN 978-5-699-43092-5

Однокашник Василия Сталина, Тимура Фрунзе и Амет-Хана Султана по легендарной Качинской авиашколе, лично знавший Ивана Кожедуба и Алексея Маресьева, Герой Советского Союза Эмир-Усеин Чалбаш в годы Великой Отечественной войны совершил 360 боевых вылетов и сбил 17 самолетов противника, а во время Парада Победы провел авиагруппу над Красной площадью. Эта книга достойна войти в «золотой фонд» мемуаров о Второй Мировой. Это — подробный и честный рассказ советского аса о боевой работе летчиков-истребителей, о воздушных схватках и фронтовых друзьях, потерях и победах: «Используя высоту, порой атакуем сверху сзади четверку «фоккеров». Сближение идет быстро, ведущий группы уже в прицеле, но огонь я пока не открываю — надо подойти ближе и бить наверняка. Лишь когда ФВ-190 занял весь прицел, даю две длинные очереди из пушек. «Фоккер» вздрагивает, переходит на левое крыло, затем на нос и камнем идет к земле. Видимо, летчик убит...»

УДК 355/359  
ББК 68

© Чалбаш Э.-У., 2010

© ООО «Издательство «Яуза»,  
2010

© ООО «Издательство «Эксмо»,  
2010

ISBN 978-5-699-43092-5

## К ЧИТАТЕЛЮ

Основой для этой книги послужили дневники военных лет. Некоторые из них мне удалось сохранить, часть — потерялась: жизнь военного летчика беспокойная, кочевая. Впрочем, воспоминания о тех днях так ярки, что при написании книги мне оставалось лишь время от времени сверять имена и даты. Работая над рукописью, я как бы заново прожил всю свою жизнь: успехи и неудачи, радость побед и горечь поражений. И пусть не все и не всегда выходило гладко, я, сын крымского татарина-бедняка, безмерно горд и счастлив, что и на мою долю выпала радость участия в общем деле советских людей, что и мое сердце билось ради блага нашей великой Родины.

Война... Какая она? Трудно, почти невысказанно ответить на этот вопрос. Для каждого она была своей, особой, но каждый, где бы он ни воевал: с винтовкой в руках или на хлебных полях, на посту директора завода или за чертежным столом, каждый старался внести как можно больше в наше общее дело — в Победу. Да, во время войны все были солдатами, все были рабочими, потому что война — это труд, тяжелый изнурительный труд...

*Эмир-Усеин Чалбаш*

Есть еще один летчик — Чалбаш.  
Вы его знаете? Из села Шумы.

Очень отважный и опытный летчик.  
Когда мы учились в Качинской лет-  
ной школе, он был командиром нашего  
звена.

Он — настоящий герой.

*Дважды Герой Советского Союза  
Амет-Хан Султан о Чалбаше Э. - У.*

## **УЧЕБА И НАЧАЛО ЖИЗНИ**

Родился я 6 января 1918 года в семье крестьянина-бедняка в селе Шума (ныне Нижняя Кутузовка) Алуштинского района Крымской области. Многонациональный, многострадальный наш народ нового Советского государства действительно находился в трудных условиях в период восстановления разрушенного хозяйства после Гражданской войны. А в 1921 году по всей стране прокатился страшный голод. Семья наша была большая, а чтобы прокормить ее, один отец ничего не мог сделать, имея скудное хозяйство. Поэтому, как только несколько подрос, я уже вынужден был включиться в трудовую жизнь и как-то помочь семье. У нашей семьи была большая плантация табака, виноградник, сад, все это приходилось обрабатывать. Может быть, потому все и казалось мне таким огромным, что приходилось самому работать на участках. Также у семьи были корова, много овец, начиная с семи лет я носил на продажу молоко в бидончиках пешком за 6 километров из с. Шумы в Алушту.

Официально начал трудовую деятельность с одиннадцати лет, как раз в период коллективизации сельского хозяйства. После окончания сельской школы два года проработал в колхозе, пахал землю лошадьми, обраба-



тывал виноградники, работал на табачных плантациях. В селе пошел в первый класс, учиться хотел, и, главное, все получалось, поэтому во втором классе мне оказалось нечего делать, и я перескочил через класс. Хорошо помню, что я ходил тогда в ботинках, которые не зашнуровывались, а «контрились» проволокой (мы это так называли, потому что проволокой надо было привязать также и подошву).

Окончив 4 класса сельской школы, в 1931 году я поступил в семилетнюю школу в г. Алушта и жил в интернате. Таким образом, начиная с 1931 года, фактически начал самостоятельную жизнь и самому пришлось пробивать себе дорогу в жизнь, т.к. семья была большая, время трудное и помощи из дому я получать не мог.

В молодости, как правило, очень много бывает ошибок в выборе кем быть и как осуществить задуманное дело. Это вполне естественно в молодости, да еще в трудное время. В то время еще в мыслях не было думать об авиации, такая мысль появилась намного позже. В тот период главное стремление было учиться и приобретать знания. Учеба мне давалась легко, особенно я любил такие предметы, как математика, физика, химия, география. С большим наслаждением смотрел и изучал практические опыты, проводимые преподавателем по физике и химии. В общем, учился я с большим желанием и удовольствием. Но все же был один момент, когда не удержался, не сумел перебороть свою слабость, преодолеть временные трудности в материальном отношении и свернул с правильного пути. Это получилось так.

Жить и одновременно учиться было непросто, но вскоре стало еще сложнее. 1933 год был очень трудным годом, в стране был опять голод. Мы, ученики, в интернате получали сто граммов хлеба в день и жидкий суп на обед. А молодому растущему организму трудно, конечно, с таким питанием.



Уже многие мои товарищи побросали школу, устроились учениками поваров в санаториях и таким образом решали проблему с питанием. Долго я крепился, не поддавался уговорам товарищей последовать их примеру, но все же не устоял, бросил школу, поступил учеником повара в санаторий «Металлист». Дня через три-четыре заходит на кухню завуч школы (я сидел и чистил картошку), подходит ко мне и спрашивает:

— А ты что здесь делаешь?

— Вот, картошку чищу, — отвечаю.

— А кто вместо тебя учиться будет в школе?

Я опустил голову и молчу. Он стоял, стоял, потом как закричит на меня:

— Вон отсюда, чтобы твоего духа больше здесь не было, немедленно возвращайся в школу!.. — схватил за шиворот, дал по шее и вытолкнул на улицу.

Я не стал ни спорить, ни сопротивляться, даже расчет не взял и вернулся в школу.

Вспоминая эту картину, я и по сей день благодарен своему завучу за то, что он силой заставил меня вернуться в школу, то есть встать на правильный путь. После этого случая я больше не поддавался никаким уговорам своих товарищей, решил любой ценой продолжать учебу. Трудно было в то время не только мне, а всему народу, поэтому надо было готовить себя к трудностям, к умению преодолевать встречающиеся препятствия на жизненном пути.

Таким образом, в 1934 году семилетку я окончил успешно. За время учебы в семилетке в летние каникулы мы разъезжались по своим деревням, и многие из нас принимали участие в сельскохозяйственных работах в колхозе, зарабатывали трудовни с тем, чтобы хоть как-то помочь семье и оправдать свой хлеб. По установившейся традиции тех времен, когда мы, интернатовцы, уезжали домой, интернат занимала детская трудовая колония,





которая в летнее время приезжала в Крым к морю на отдых.

Один раз мы с моим другом юности Сейтджемилем Османом попросились остаться в колонии чернорабочими. Копали ямы, благоустраивали лагерь, рубили дрова и т.д. Нам было очень интересно пожить и подружиться с ребятами в колонии. У них был большой духовой оркестр, под который они ходили строем купаться на море. Жили они строго по распорядку дня. Особенно нам пришлось по душе их дисциплина, порядок и вообще организованность жизни. Питание у них было, по тем временам, отличное, таким образом, мы прекрасно устроились с питанием, да еще заработали деньги, будучи рабочими в лагере.

После окончания школы я поступил в автодорожный техникум в г. Симферополе. Тяга к автомобилю у меня появилась, когда я еще был в школе. Проучился я там около двух месяцев и бросил: опять старая история, снова в стране наступил период тяжелого полуголодного существования. Поступил в железнодорожное ФЗУ, там с питанием дело обстояло намного лучше. Проучившись там некоторое время и познакомившись с паровозом, я пришел к выводу, что паровоз хорошо, но не по душе он мне, и стал думать, как правильно определить свою будущую специальность и как стать на верный путь? А тут как раз подвернулся случай. Идет набор в ФЗУ «Электро-мортрест». Я решаю поступить в это ФЗУ и перебраться в Севастополь. Окончив училище, стал работать электриком на военных кораблях.

Работа была интересная и романтическая. Мы со своей бригадой рабочих от Севастопольского морского завода очень часто отправлялись на военные суда, часть которых стояла на ремонте, а часть — на рейде. Бывали такие моменты, когда мы по нескольку дней на берег не сходили. Работали и жили на корабле вместе с нашими крас-



нофлотцами. Бывало, утром нас на баркасе доставят на корабль, бригада наша разойдется попарно по кораблю — кто в трюмы, кто в каютные отсеки, а через некоторое время выйдешь на палубу, смотришь: нет ни города, ни берега, кругом одно тихое голубое Черное море. Корабль идет полным ходом, и моряки проводят учебные стрельбы по мишеням. Для меня, молодого сельского парня, это было очень интересным и романтичным.

В нашей бригаде была одна очень интересная девушка Лида, нам с ней очень часто приходилось работать в паре. Видимо, наш бригадир умышленно назначал нас в паре работать. Она была очень красивой, лет 22–23, а я еще был птенец зеленый, мне всего было семнадцать лет. Когда нам приходилось работать в трюмах, а там очень жарко, наша Лида меня даже не стеснялась, раздевалась и работала в одном купальнике. Вообще наша бригада много выигрывала, имея в своем составе такую девушку — Лиду. Туда, где работала Лида, под различными предложениями приходили молодые, здоровые краснофлотцы поговорить, пошутить с такой девушкой. Зато, если нам с Лидой нужна была какая-либо помощь (достать какой-то инструмент, что-то отнести, принести или вообще помочь), стоило только Лиде попросить, моментально все сделают ребята-моряки. Поэтому все рабочие бригады очень уважали и оберегали нашу Лиду. Она этого вполне заслуживала как скромная, самостоятельная и серьезная девушка.

Проживая в Севастополе, мне часто приходилось наблюдать полеты военных самолетов, так как рядом находилась старинная русская военная авиационная школа летчиков (Качинская летная школа). Если раньше иногда тайком и появлялась мечта стать летчиком, то теперь, когда чуть ли не каждый день я наблюдал за полетами самолетов, да и на улицах города частенько встречал людей в летной форме, я стал упорно мечтать о службе



военным летчиком. Но, откровенно говоря, я сам почти не верил, что моя мечта когда-либо осуществится. Эта идея не давала мне покоя. Будучи еще мальчишкой, в деревне, я часто изготавливал приспособление из катушки от ниток, на которую устанавливал подобие пропеллера из жести, к примеру, какую-нибудь пластинку, и, раскручивая катушку, с восхищением наблюдал за полетом моего пропеллера. Это была моя основная детская игра в «летчики». Делал я и воздушные змеи. В общем, мечтал об авиации. Но, подрастая, понимал, что это было детское воображение. А вот теперь, когда подрос, кое-какие знания приобрел, эта мечта опять завладела мною, и я почувствовал, что на этот раз все глубоко и серьезно. Чтобы постепенно двигаться к намеченной цели, решил вначале овладеть автомобилем.

В конце 1935 года окончил автошколу в г. Симферополе и после месячной стажировки получил удостоверение шофера, с которым и по сей день не расстаюсь. Любовь к технике помогала мне успешно учиться. Будучи курсантом автошколы, мне посчастливилось принять участие в параде с винтовкой в руках. Парад был организован в честь 15-летия освобождения Крыма от Врангеля. Парад принимал С.М. Буденный. Итак, в 1935 году я впервые держал в руках боевое оружие, не предполагая, что в скором времени стану на долгие годы профессиональным военным.

Имея специальность шофера, я по оргнабору поехал в Керчь и стал работать на грузовой машине на ново-строящемся морском заводе «Азовводстрой» в пятнадцати километрах от города Камыш-Бурун. Идея стать военным летчиком все больше и больше овладевала мной, но, как практически ее осуществить, понятия не имел — и тут помог один случай. В 1937 году я работал шофером на легковой машине М-1, возил директора строящегося морского завода товарища Скурского А.Д. В этом году



в нашей стране впервые проходили выборы в Верховный Совет СССР. Будучи кандидатом в депутаты от Верховного Совета, к нам на завод приехал известный прославленный военный летчик-испытатель Коккинаки В.К., и я имел счастье обслуживать его на своей машине. Как-то в пути Коккинаки, который был очень общительным человеком, спросил меня:

— Ну что думаешь, так и будешь баранку крутить все время?

— Да вот, я мечтаю об авиации, Владимир Константинович, но не знаю, откуда начинать и сумею ли я.

— Очень просто, — отвечает Коккинаки, — иди в комитет комсомола, получи направление в Керченский аэроклуб, а остальное будет уже зависеть от тебя.

Это и был один из переломных моментов в моей жизни. Так по путевке комитета комсомола в 1938 году я стал курсантом Керченского аэроклуба.

Дорога в авиацию открыта. Теоретическая подготовка началась зимой, с начала года. Днем я работал на машине (пришлось пересест на грузовую машину, чтобы работать в первую смену), а вечером ездить в город (на расстояние в 15 километров) и заниматься в аэроклубе. Занимался я с большим желанием, поэтому учеба давалась легко. Весной приступили к вывозным полетам. Инструктор мой, товарищ Перевозчиков, говорил:

— Вы, товарищ Чалбаш, легко осваиваете летное дело, с техникой знакомы, да и в полете у вас хорошо получается.

Я и сам так думал и радовался. Действительно, с каждым новым полетом я стал чувствовать себя в воздухе все более уверенно, все элементы полета на самолете У-2 (По-2) у меня получались хорошо. Инструктор намеревался дать мне еще несколько полетов на отработку посадки и выпустить самостоятельно. Но дело обернулось совсем иначе. И тут такой важный элемент полета,



как посадка самолета, — и у меня не получается. В воздухе все прекрасно, а посадить самолет не могу. В чем дело? Почему не получается посадка? Причина этого явления пока что известна мне одному. Рассказать о ней я не решаюсь, мне стыдно это делать, думаю — смеяться будут.

Инструктор нервничает, спрашивает: «Что случилось?» Проверяет мою теоретическую подготовку, убеждается, что теоретически я знаю все до мелочей, рассказываю все без запинки, как надо произвести посадку самолета, а на деле ничего не получается. Курсанты уже начали летать самостоятельно, я оказался в числе отстающих, настроение отвратительное, подавленное. Понимал, чем это кончится: ведь могут отчислить из аэроклуба как неуспевающего. Что делать? Как перебороть ложный стыд и рассказать, что мне мешает посадить самолет нормально? И все не могу решиться, все думаю. Летать меня уже не планируют, а чаще всего посылают в стартовый наряд, а время идет, почти вся группа уже летает самостоятельно, а я все думаю и думаю день и ночь, надо что-то делать, надо решиться и открыться, иначе дело будет плохо. Что уж скрывать, пережил я тогда изрядно. Как все-таки хорошо начиналась моя авиационная мечта и как она может печально закончиться. Что стоит — взять и отчислить как неуспевающего курсанта?

Опять я в стартовом наряде, стою финишером у «Т» (посадочного знака из белых полотнищ, выложенных буквой «Т»), подходит ко мне наш начальник летной части (начлет) товарищ Першин и, приняв у меня доклад по форме, спрашивает:

— Вы, товарищ Чалбаш, что-то часто стоите в стартовом наряде?

— Мне летать не дают, товарищ начлет, — отвечаю я.

— Почему это не дают, что случилось? — говорит.





— Да посадка у меня не получается, вот стою, смотрю, как самолеты садятся, и изучаю профиль посадки, — объясняю начлету.

Расспросив меня, сколько я имею вывозных полетов, как себя чувствую в воздухе, все ли мне ясно в полетах, начлет подумал и сказал, что поговорит с инструктором. После окончания полетов, на разборе, инструктор сообщил мне, что завтра я полечу с начлетом на проверку. Такое сообщение бросило меня в холодный пот, я настолько разволновался, что слово не мог вымолвить. Я знал, что если дадут начлету на проверку, то это уже на отчисление. Значит, точка. Отлетелся! А думал летчиком стать, технику знаю! Видя, что дело принимает плохой оборот, понимая, что для меня завтра окончательно закроется дорога в авиацию, решаю преодолеть ложный стыд и утром перед вылетом признаться о причине плохой посадки. Если я этого не сделаю, не сумею, то грош мне цена, нечего больше играть «в летчики». Тогда прощай, любимый аэродром с зеленой травкой, «колбаса» на вышке, всегда надутая ветром, приятный и волнующий запах бензина и подогретого масла у самолета, прощайте, синий комбинезон и пилотка, прощай, тревожная авиационная романтика... Я понял, если все так случится, дальнейшая моя жизнь окажется пустой и бесцельной. Продумав обо всем ночью, утром встал с полной решимостью преодолеть и эту трудность. А когда перед вылетом рассказал все начлету, он, что называется, художественно меня выругал и приказал сесть в кабину.

Полетели... Сделали всего два полета, и все встало на свое место. Причина плохой посадки на первый взгляд кажется пустяковой, но для меня она была профессиональной привычкой. Дело в том, что каждый день за рулем автомобиля взгляд приходится устремлять прямо перед собой на выбор дороги, смотреть за препятствиями, дорожными знаками и сигналами. А на



самолете (на том типе, на котором мы учились летать) на взлете и посадке положено взгляд направлять в сторону: влево под углом 25–30 градусов и вперед на 50–70 метров. Иначе при посадке невозможно правильно определить высоту до земли.

Что получалось: днем в автомобиле едешь вперед — смотришь вперед, а затем (после обеда) на самолете — движение вперед, а смотреть надо в сторону. В этом и была вся причина. Я органически не мог смотреть в сторону во время посадки самолета, когда он движется вперед. Естественно, в момент начала выравнивания самолета перед посадкой невозможно правильно определить высоту до земли, если смотреть вперед, так как капот самолета лишает обзора. Вот почему я не мог посадить самолет нормально, я либо высоко подвешивал, либо ударялся колесами преждевременно о землю. Итак, за два полета начлет Першин отучил меня от этой неуместной профессиональной привычки, наблюдая за мной в зеркало на посадочном курсе.

И вот в один день, подрулив самолет на предварительной линии взлета, вылезая из кабины, начлет спросил меня:

— Полетишь сам?

Я не поверил своим ушам, но, осознав смысл вопроса, твердо ответил:

— Полечу.

— Ну и правильно, вот так же делай все, как в последнем полете, ясно?

— Все ясно, товарищ начлет. Обязательно оправдаю ваше доверие, большое спасибо, — ответил я, расчувствовавшись.

— А благодарить будешь потом, когда сядешь, — сказал он и, улыбаясь, похлопал по борту самолета и приказал выруливать на взлетную полосу. Честно говоря, все последующие движения в кабине, действия на взлете



были автоматическими. Только взлетев, уже в воздухе опомнился, что лечу сам. Какая это замечательная штука — управлять самому самолетом в воздухе, смотреть вниз на землю сверху, чувствовать, как послушна машина в твоих руках в голубом небе. Это величайшее счастье, гордость за свою Родину, что она выучила и доверила тебе такой дорогостоящий, прекрасный самолет, тебе, простому деревенскому парню, который так мечтал стать летчиком, и сейчас ты наконец можешь осуществить свою заветную мечту — быть в рядах прославленных советских летчиков и управлять самой передовой техникой. Очень и очень трудно описать и передать все, что чувствует человек, впервые оказавшись в воздухе, совершая свой первый в жизни самостоятельный полет. Каждый летчик прочувствовал счастье первого самостоятельного полета, и каждый из нас запомнил на всю жизнь, как он взлетал и садился впервые сам. Этот момент навсегда остается в памяти любого летчика.

Итак, самолет летит, послушно реагирует на каждое твоё движение, и вот первая скованность прошла, чувствуешь себя сильным, уверенным, настроение прекрасное. Четвертый разворот, снижение, а в голове одна мысль: **правильный взгляд**, еще раз **взгляд и расчет**. Пора выравнивать, конец выравнивания, здесь вкладываешь все свое умение, внимание, уверенные, соразмерные движения рулями — и самолет, плавно коснувшись тремя точками травяного покрова на аэродроме, уже катится по посадочной полосе. Первый в жизни самостоятельный полет совершен. Значит, летать можешь и будешь летать, ты самый счастливый человек на земле!

Затем еще один полет, обычные поздравления, и все пошло по плану, все волнения позади, победа над профессиональной привычкой одержана.

Когда я стал по-настоящему военным летчиком-истребителем, часто вспоминал об этом случае и удив-



лялся: почему я с таким трудом отвыкал от неправильного взгляда? А в послевоенные годы при вылете на боевых самолетах, особенно на реактивных, где прекрасный обзор впереди, я уже так свободно и уверенно чувствовал себя на посадке, что даже мог нормально сажать самолет, направляя взгляд в любом направлении. Это стало возможным, прежде всего, благодаря замечательной конструкции новых отечественных самолетов, но и в не меньшей степени — богатому опыту летной работы.

Дальнейшая учеба и полеты в аэроклубе прошли обычным путем по программе. Я уже почти заканчивал программу, и вот 18 августа 1938 года на нашем аэродроме был организован показ авиационной техники и показательные полеты в честь Дня авиации. Народу собралось очень много, погода прекрасная, обстановка праздничная. Мы, курсанты, в синих комбинезонах, гордые своим положением, охотно рассказываем о самолетах, показываем кабины, органы управления, в общем, самые счастливые из всех присутствовавших. Наш начлет товарищ Першин, который сделал все возможное, чтобы я стал летчиком и которому я искренне благодарен за все и по сей день, собирается лететь и показать населению высший пилотаж. Я, воспользовавшись, что задняя кабина свободна, подошел и попросил сесть в кабину. Он разрешил. Взлетели, набрали высоту, причем пилотировал весь полет он сам, я был только пассажиром, и начлет начал выполнять фигуры, которые можно было выполнять на самолете По-2. А у меня под мышкой был уже созревший чирей. И вот, от огромных перегрузок во время пилотажа, мой чирей лопнул, мне стало легче и приятно, хорошо. Таким образом, начлет выручил меня из еще одной беды, т.е. избавил от чирея.

Товарищ Першин был исключительно чутким, отзывчивым человеком, очень смелым, инициативным, и, самое главное, он умел по-настоящему учить, а не поу-



чать, — в общем, был прекрасным методистом, самолетом владел в совершенстве. В итоге этот общительный, веселый начлет пользовался огромным авторитетом как среди летчиков-инструкторов, так и курсантов. Мы все его очень любили, да и нельзя было не любить такого человека, который дал сотням молодых людей путевки в летную жизнь.

Очень сожалею, что не знаю его дальнейшую судьбу. Он для меня сделал очень многое, именно благодаря ему я стал летчиком.



## **В КАЧИНСКОЙ ШКОЛЕ ВОЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ**

Первый этап летного дела позади! Я зачислен курсантом Качинской школы! Впереди второй этап, этап сложный, важный и ответственный в деле освоения искусства летного дела на современных самолетах-истребителях. Пройдя этот этап, каждый может называть себя военным летчиком-истребителем. Это гордое и почетное звание, для этого придется много трудиться и учиться, овладевать сложной и современной техникой. Такая почетная задача доверена не всем, и это доверие надо оправдать! Тем более и времена надвигались грозные, Вторая мировая война, развязанная германским фашизмом, уже была в разгаре. Правительство нашей молодой республики вынуждено было уделять большое внимание обороноспособности государства, создавать новейшую технику и, главное, готовить профессиональные кадры.

Мы, молодые курсанты военной летной школы, с первых дней нахождения в ее стенах хорошо усвоили свои задачи, исходящие из международной обстановки 1938–1939 годов, особенно все осознали это после выступления начальника Качинской школы комбрига Иванова, который начал свою службу еще в царской армии. Нам был дан срок — один год, как видно, срок сжатый, а задача сложная и ответственная, ведь предстояло



полностью мобилизоваться, что называется, «перейти от «гражданки» на военный лад». Это означало максимально и рационально использовать отведенное время на учебу и овладеть боевым самолетом в срок.

Надо отметить, что весь наш выпуск с этой задачей справился успешно. К концу 1939 года мы приступили к сдаче государственных экзаменов. Но благодаря тому, что в Финской войне наконец наступил перелом в нашу пользу благодаря успешным действиям Красной Армии, экзамены были прекращены, и наша учеба продлена еще на два месяца, так что закончили мы полностью Качинскую школу в феврале 1940 года. Учеба была очень напряженной, много приходилось работать над теоретическими науками и много летать. Мы, курсанты, фактически на год с лишним были отключены от всего другого, кроме учебы. Дисциплина была строгая, порядки жесткие, распорядок дня крепкий, никто не смел и подумать о каких-либо вольностях. Все было направлено и нацелено на качество учебы, на отличную работу на земле и в воздухе.

И все же какое это было хорошее, волнующее и романтическое время! Можно сказать, это было лучшее время задорной жизни, время формирования характера, воспитания стойкости, упорства и мужества. Чувствуешь, что живешь полнокровной, заполненной жизнью, сознанием, что с каждым днем становишься сильнее, образованнее и нужнее своему обществу — человеком, военным человеком. Очень много хороших и приятных воспоминаний осталось об учебе в Качинской летной школе, и хочется, хотя бы коротко, остановиться на отдельных моментах.

Как только мы приехали в Качу, нас, курсантов, собрали в Доме офицеров и перед нами выступил начальник школы комбриг товарищ Иванов. Тот, кто слушал комбрига, никогда не забудет того сильного впечатления от его



ораторского мастерства, умения увлечь, зажечь огонь в сердцах слушателей. Он так красиво, умело, вдохновенно, страстно и убедительно говорил, что мог заставить кое-кого прослезиться. Позже мы бывали свидетелями моментов, когда большинство женщин не выдерживали и плакали, слушая Иванова на вечерах в дни торжественных праздников.

Говорили, что он бывший царский офицер-кавалерист, а ранее даже был артистом. Высокого роста, плотного телосложения, очень приятный и обаятельный человек. И вот, заканчивая свое выступление перед курсантами о задачах школы по подготовке военных летчиков, комбриг Иванов своим сильным и страстным голосом объявил:

— В вашем выпуске, среди вас, в зале сидят курсанты нашей школы — сын главы нашего государства И.В.Сталина — Василий Сталин и сын легендарного героя Гражданской войны М.В.Фрунзе — Тимур Фрунзе.

Мы боялись шевельнуться, посмотреть — где Василий и Тимур, какие они!

Василия и Тимура мы увидели в столовой на обеде. Самые обыкновенные молодые ребята. Василий Сталин был чуть выше среднего роста, рыжеватый, несколько конопатый, но худощавый и стройный парень. А Тимур Фрунзе — высокого роста, крепкого и красивого телосложения, стройный, здоровый. Дружили они втроем. Василий, Тимур и москвич Ляпин, который очень хорошо пел и играл на струнных инструментах. Конечно, читателю захочется узнать, как жили, учились, как вели себя Василий Сталин и Тимур Фрунзе.

Я не ставлю целью в своих воспоминаниях описывать подробности, а коротко сообщу следующее. Тимур Фрунзе был скромным, малоразговорчивым, корректным и дисциплинированным курсантом. Учился прилежно и хорошо. Особо ничем не отличался от остальных курсантов. Василий Сталин, по мере освоения в обстановке,



стал вольно и свободно себя вести, никого не боялся и не признавал. Все, что ему хотелось, себе позволял, учился неважно, не старался. В наряд не ходил, строй вообще не признавал, с распорядком дня не дружил. Видимо, никто из руководящего состава не желал с ним связываться. Но все же нашелся один смелый командир, кто не посчитался с тем, что перед ним сын самого Сталина. Это был преподаватель по теории полета (не помню сейчас его звания) товарищ Успенский, который поставил Василию двойку в журнал за незнание материала. Того справедливого и отлично знающего свое дело преподавателя мы все очень уважали и любили. После такого события, ведь двойка Василию Сталину — это необыкновенный случай, кто-то решил донести о произошедшем самому Сталину, из каких соображений — кто его знает.

Что ответил И.В.Сталин, как он реагировал на этот сигнал, мы не знали, но по тому, какие произошли изменения у нас в школе, мы почувствовали, что, надо отдать должное И.В. Сталину, отец Василия под защиту не взял. Все изменилось. Василий стал вести себя как обыкновенный курсант военной школы. Кончилась его вольготная и бесшабашная жизнь, все выполнял, как и другие курсанты, даже в наряд ходил.

Говорили так. И.В.Сталин прислал письмо на имя комбрига с категорическим требованием и под его личную ответственность держать Василия только на строгом уставном положении, никаких поблажек не давать, за неповиновение строго наказывать и сообщать об этом ему в Москву. О том, что письмо с таким содержанием действительно было, я узнал многие годы спустя. За год с лишним пребывания в школе я хорошо узнал Василия Сталина, чуть ли не каждый день встречаясь в УДО. Он стал совсем другим, чем был вначале. Общительный, веселый, часто вступал в споры о летном деле. Иногда спорил об автомобиле (он тоже управлял машиной, и не-



плохо). Он стал активным и любознательным курсантом, как и все. Во время перерывов на занятиях в УДО мы, молодые ребята, энергии хоть отбавляй, спорили, шутили, баловались, бывало, в курилках. Я хотя и не курил тогда, но всегда тянулся в то место, где находился Василий, послушать о Москве, о других вещах, что-нибудь новенькое ухватить. Сам Василий всегда рассказывал много интересного.

В школе две эскадрильи обучались на самолетах И-16 и две — на И-15бис (Чайка). Василий обучался на И-15, я на И-16, поэтому на аэродроме мы почти не встречались. Летал он хорошо. Но все же, когда он стал летать самостоятельно, ему построили на заводе специально двухместный боевой самолет, и с ним всегда в другой кабине вылетал его инструктор, для страховки. Самолет был покрашен в красный цвет, чтобы на земле или в воздухе отличаться от других. А летал и все выполнял он сам. Такая страховка, может, была и не лишней, потому что авиация есть авиация... а Василий Сталин все же один. Только этим он и стал отличаться от других курсантов.

Дня через два-три после того как мы стали курсантами Качинской школы, я обратил внимание на курсанта низенького роста, чернявого крепыша, сразу подумав, что это кто-то из моих земляков.

— Слушай, приятель! Не земляки ли мы с тобой? — обратился я к нему.

— Наверное, нет, а откуда ты? — спросил он меня.

Он сказал «наверное, нет», потому что я внешне очень мало похож на крымского татарина. А когда я объяснил, что родом из Крыма, он сразу заулыбался и сказал:

— А... Шумский, значит, тогда, конечно, земляки, и даже близкие. Я из Алупки, Аметхан Султан, будем знакомы.

— А я Чалбаш Эмир-Усейн, — протянул я ему руку.





Вот так и познакомился я с будущим военным летчиком, прославленным советским асом, впоследствии ставшим дважды Героем Советского Союза Аметханом Султаном.

С первых дней мы с ним крепко подружились и надолго. Попали в первый отряд, к счастью, оказались вместе в одной летной группе, оба обучались на И-16 у одного инструктора. Наша группа состояла из одиннадцати человек, я был назначен старшим. Учеба нам давалась легко, правда, Аметхан не особенно любил теоретическую подготовку, но зато в летной был одним из первых. И даже самостоятельно на боевых самолетах мы вылетели одними из первых и до конца учебы никаких затруднений или неприятностей в летном деле не имели. Вообще же наши наставники и учителя были прекрасные, опытные и методически грамотные люди, имеющие огромный опыт в подготовке и выпуске летных кадров.

Нашим инструктором был младший лейтенант Александров, низенького роста крепыш, очень быстрый в движениях и разговоре, всегда собранный, подтянутый и очень требовательный к себе и к нам, курсантам. В дальнейшем я многое у него перенял, как в летном деле, так и в командирских навыках. Командиром звена был у нас старший лейтенант Дорошенко, командиром отряда капитан Крутов, а комэском майор А.П. Жуков.

Самолет И-16 был строгим самолетом в технике пилотирования и очень вертким на земле (рулежка, взлет, посадка), но зато был одним из лучших в мире на тот момент по маневренности в воздухе. Самым трудным элементом полета на И-16 был элемент посадки, точнее, пробег после посадки. Малейшее ослабление внимания на пробеге, ошибка в действиях рулями для сохранения направления на пробеге приводили к резкому развороту, особенно при штилевой погоде. А это означало: если разворот произошел на большой скорости, самолет мо-



жет потерпеть аварию, разворот на малой скорости — «поломочка», подвернет ножку (шасси) под себя и лежит на крылышке.

Инструктор Александров со своей требовательностью и быстротой реакции так тренировал нас на земле, что ни один из его курса за все время ни разу не развернулся и не поломал ни один самолет. Это была заслуга Александра. Впоследствии, будучи оставлен в школе инструктором и работая с Александровым вместе в одном звене, я всегда помнил и обучал своих курсантов по его методу, и ни один курсант не принес мне «поломочку» из-за неудерживания направления на пробеге.

Курсанты закреплялись за боевыми самолетами и летали все время на своих самолетах. Мы с Аметханом летали по очереди на одном самолете. Александров часто хвалил нас за прилежное отношение к полетам, за любовь к самолетам, за трудолюбие и ставил нас в пример перед группой. Но однажды мы с Аметханом провинились и получили наказание: по три наряда вне очереди. А было это вот за что. Мы сговорились с Аметханом частично изменить задание в воздухе, выработали свой комплекс выполнения фигур сложного пилотажа и решили все это проделать. Казалось, все шло хорошо, никто ничего не заметил, но, оказывается, нам так только показалось. На полетах Александров ничего не сказал, хотя подошел ко мне, когда я наблюдал за полетом Аметхана в зоне, и спрашивает:

— Как, нравится «почерк» земляка?

— Хороший «почерк», товарищ инструктор, — отвечаю, — чисто работает земляк.

— А по-моему, не чисто. Ладно, на разборе уточним, — сказал и отошел.

Оказывается, он видел мой полет. Зная, что мы неразлучная пара и все делаем одинаково, решил посмотреть «почерк» второго «артиста», Аметхана. Нам досталось



тогда крепко. Но взаимное уважение от этого не ухудшилось, потом нам он говорил:

— Ну что, землячки, торопитесь резвиться по своему стилю? Ничего, это время не за горами. Скоро учебе конец, разъедетесь, будете сами себе хозяевами в воздухе, будете изобретать, выдумывать другие варианты пилотажа... Всякое может быть. Может, и сама жизнь заставит думать, искать новые, менять устаревшие понятия в овладении летным мастерством, времена надвигаются грозные...

Александров предвидел некоторые вещи, сам искал новое, стремился подготовить себя к будущему... Он не раз высказывал мысли о том, чтобы с инструкторским составом отрабатывались элементы боевого применения, но, к сожалению, мало кто обращал на это серьезное внимание, видимо, остро не хватало времени, надо было срочно, быстро и качественно готовить летные кадры именно с точки зрения техники пилотирования.

Я очень любил технику, и меня в любое время тянуло к ангарам, где готовились самолеты к полетам. Постепенно эту любовь я сумел привить и Аметхану. Имея за собой закрепленный самолет, мы под любым предлогом старались убегать на аэродром и принимать участие в подготовке самолетов к полетам вместе с техниками. Нам часто это удавалось, и мы с удовольствием помогали своему технику: мыли, чистили, смазывали самолет, разбирали и собирали отдельные агрегаты и узлы. Это тоже отличная учеба, кроме всего прочего.

Однажды старшина засек нас:

- Курсанты Чалбаш и Аметхан, ко мне!
- Товарищ старшина, прибыли...
- Где были?
- На почте, товарищ старшина.
- Так, значит, на почте. Пишут?
- Много пишут, товарищ старшина...



— Так, так. В последний раз спрашиваю, где были?

Мы поняли, что старшину отряда Прокопенко Федора Федоровича так просто не провести, и решили сознаться.

— Были на аэродроме, товарищ старшина.

— А распорядок дня?

— Виноваты, товарищ старшина...

— За то, что честно признались и любите самолет, — прощаю, но не подводите, ребята, я же должен строго требовать выполнения распорядка дня, — сказал старшина и отпустил нас. Он тоже был курсант из нашего отряда, но к тому же был старшиной, первым и главным блюстителем порядка солдатской жизни. После окончания школы Прокопенко также был оставлен инструктором школы, и мы с ним работали в одной эскадрилье. Очень хороший и душевный человек.

Школу мы закончили досрочно, сдав все государственные экзамены. Всех нас с ног до головы одели в но-



Курсант Качинской Краснознаменной военной авиационной школы  
им. тов. Мясникова Э.-У. Чалбаш (справа), 1939 год



венькое командирское обмундирование. Разумеется, мы заранее приготовили «кубики» на петлицы, но «вешать» их еще нельзя, т.к. не объявлен приказ о присвоении нам звания, хотя мы уже знаем, что нам присвоят звание «мл. лейтенант» (по одному кубику на петлицах). Все заботы и волнения позади, свободного времени много. Решили по инициативе Аметхана отпроситься на денек и поехать в Севастополь, посмотреть панораму, побродить по городу.

И вот долгожданный день настал. Ждем построения для зачитки приказа о назначении, все очень возбуждены, гадают и предсказывают: кто куда попадет. Задолго до этого были слухи, что кое-кого оставят инструктором при школе. Чувствуя недоброе по поведению моего инструктора, я обратился с просьбой отправить меня куда угодно, хоть на Дальний Восток, мотивируя свое желание двумя факторами: никогда еще из Крыма не выезжал и очень хочется попасть в строевую часть, стать боевым летчиком. На все это комэск Жуков ответил одним словом: «Посмотрим!»

И вот пришло время разгадать, что означало «посмотрим». Подается команда на построение, мы уже знаем: будут зачитывать приказ наркома обороны. Выстроились, никто в строю не шелохнется, абсолютная тишина, стоишь и думаешь: скорее бы... Наконец-то начальник штаба начал читать... После обычной шапки приказа появилось слово — «назначить»... перечисляются фамилии товарищей. Прокопенко, Абросимов, Гришин, Костин, Макаров, Чалбаш... список продолжается, маленькая пауза и, не верю своим ушам, — «летчиками-инструкторами при Качинской школе». Чего я больше всего боялся — случилось. Настроение упало, слушать дальше не хотелось, завидовал товарищам, назначенным в строевые части. Мой друг Аметхан Султан попал в строевую часть, в Белорусский военный округ. Но что



поделаешь, ты уже полностью военный человек, а приказ обсуждать не положено.

Вот так я и стал летчиком-инструктором. Правда, долго я не мог смириться с этим, бунтовал, внутренне, конечно, в тренировочных полетах допускал воздушное хулиганство — наказали, при заходе на посадку умышленно садился с большими недолетами, в пределах допусков, — стыдили, я считал, что этим добьюсь отправки в часть. Но однажды А.П. Дуков вызвал меня в кабинет и сказал:

— Товарищ Чалбаш, прекратите все ваши фокусы, они нам хорошо известны, вы не первый и не последний, на днях будете принимать свою группу.

Анализируя все это впоследствии, я не раз убеждался в своей неправоте. Все-таки какое это почетное и ответственное дело — обучать других летать, из этих, неуклюжих на первый взгляд, робких в действиях ребят делать военных летчиков! Кто был и теперь есть летчик-инструктор, знает в этом своеобразную радость труда, настоящую моральную удовлетворенность от того дела, которое тебе поручено. Кроме того, инструктор получает огромную тренировку в полетах. Он становится мастером своего дела, владеет своим самолетом в совершенстве, в полном смысле этого слова. Впоследствии, на фронте, все это очень пригодилось. Даже на И-16 против грозного врага на Ме-109 можно было вести успешную борьбу в воздухе, умея максимально использовать прекрасные маневренные возможности своего самолета. Когда мы несколько освоились на фронте, пришли к выводу: вовремя обнаруженный враг в воздухе, каким бы коварным и сильным он ни был, ничего не сможет сделать самолету И-16, если тот в умелых руках. И, в общем, это было действительно так. Подробнее о положительных и отрицательных моментах в воздушном бою с противником я расскажу позже.



А пока я на Каче, работаю инструктором. Получил группу, познакомился со всеми своими курсантами и начал обучать их летному делу. Как обычно бывает, в группе попадают сильные, средние и слабые ребята. Искусство инструктора не только в умении самому летать, надо еще и самому быть хорошим методистом, уметь определять людей всесторонне. В общем, методика обучения — целая наука, причем не простая. В летном деле неправильный подход, переоценка фактов или ошибки нередко приводят к плачевным результатам. Но в этом рассказе не ставится цель изложения элементов методики.

Работать приходилось много и на земле, и в воздухе. Первую свою группу я выпустил успешно. Подучил вторую — опять все сначала. Мы уже опытные инструкторы, очень много налетали по кругу и в зоне на высший пилотаж. И нам хочется что-то новое, более интересное и сложное осваивать для себя. Помнится один случай.



Э.-У. Чалбаш — летчик-инструктор Качинской Краснознаменной военной авиационной школы, Кача, 1940 год

Однажды мы перелетали на другой аэродром для полетов и заранее договорились с инструктором Василием Зайцевым (разумеется, тайком от всех): полететь подальше к Симферополю и провести там воздушный бой. На глазах начальства это делать было нельзя, к сожалению большому, такие вещи не только не одобрялись, но и строго за это наказывали (по какой-то непонятной причине элементом боевого применения даже с инструкторами не разрешалось заниматься). Как



впоследствии оказалось на фронте, это было для наших летчиков вредной практикой. Но все же мы ухитрились иногда по-настоящему отвести душу в воздухе.

Взлетели мы с Василием Зайцевым и парочкой пошли на Симферополь. Дело было рано утром, как и договорились, разошлись в разные стороны, затем сошлись на лобовых и начали свободный воздушный бой ОДИНОЧНЫХ истребителей.

Бой проходил на окраине города, на высоте 3000–4000 метров. Оба мы, имея хорошую летную подготовку, не собираемся уступать друг другу, а стремимся как можно быстрее зайти другому в хвост и тем самым стать победителем, но пока это не удастся ни ему, ни мне. Увлечшись, вошли в азарт, уже над центром города и почти над крышами домов носимся. Бой прекратили, Василий направился на свой аэродром, а я, чтобы несколько позже вернуться, перелетел через гору Чатыр-Даг, прошел над своей деревней, выполнил пару комплексов сложного пилотажа и тоже вернулся на аэродром, чтобы в назначенное время приступить к вывозке своих курсантов.

От этого полета мы с Василием получили огромное удовольствие, только жаль, что приходилось все это делать тайком. За время инструкторской работы на Каче, облетав почти весь Крымский полуостров, в одном месте недалеко от Севастополя я заметил очень оригинальное расположение двух высоких скал причудливой формы. Как-то в разговоре с Василием я упомянул об этих скалах и показал на карте их расположение. К моему удивлению, Василий рассмеялся:

— Так это же мои скалы, я давно их знаю и даже пробовал пролететь между ними, но пока оставил, один не решался. Как раз хотел об этом сообщить тебе.

— Считай, что твое сообщение состоялось, что будешь делать дальше?





— Надо подлететь и хорошенько изучить, присмотреться, рассчитать, а затем, что делал Валерий Чкалов, помнишь?

— А как же, помню, батя посадил его на гауптвахту, — отвечаю, смеясь.

— Значит, понято правильно, пролетим, — сказал Василий.

Летали мы туда с Василием три раза, а на четвертый пролетели между скал. И уже в полете я осознал и понял вкус инструкторской работы. Интересная, ответственная, сложная работа, много сил и умения приходится отдавать, чтобы из курсантов сделать военных летчиков-истребителей. В первое время мне очень много помогал бывший мой инструктор Александров. Подсказывал, как правильно построить систему обучения на земле и в воздухе, объяснял пределы допусков ошибок курсантов, учил четкости в действиях, требовательности к курсантам. Давал много ценных советов, за что я ему очень благодарен. Он будто искупал какую-то свою «вину» передо мной. Оказывается, это по его инициативе меня оставили инструктором в школе.

Я полностью освоился с работой, мы теперь были равноправными инструкторами и соревновались с Александровым в быстрой и качественной подготовке к выпуску курсантов своих групп. Работали рядом, в одном звене. Лето 1941 года мы проводили в лагерях, в Мамашайской долине. Аэродром был рядом с морем, а лагерь наш прямо на берегу моря, можно сказать, «на пляже». Летом летали очень много, уставали, но стоило хорошенько искупаться в море, поплавать после полетов, усталости как не бывало. Утречком встанешь, сделаешь зарядку — и в воду, погода чудесная, воздух чистый, ароматный. Устроились мы как на курорте. Отличная пора жизни, полной энергии, здоровья и счастья оттого, что занимаешься полезным и нужным для страны делом.



Но недолго пришлось наслаждаться такой жизнью. Фашистские главари совсем другое придумали для людей и давно готовились, как сейчас стало известно, в один прекрасный день перечеркнуть все хорошее, все прекрасное, что есть в жизни человека, и принести неисчислимое горе, страдания, муки, слезы и невзгоды.

Этим днем они выбрали день воскресный, 22 июня 1941 года. Вероломно, без объявления войны, напали на Советский Союз по всей его западной границе: от Балтики до Черного моря. После напряженной работы накануне мы спали сладким сном в своем палаточном городке на берегу моря. Проснулись от сильных многочисленных толчков разрывов падающих фашистских бомб. Никто ничего не знал, а о том, что началась война, вообще и в мыслях не было. Только к одиннадцати часам, когда прилетел из основной базы комиссар школы, мы узнали о начале Великой Отечественной войны.

После митинга все разошлись по своим местам и начали заниматься каждый своим делом. Летать стали больше, нагрузка увеличилась. Если обычно за смену мы выполняли 25–30 посадок, то теперь до 45–50, а то и 60 посадок с курсантами. На аэродроме стояли боевые самолеты с заряженным оружием, закрепленные за инструкторами на вылет. По боевой тревоге мы немедленно направлялись к своим самолетам и вылетали для защиты Севастополя от врага. Небо над городом сильно изменилось. Теперь на высоте 4000 метров висели аэростаты заграждения. Нам же надлежало патрулировать зону в районе 5000–6000 метров высоты. Надо сказать, это было непривычным для нас делом. Во-первых, мы вылетали в легкой летной одежде, а там холодно, морозно, самолеты не герметизированы; во-вторых, резко ощущалось кислородное голодание на этих высотах, сказывалась не натренированность организма. Мы часто слышали, а потом и вспоминали, что пионером осво-



ения высотных полетов был великий летчик В.П.Чкалов, который благодаря систематическим тренировкам и могучему организму мог подниматься без кислородного прибора до высоты 7000–7500 метров. А вот мы на такую высоту тогда вообще не летали, поэтому трудно было дышать. Но опуститься нельзя, там аэростаты, а положенное время, один час, надо находиться над городом, так что одновременно и тренировались.

За несколько дней я успел раз шесть вылететь над Севастополем. Но в скором времени Качу мы покинули.

### **Качинская школа покидает Севастополь**

На подготовку к перелету был отведен всего один день. Летный эшелон полностью сформирован, перелет совершают летчики из постоянного состава, все остальные — курсанты, техники, солдаты грузятся на железнодорожные эшелоны со всем имуществом школы. Старейшая из старейших Качинская истребительная летная школа покидает родные берега Черного моря, покидает солнечные долины, цветущие сады и виноградники родного Крымского полуострова. Расставание с Качей было очень грустным для всех нас. Грустным не только потому, что приходится уходить с насиженных мест, а еще и потому, что за эти шесть-семь дней войны враг, не считаясь ни с какими потерями в живой силе и технике, рвался вперед и продвигался довольно стремительно в глубь нашей территории. Это наталкивало на мысль, что он может дойти и до Крыма, хотя ни у кого из нас не было сомнения в том, что временному успеху немецких захватчиков будет положен конец, что враг будет остановлен и прогнан с нашей территории. Поэтому, как бы грустно ни было, мы все были уверены, что Качинская школа, перебазировавшись на новое место, будет еще больше и



лучше готовить летные кадры, очень нужные для фронта, для будущих воздушных сражений с врагом.

Качинская школа успешно справилась с этой задачей. Питомцы Качинской школы во время Великой Отечественной войны стали прославленными воздушными бойцами, как и их старшие товарищи, выходцы из стен Качинской школы. Выпускники Качи еще на полях сражений в Испании с немецкими фашистами, на Халхин-Голе и у озера Хасан с японскими самураями и белофиннами в 1939–1940 годах показали, что значит подготовка в ККВАШ! Не одна сотня качинских летчиков удостоена высокого звания Героя Советского Союза, а многие из них — дважды Героя. Мой земляк и однокашник Аметхан Султан стал дважды Героем Советского Союза.

Ограничиваться описанием отдельных событий или моментов славных дел и традиций Качинской школы было бы исторической несправедливостью, о ней можно было и давно нужно написать целые тома. Я глубоко убежден, что люди с величайшим удовольствием читали бы страницы, насыщенные богатейшими событиями и революционными традициями, начиная еще со времен Гражданской войны по настоящее время. Я никогда в жизни в печати не выступал, за исключением отдельных статей в газетах по чисто авиационной тематике, то есть методике обучения летчика, о полетах на низких высотах, воздушно-стрелковой подготовке летчика, работая в школе воздушного боя в Люберцах в 1944–1945 годах. Для меня это очень трудная задача — писать. Мне кажется, гораздо легче совершить самые сложные полеты днем или ночью на реактивном истребителе, чем описывать события давних времен. Очень трудно вспомнить сейчас подробности всех событий, участником которых был сам, были боевые друзья-товарищи, изложить на бумаге правдиво поучительные эпизоды фронтовой жизни. Это одна из нелегких задач.



Возникает вопрос, что же натолкнуло меня взяться за карандаш. Читая материалы, посвященные Великой Отечественной войне, я решил попробовать изложить то, что делал сам, видел, будучи на войне и находясь двадцать два года на летной работе. Постараюсь, по силе своих возможностей, вспомнить и описать отрицательные и положительные, но поучительные эпизоды авиационной фронтовой жизни, как фактически все было.

Итак, 28 июня 1941 года... В этот день мы приступили к перелету по маршруту: Кача — Красный Кут, разумеется, с многими посадками по пути.

Вылетели рано утром, погода чудесная, летели звеньями в строю отряда, причем на многих самолетах шасси не убирались (были законтрены на всех самолетах И-16). Первую посадку мы должны были произвести на Чугуевском аэродроме. Вначале все шло хорошо, но на второй половине маршрута мотор моего самолета начал перегреваться и работать с большими перебоями. Все мои старания поддержать работу мотора, хотя бы в таком состоянии, ни к чему не привели. Мотор все больше стал сдавать, и я вынужден был отстать от группы и идти со снижением. Я уже понял, что до Чугуева не дотяну и придется садиться вынужденно. Это была моя первая вынужденная посадка в жизни. Страха никакого, а волнение было, кругом подо мной прекрасные равнинные поля с золотистыми украинскими хлебами. Облюбовав себе подходящую поляну, уточнил расчет, выключил мотор и произвожу посадку. Все было хорошо, но самолет, пробежав немного по пшенице, легонько перевернулся и лег на лопатки (скапотировал). Я очутился висящим на ремнях вниз головой, а кругом удивительная тишина. Развязал ремни, открыл боковинку и стал вылезать. В это время подбежали женщины, работающие в поле, и помогли мне выбраться из кабины. Видимо, второпях да и в горячке где-то зацепил и поранил палец на руке.



Увидев кровь, мои дорогие женщины испугались, что я ранен. Я их успокаиваю, говорю, что цел и невредим, все хорошо, но настойчивости украинских женщин надо позавидовать. Тогда я впервые в жизни услышал настоящую украинскую речь, ничего не понимал, что они говорят, но прекрасно понял одно: это была настоящая материнская забота о советском летчике, и хотя война и далеко бушевала, народ готов был оказать любую помощь. Это сразу было заметно и еще по такому факту. Когда меня привели в больницу к врачу, там уже было все подготовлено к приему раненых с фронта. Врач внимательно меня осмотрел, ощупал — все в порядке. Не дотянув до Чугуева каких-то 20 километров, я очутился в царстве многочисленных пустых кроватей с белоснежными простынями.

Я немедленно связался с Чугуевом, доложил о своем положении, координаты и, пока техники приехали на машине за моим самолетом, отдыхал в больнице. Так настоял врач. К вечеру самолет отбуксировали в Чугуев. Поврежден был только киль и погнуты лопасти винта. Когда я садился вынужденно, с воздуха казалось, что поле с пшеницей ровное, и кто мог подумать, оказывается, эта пшеница в рост человеку. Но и зная об этом, другого выхода не было, все равно пришлось бы садиться. На пробеге пшеница в буквальном смысле намоталась на контрующую шасси ось, и самолет скапотировал. Вот так уродила родная украинская земля в 1941 году, поэтому мой самолет перевернулся.

Приехав в Чугуев, я доложил о себе начальнику Чугуевской летной школы комбригу Богослову. Он меня выслушал, дал указание своему техническому составу отремонтировать мой самолет, а мне сказал одно: «Пока отдыхайте».

Через два дня меня вызывают к комбригу, и товарищ Богослов мне говорит:



— Вы остаетесь в Чугуевской школе, будете принимать группу и обучать летчиков.

— Товарищ начальник школы, я инструктор Качинской школы, у меня там есть своя группа курсантов, и я должен явиться в свою школу, — отвечаю я.

— Сейчас военное время, все равно где обучать летчиков, будете работать у меня в школе инструктором.

— Но без разрешения своего командования я не могу оставаться у вас.

Комбриг Богослов рассердился и приказал:

— Идите к командиру отряда, принимайте группу и начинайте возить, за все остальное отвечаю я. Понятно вам?

— Понятно, товарищ комбриг, — ответил я и ушел. Хожу по аэродрому и все думаю, как мне быть? Как выкрутиться из этого положения? Самолет мой еще не отремонтирован, остаться тут — абсолютно никакого желания нет, и я твердо решил прибыть в свою школу.

Безусловно, товарищ Богослов был прав со своей стороны и имел полное право меня задержать у себя и использовать как инструктора, но я тоже не мог так легко, одним махом отказаться от своей группы, от своих курсантов, которые ждут меня не дождутся. Ведь мне надо выучить их так, чтобы они могли как можно лучше выучиться летать за тот короткий промежуток времени, что отделяет их от отправки на фронт, да и, кроме того, мог ли я вообще оставить свою родную Качинскую школу, которую очень любил и гордился ею? Нет, не мог.

В подавленном состоянии два дня я бродил по аэродрому, группу не принимаю, хотя командир отряда неоднократно напоминал о группе и грозился доложить начальнику школы. Надо отдать ему должное, видимо, он понимал как летчик мое состояние и, конечно, никому не докладывал. В это время группа летчиков-инструкторов усиленно тренировалась в воздухе на боевое применение.



ние. На УТИ-4 и И-16 проводили воздушные бои между собой и затем, после посадки, делали полный анализ полета на воздушный бой, опять вылетали. Оказывается, эта группа готовилась на фронт. Перед очередным вылетом на воздушный бой я подошел к самолету УТИ-4, на котором собирался вылетать летчик в звании «сержант». Мне все равно делать было нечего, несколько дней уже не летаю, соскучился по небу и решил попроситься в полет в качестве пассажира.

— Товарищ сержант, разрешите с вами в заднюю кабину?

— А вы, младший лейтенант, кто будете? Что-то я вас не знаю

— Я инструктор, но качинский, сижу у вас вынужденно.

— А, я слышал о вас. Садитесь, только побыстрее.

Я моментально надел парашют, вскочил в кабину и дал знать, что готов. Он запустил мотор, вырулил, и мы взлетели с напарником строем. От этого полета у меня осталось очень хорошее впечатление. Я считался хорошим летчиком, владеющим своим самолетом в совершенстве в технике пилотирования, но должен признаться, что был восхищен полетом этого коренастого, плотного, с широкой улыбкой на лице летчика-сержанта, который уверенно, грамотно и энергично пилотировал самолет, чувствуя его в любом положении в воздухе. Он не допустил ни единой грубой ошибки в пилотаже (кто-то, а мы, инструкторы, моментально обнаруживаем любую ошибку летчика в воздухе), демонстрировал умение выжать из самолета все, что тот может дать. Причем это он проделывал не грубо, а очень грамотно. Инициатива в воздушном бою почти все время была в его руках, и он, бесспорно, одержал победу над своим «врагом».

После полета он спрашивает у меня:

— Ну, какое впечатление у вас от полета?





— Впечатление очень хорошее, замечаний нет, — отвечаю ему шутя.

— Нет, нет, вы не стесняйтесь, критикуйте. Я не обижусь, вы же больше имеете опыта в полетах, — говорит он.

— Опыт-то у меня в полетах на пилотах, возможно, и больше, — отвечаю ему, — но, к сожалению, в воздушных боях почти никакого, мы же инструкторы, а не боевые летчики. Так что я получил огромное удовольствие от вашего полета.

— Ну, огромное спасибо за похвалу. Мы вот, небольшая группа, выпросились на фронт и имеем возможность хоть несколько дней потренироваться как следует. Раньше было, как и у вас, круг — зона, зона — круг и ничего другого.

Я поблагодарил его за полет и отошел в сторону, где встала группа летчиков и оживленно беседовала. Многие меня уже знали, откуда и как попал к ним. Как только я подошел к ним, меня спросили:

— Ну, как воздух над Чугуевом? Отличается от качинского?

Я, поняв смысл вопроса, ответил:

— Да, некоторое отличие есть, видимо, обстановка этому способствует...

— Обстановка способствует пока только им, счастливым, они-то на днях поедут и будут заниматься настоящим делом, а мы повторением пройденного....

— А кто это был, что так хорошо меня покатал сейчас? — спрашиваю.

— Это же инструктор Кожедуб, он с начала войны ежедневно пишет рапорта, чтобы отправили на фронт.

— И все же добился?

— Он настойчивый парень. И летчик толковый, и вообще о нем плохого не скажешь, он и товарищ хороший.

— В том, что толковый летчик, я убедился в воздухе, владеет машиной прекрасно, — заметил я. На этом



разговор прекратился, летчики пошли готовиться к вылету, а я все обдумывал, как мне добраться до дому, до своей школы. Мне вдруг сильно захотелось немедленно возвратиться в свою школу, попасть в среду моих товарищей. Значит, все же можно попасть в строевую часть, на фронт! Раз в Чугуевской школе группа выделена на фронт, наша школа тоже может выделить? Качинская не отстанет в таком деле. Значит, надо как можно скорее добираться до дому, можно прозевать и опоздать. Любыми путями решил я удрать отсюда, чтобы на месте тоже упорно добиваться отправки на фронт. Вот при таких обстоятельствах в начале июля 1941 года на аэродроме Чугуевской летной школы мне посчастливилось познакомиться и даже слетать на одном самолете с летчиком-инструктором сержантом Кожедубом, который впоследствии стал прославленным советским летчиком, асом, трижды Героем Советского Союза. Откуда я мог тогда знать, кто будет этот летчик, фамилия которого Кожедуб? Но, когда я побывал с ним в полете, мое инструкторское чутье подсказало, что это грамотный, волевой, инициативный человек, безупречно владеющий своим самолетом летчик, у которого большое будущее. К такому выводу я пришел тогда, большего ни я, ни другие знать не могли.

А пока счастливой дороги, как говорят, ни пуха ни пера! Группа Кожедуба собирается на фронт, а я промышляю, как бы скорее добраться домой, в свою школу, хотя теперь она в глубоком тылу. Как бы там ни было, побег я совершил, к своим добрался, правда, без самолета. Мой ведь так и остался в Чугуеве с погнутыми лопастями винта и помятым килем.

Как я добрался и как меня приняли, описывать не стану. Сразу же приступил к вывозке своих «осиротевших» курсантов, и все пошло как обычно, по-школьному. Свою группу я выпустил, все ребята разъехались по частям, я



получил еще одну группу. Мысль уехать на фронт меня не покидала. Написал уже два рапорта — отказали. А между тем кое-кому удастся вырваться на фронт, многим товарищам помог Василий Сталин, а вот мне пока не удастся. Решил снова заняться воздушным хулиганством, начальство терпело-терпело и, наконец, отстранило меня от полетов. Дали рулежную машину И-16 с мотором М-22, собрали со всего отряда «слабаков», не умеющих держать направление на пробеге, и поручили мне их тренировать и учить держать направление на этой рулевой машине. Еще в начале я упоминал, что сложным в пилотировании самолета И-16 был элемент пробега после посадки. И очень многие летчики, летающие на И-16, довольно часто имели неприятности на посадке. Затем осваивались и обуздывали самолет, он послушно вел себя на посадке и не разворачивался. Но при штилевой погоде нам, опытным летчикам, тяжело было летать на И-16. Однажды еще в Каче из-за штиля вообще прекратили полеты и решили использовать время рационально, показать всем, как надо держать направление при штиле. Тогда садился специально для этой цели прилетевший самолет, управляемый опытным летчиком, заместителем начальника школы. Остряки накаркали:

— А вдруг развернется, что тогда получится?

Как назло, в конце пробега И-16 развернулся, но, к счастью, скорость была мала, и самолет не поломался. Летчику стало неудобно считать эту посадку показательной, и он тут же улетел обратно. И-16 никому не прощал промаха, не считался ни с чинами, ни со званиями, раз не справился с задачей — красней.

Вот таким он был, наш тупоносый коротыш с маленькими крылышками истребитель И-16, который сильно послужил нашим войскам в первый период войны в воздушных и наземных сражениях с врагом. Но дело в том, что к 1941 г. во время боев уже обнажились главные не-



достатки И-16 — радиостанции вообще не было, вооружение слабое, скорость маленькая, и этот, откровенно говоря, паршивый истребитель не мог догнать даже любой тип немецкого бомбардировщика, те уходили свободно. Мы уже тогда говорили, что если бы И-16 имел большую скорость и сильнее вооружение, только тогда это был бы незаменимый грозный истребитель против хваленых фашистских «мессеров» и «юнкерсов». И даже несмотря на все названные недостатки, он сумел снять с неба сотни и тысячи фашистских стервятников и не одну тысячу врагов отправил на тот свет.

Кроме того, он своей требовательностью к летчикам в полетах способствовал воспитанию летчиков-истребителей того времени грамотно, умело выполнять фигуры простого и сложного пилотажа и все другие элементы полета. Он заставил летчиков полюбить себя. Тому, кто летал на И-16 и владел им, в последующих типах истребителей делать было нечего. На Як-1, Як-3, Як-7, Як-9, Миг-1, Миг-3, Ла-5 и Ла-7 гораздо легче было летать, чем на И-16.

Итак, передо мной поставлена задача — научить курсантов держать направление. Что из себя представляет рулевая машина? Это самый обыкновенный старый И-16 с вырезанной перкалью на плоскостях, чтобы он не мог оторваться от земли. Почти полмесяца я «летал» по земле на этой машине. Бывало, разгону его так, чтобы хоть немного оторваться от земли (соскучился по воздуху), и иногда это удавалось на полтора метра, на метр, но, честно говоря, это было просто баловство. Зато всех «слабаков» курсантов выучил держать направление. Это тоже была большая польза общему делу.

С фронта шли очень тревожные вести, совсем обнаглевший и коварный враг продвигался вперед, все ближе и ближе подкрадываясь к нашей столице — Москве. Мои товарищи считали своим долгом перед Родиной



быть там, где сражаются наши боевые друзья. Мы никак не могли примириться с тем, что враг подходит к Москве, а мы, находясь в глубоком тылу, ничем не можем помочь нашим войскам.

Подавляющее большинство из нас, инструкторов, считали, что бессмысленно в такой критический для нашей страны момент обучать курсантов летному делу. Ведь, пока эти ребята станут боеспособными летчиками, пройдет много времени, а положение на фронтах тревожное, поэтому в настоящий момент наше место только на фронте. Чтобы нас, огромное количество опытных летчиков-инструкторов, немедленно отправили в действующую армию и использовали в воздушных сражениях с фашистами. Однако такие рассуждения оказались ошибочными, и мы все в скором времени в этом убедились. Командование правильно поступало, сдерживая наш порыв скорее попасть на фронт, требуя быстрее и качественнее готовить новые кадры, нужные фронту. Жизнь показала правильность этих предвидений. Курсанты, которых мы обучали в то время, успели стать боевыми летчиками, прекрасно сражались с врагом и совершали героические подвиги во имя Родины. Бывшие мои курсанты в 1941 г. — В. Федоров закончил войну в Берлине, стал Героем СССР; Гудков, будучи сам же инструктором, на глазах товарищей в районе школы протаранил немецкий бомбардировщик Ю-88, а впоследствии, будучи на фронте, тоже стал Героем Советского Союза. И это только те мои курсанты, о которых я знаю. К сожалению, из-за давности времен позабыл героические подвиги остальных.

Но все это было потом, а пока обстановка под Москвой была угрожающей, враг во что бы то ни стало стремился захватить Москву и ко второй половине октября 1941 г. подошел на недопустимо близкое расстояние к столице. Но не вышло по фашистскому желанию, наши-



ми доблестными вооруженными силами враг, наконец, был остановлен. Голос Левитана об этом историческом моменте мы слушали с радостью, уже после того как нас самих наконец-то отправили на фронт! Парад войск 7 ноября 1941 года состоялся, но только не немецких войск, как они об этом растрепались на весь мир, а наших, советских войск, как обычно по плану, только с некоторым отличием от предыдущих парадов. После этого парада войска направлялась прямо на передовую, готовясь нанести врагу полный разгром. На этот парад были вызваны 12 экипажей Качинской школы, но из-за плохой погоды воздушный парад не состоялся. Но все это теперь касалось школы, а нас-то к тому времени уже ждали боевые дни.

### **Радостная весть**

В тот памятный день 6 ноября 1941 г., когда я возвращался на мотоцикле в гарнизон, недалеко от «учхоза» (так называлась наша точка) у меня мотоцикл закапризничал. Я стал его ремонтировать. Вижу, бежит мой бывший курсант, теперь тоже инструктор, сержант Валентин Карташов и кричит на ходу:

— Командир! Скорее домой, на фронт едешь!..

Я вначале подумал, что он шутит, но когда Карташов подошел ближе, вижу — правду говорит! Оставляю ему мотоцикл, бегу и от радости волнуюсь. Меня поздравляют, рассказывают, кто назначен командиром полка, что уже отправляющиеся летчики собираются в штабе эскадрильи. Прибегаю в штаб — все правильно, мы едем на фронт. Я счастлив, наконец-то буду выполнять ответственную и благородную задачу. Весь полк сформирован из постоянного состава нашей школы. Командиром полка назначен майор А.Н. Воротников, начальником штаба майор Мерзеликин, а комиссаром — батальон-



ный комиссар Фернери. На подготовку дали четыре дня. Хорошо помню, что успели по одному разу стрельнуть по конусу и, кажется, разок слетали звеньями. На этом тренировки кончились. На фронте мы снова почувствовали недостаток подготовки по боевым стрельбам. И дорого пришлось расплачиваться за это... Людскими жизнями...

Вылет назначен на 11 ноября 1941 года, цель — участвовать в сражении под Москвой. Передовая группа убыла заранее. Настроение у нас прекрасное, сборы наши короткие, вещей почти никаких не берем, все, что есть на себе — мы в зимнем летном обмундировании. Правда, взяли с собой шинели да шапки-буденновки. Товарищи, которые остаются, окружили нас, дают разные советы, завидуют нам и просят писать с фронта и, по возможности, помочь им попасть на фронт. Мы ведем себя более солидно, с ними разговариваем уже покровительственнее, горделиво и, конечно, на радостях обещаем чуть ли не золотые горы.

Еще и еще раз проверяем свое скудное навигационное снаряжение, тщательно проверяем и уточняем маршрут по карте. Весь вечер уходит на прощание и разговоры о предстоящем перелете на фронт. Утром нас подняли рано. Быстро умылись, оделись, позавтракали — и на аэродром. Идем к своим боевым самолетам, а наши труженики-техники уже разогревают подогревательные лампы и готовятся к запуску и пробе моторов. Все сделано, самолеты к полетам готовы, стоят в один ряд под теплыми чехлами. Зима в 1941 г. началась рано, и уже в ноябре стояли сильные и устойчивые морозы. Рассвело, погода тихая, на горизонте стоит морозная синеватая дымка. Хотя мы и одеты во все меховое, стоять на аэродроме становится холодновато.

С нетерпением ждем очень знакомую и любимую нами команду: «Летный состав, к командиру отряда», как обыч-



но. Но для нас привычная команда прозвучала необычно: «Летний состав, к командиру полка...», ведь сегодня предстоит не обычный школьный полет с курсантами, а полетим мы сами, в строю, далеко-далеко от своих друзей-товарищей, от своих курсантов — на фронт. На настоящую войну с беспощадным и коварным врагом, который вот-вот намеревается вступить своими погаными сапогами в нашу родную столицу — Москву. Вот что было главным для всех нас, и отлетающих, и остающихся, не обычным в этот морозный ноябрьский день 1941 года. Кто мог знать, что некоторые в последний раз видят своих товарищей, свою школу, что они в скором времени отдадут свою молодую жизнь за свободу и независимость нашей Родины, за то, чтобы потом люди могли жить счастливо, как подлинные хозяева своей земли.

Так оно и было. 11 ноября 1941 года перед вылетом 627-го истребительного авиационного полка на фронт многие товарищи навсегда распрощались со своей школой, с друзьями, а некоторые и своими родными, детьми, подругами жизни. Такова эта страшная и черная действительность, таковы жестокие законы войны. Разумеется, ни у кого из нас нет никаких тяжелых мыслей, мы сами добивались отправки на фронт и летим туда с большим желанием, не думая о последствиях.

Командир полка А.Н. Воротников собрал нас, дал последние указания и наконец скомандовал: «По самолетам!» От этих обыкновенных двух слов у настоящего, любящего свое дело летчика всегда бывает такое приятное ощущение, радость в душе. За всю мою летную жизнь эти два слова я воспринимал с исключительной радостью и с большой любовью и удовольствием сам произносил своим летчикам долгие-долгие годы. В тот памятный день фактически был дан старт на фронт этими словами. Мы побежали к своим самолетам, техники, с готовностью одеть нас, держат в руках парашюты.





Те, кто летал в зимнее время в те годы на истребителях, хорошо помнят, что самое главное с момента посадки в самолет и до запуска мотора. Бывалые летчики сразу скажут: «Очки!» Да, именно, летные очки. Это было чуть ли не искусством летчика — сохранить и так с ними обращаться, чтобы не допустить запотевания стекол очков. Иначе в полете они могут замерзнуть, и недалеко до беды. Как раз со мной такая беда и приключилась на первом же этапе маршрута.

Как я ни старался уберечь свои очки в кабине самолета, все же не уберег, и в результате это, казалось бы, малозначащее обстоятельство чуть не привело к печальному исходу. Первый этап маршрута моего полета на фронт мог оказаться последним для меня уже на высадке, на аэродроме Новокузнецка. Итак, взлетел полк, собрался и лег на курс по маршруту. Долгожданный полет на фронт начался. Все идет хорошо, у меня в кабине температура сносная, мотор работает, как песню поет. Настроение чудесное и боевое. Но недолго пришлось мне радоваться красотой полета над белоснежными полями и лесами в составе такой большой группы, как полк.

Краешки моих очков стали запотевать сразу же после взлета, но я думал, что в воздухе оттают. Через некоторое время стекла стали замерзать все больше и больше. Мне периодически ногтями приходилось царапать лед, чтобы видеть и удержаться в строю. Кое-как вместе с группой вышел на аэродром, захожу на посадку, планирую, но ничего не вижу. Поднял очки на лоб, стал садиться без них, еще хуже... Холодный воздух мимо трубки прицела бьет прямо в лицо, из глаз слезы, которые тут же замерзают и на веках висят сосульками, как гирлянды. Трижды уходил на второй круг, бензин кончается, надо как-то садиться. Пробовал оторвать от век сосульки, но из-за страшной боли пришлось от этой затеи отказаться. Захожу в последний раз, больше кататься нельзя, бензин вот-вот



кончится. Планировал, рассчитывал и садился почти наугад. Правая рука на ручке управления, а левой приподнимал сосульки от глаз и в эту щель, сколько успевал увидеть, настолько ориентировался о высоте, направлении захода и расчета. Короче говоря, сел, самолет бежит, но все, кто с земли наблюдал эту картину, считали, что в живых я не останусь. Дело в том, что, оказывается, я садился несколько под углом и значительным перелетом в расчете и, в результате, чуть-чуть не врезался в стоящий бомбардировщик ТБ-3. Мой И-16 проскочил под крылом ТБ-3, которого я вообще не видел и не знал, какая мне грозит опасность.

Все кончилось благополучно по счастливой случайности, только лицо обморозил. Товарищи чуть ли не поздравляли меня с таким необычным «боевым крещением» и говорили:

— Ты в рубашке родился, тебе повезло!

Вот к чему может привести такая пустяковая причина. Зимой я летал не один раз, отлично знал, как надо обращаться с очками перед полетом, но, видимо, допустил неосторожность или халатность. Этот случай в дальнейшем пошел мне и многим другим на пользу. На моем горьком опыте все мы еще раз убедились, что главное зимой перед вылетом!

Меняются времена, и меняются взгляды на эти вещи. В то время без очков очень трудно было посадить самолет даже летом, а в дальнейшем мне уже как командиру приходилось силой заставлять летчиков брать с собой в полет очки. Потому что если раньше в кабину задувал ветер в щели, то теперь летчик специально открывает и проветривает кабину. Остальной маршрут до Ногинска был пройден без происшествий. По неизвестной нам причине в Ногинске мы застряли надолго. Видимо, вышестоящему начальству было виднее, когда нас ввести в бой. Почти до конца декабря мы сидели в Ногинске.



Изучали предстоящий район боевых действий на карте, опыт происходящих воздушных боев, анализировали тактику действий наших ВВС и тактику врага, а большую часть времени проводили впустую в ожидании полета. Только в конце декабря перелетели в Подольск, на аэродром Астафьево. За это время враг потерпел серьезное поражение от наших войск и был отброшен от Москвы на некоторое расстояние.

Посмотрели, как воюют наши штурмовики из аэродрома Астафьево, встретили новый 1942 год и 2 января приступили к боевым действиям. Все мы с большим волнением ждали свой первый боевой вылет. Каким он будет, как она выглядит — настоящая война, удастся ли убить хоть одного фашиста или какой другой урон нанести врагу в первом вылете? В общем, много-много таких неизвестных нам вопросов, неизвестных моментов и т.д. И вот, 2 января 1942 г. нашему полку поставлена задача: вылетать звеньями, штурмовыми действиями уничтожить живую силу и технику врага на земле. Ввиду плохих метеорологических условий активных действий с воздушным противником не предполагалось. Пошла с нашей эскадрильи первая тройка, повел звено командир эскадрильи А. Воронов.

Готово к вылету и наше звено. Сидим в самолетах, ждем ракеты, прошло уже довольно много времени, а из первого звена никто не возвращается. Расчетное время кончилось, летать больше они не могут, бензин вот-вот должен кончиться, но никто не вернулся. Сидели мы в кабинах, сидели. А ракету не дают. Настроение у меня сразу испортилось. Жаль товарищей, первый вылет — и такая неудача. Вдруг подбегает ко мне офицер из штаба и говорит:

— Двое сели на аэродроме в Туле, третий — пока еще неизвестно...

— Кто сел, фамилии известны? — спрашиваю. Он не успел ответить, взлетела ракета. Я запустил мотор,



вырулил, встал на своем месте рядом с ведущим, жду взлета. А мысли работают быстро-быстро: кто же сел — кто неизвестно, как закончится наш вылет, как встретит фронт и т.д.

Взлетели, без всякого круга прямо легли на курс. Набрали высоту 300 метров, залезаем в облака. Смотрю, ведущий заместитель командира эскадрильи И.И. Гонченков (после войны И.И. Гонченков стал генерал-майором авиации) переводит самолет в горизонтальный полет. В облака не полезли, да там, во-первых, делать нечего, во-вторых, все равно оттуда вывалимся, самолет не оборудован для слепого полета. Что сразу бросилось в глаза в полете: на карту смотреть и определять, где линия фронта, не было надобности; вся линия фронта, сколько охватывало зрение с высоты 250 метров, горела. Огонь и стена дыма стояли по всей линии с севера на юг, местами ровная линия, местами извилистая, так что ориентировка — проще простого. Уж здесь по ошибке по своим войскам не ударишь. Подлетаем и с ходу врезаемся в эту стену из дыма, проскочили ее и очутились по ту сторону. И хоть я впервые в жизни вижу, как огненные трассы тянутся к нам снизу, что это — догадаться много ума не надо. Это враг стреляет по нашим самолетам, и мы находимся над территорией врага. Присмотрелся вниз и вижу огромное количество людей, лошадей, машин. Ведь это их надо расстреливать, это же настоящий враг. Как они забежали — кто куда, подальше от дороги, увидев нас! Я только теперь разобрался, что мы находимся как раз над автострадой Москва—Варшава (в дальнейшем мы ее просто называли Варшавкой). Ведущий переводит самолет на снижение, а за ним и мы, ведомые, открываем огонь. Очень забавное и интересное это зрелище. Описать и передать такую картину очень трудно, ее нужно наблюдать. Откровенно говоря, вначале, когда по нам начали стрелять с земли, я почувство-



вал себя напряженным, скованным, в ожидании, что вот-вот сойдут, но через несколько минут, и особенно когда сам начал стрелять из своих двух пулеметов ШКАС и увидел, как немцы разбегаются, падают, лошади шарахаются в разные стороны, вся скованность прошла. Наступил азарт и в следующих заходах уже начал целиться туда, где больше скопление, чтобы побольше убить гадов. Оказывается, их можно успешно бить, трассы с земли не так уж и страшны, твой самолет прекрасно тебя слушается, оружие работает безотказно, бензина еще много. Так что, несмотря на то, что это было первое боевое крещение, мы стали, если можно так выразиться, более нахальными, кружились над ними долго, пока не израсходовали все свои патроны. Вернулись домой благополучно, все нас поздравляют, расспрашивают, а мы, возбужденно, перебивая друг друга, рассказываем. Чувствуем себя чуть ли не героями, боевое крещение получили, немцев видели и, наверное, много фашистов отправили на тот свет. В этот день наше звено сделало еще два вылета. Пробоины привозили в каждом вылете незначительные, несколько от обыкновенных пуль. Только второй ведомый г. Кочегаров привез в последнем вылете две пробоины от крупнокалиберного пулемета «эрликон». Но все наши удачи за день омрачились к вечеру, когда мы уже потеряли надежду на возвращение любимого командира эскадрильи А. Воронова. Так и осталась неизвестной его судьба до конца войны и позже. Поиски и расспросы среди местного населения после освобождения ничего не дали. Так мы потеряли в первый же день прекрасного товарища и командира, старого опытного летчика, бывшего командира звена Качинской школы. Это была дорогая потеря для нас. Два его ведомые, мои бывшие курсанты, затем тоже летчики-инструкторы Зимин и Фуфурин совершили посадку в Туле. К вечеру были дома.



За три дня штурмовых действий мы потеряли трех под Москвой, а бывшего инструктора младшего лейтенанта Новикова на моих глазах сбили с земли, он, не выведя самолет из атаки, на моих глазах врезался в землю.

Обстановка была напряженной, немцы упорно сопротивлялись, и надо было оказывать максимальную помощь с воздуха нашим наземным войскам, уничтожать врага. Вся бомбардировочная авиация не могла в эти дни действовать из-за низкой облачности, поэтому командование вынуждено было посылать истребителей на штурмовку, хотя мы из своих двух пулеметов не могли многое сделать. Мы уже освоились, первые страхи прошли, и потери считали закономерным явлением. Осмелится ли какой-нибудь нормальный человек сказать: «Я ничего не боялся!» Это будет ложью, или же это скажет человек с ненормальной психикой. Все мы смертны, но умирать так просто никто не хотел. Мне, например, в голову приходила такая мысль: «Раз это война, не исключена возможность, что убьют, многих уже нет в живых, так чем я лучше других? Убьют, значит, так надо, на то она и война». Это не сочинение и не выдумка, а искреннее признание того, что я думал и что ощущал через несколько дней войны.

Фронтовики знают, что во время войны нам выдавали спецкарточки. Тот, кто выполнял боевое задание, вечером получал свои сто граммов. Так вот, в эти напряженные дни под Москвой, когда мы летали на штурмовку, делали так: лечу я на задание, товарищу, остающемуся на земле, отдаю свою спецкарточку. Мало ли что может случиться, не вернусь, значит, вечером сто граммов пригодится за столом во время ужина, если мое место будет пустовать. А если я вернулся, и очередь товарища лететь, забираю свою и его карточку для тех же целей. Так у нас уж повелось, и на это никто не обижался.

Также хотел бы отметить еще один вид героизма, столь характерный для той напряженной обстановки.



На нашем аэродроме от эскадрильи разведчиков остался один Р-5, тихоходный, разведывательный самолет. Его летчик среди белого дня летал на разведку и возвращался весь в пробоинах, как решето. Его быстренько латали техники, и он опять вылетал в немецкий тыл и каждый раз считал, что больше не возвратится, однако всегда возвращался живой, а самолет весь израненный. Я не знаю его дальнейшей судьбы, уцелел он или нет, но командование не от хорошей жизни посылало его на задание днем, так требовала обстановка, и все понимали, что долго он так не пролетает, и сам он тоже это хорошо понимал, так надо было. Добытые им сведения о противнике были нужнее и ценнее для армии, чем такие, можно сказать, планируемые потери.

Вот в такой обстановке наш 627-й полк приступил к боевым действиям под Москвой в составе 43-й наземной армии. Война многое меняет в жизни, в характере и нормах поведения человека. Эту мысль я подкрепляю таким примером. Как я уже говорил ранее, наш полк был создан из школьных работников Качинской школы. Все порядки и дисциплина в полку были строго школьные, уставные, без всяких скидок. Командир полка Воронников и начальник штаба Мерзеликин были такими яркими сторонниками уставных отношений в жизни полка, такими педантами, что нам казалось это слишком, особенно по мере нашего приближения к фронту. А они даже и не подумывали несколько упростить порядки, регламентирующие жизнь и деятельность личного состава полка. Это тянулось до 2 января 1942 г. Но как только полк в первый же день боевых действий понес потери, к вечеру командование стало неузнаваемым. Командир, комиссар и начальник штаба пришли в казарму, где летчики и техники жили в одном общем зале (хотя до этого такого почти не бывало), проверили, как мы устроились, все ли у нас есть, не нужно ли чего-либо еще. И затем командир



полка отдает распоряжение, обращаясь к техническому составу:

— Отныне здесь должна быть мертвая тишина, вы должны на цыпочках ходить в помещении, чтобы не беспокоить летчиков, им ни в чем не должно быть отказано. Если услышу хоть одну жалобу — шкуру с вас сниму, понятно вам?

— Понятно, товарищ командир, — отвечали наши техники. На этом осмотр нашего хозяйства окончен, указания даны, и все становится на свои места.

Но я не расцениваю это событие как попытку завоевать себе авторитет таким дешевым способом, до сих пор помню свое командование полка, в целом о них можно говорить только хорошее.

Командир полка полковник А.Н. Воротников, старый летчик-истребитель, много лет работал в Качинской школе, был прекрасным инструктором-методистом, обучил и выпустил не одну сотню летчиков; имел спокойный характер, очень выдержанный, пользовался большим авторитетом среди личного состава. Разговаривал медленно, вид у него всегда был строгим, но фактически он был очень добрым и отзывчивым. По издавна выработанной школьной привычке за малейшее нарушение летной дисциплины строго спрашивал, но несправедливости не допускал. У него была такая странная привычка: если ему нужно было к кому-то из подчиненных обратиться и он не знал его фамилии, то делал так:

— Эй, ты, Иван, иди сюда!

Это все знали, и никто не обижался. И на задания он летал столько, сколько полагалось командиру полка. Сам участвовал в воздушных боях с противником. В остальное время умело руководил боевыми действиями полка.

Комиссар полка батальонный комиссар Ферцери, человек огромного роста, атлетического сложения, с большими глазами, имел хороший подход к подчиненным,





при беседе умело располагал к откровенности, часто любил пошутить, но от этого его требовательность, когда нужно, нисколько не снижалась. Под его руководством политико-воспитательная работа в полку была поставлена хорошо. Особое внимание он уделял вопросам быта личного состава полка. Так уж повелось в полку, что практически по любому вопросу люди обращались к нему и он решал все эти вопросы, даже если они его и не касались. Можно смело сказать, что он был душой полка.

Начальник штаба майор Мерзеликин — человек пожилой, совершенно седой, эдакий крепыш низенького роста. На лице всегда улыбка, говорил быстро и четко, быстро ходил и так же быстро все делал. Со своим блокнотом и карандашом никогда не расставался. В разговорах с летчиками, прилетевшими с боевого задания, всегда в руках блокнот и карандаш. Очень ревностно относился к военной службе, строго требовал уставные порядки, не делая при этом никаких скидок на войну, и за все это мы, летчики, да и техники, недолюбливали его. Хотя и знали, что не правы.

Хочу отметить, что командование полка было на своем месте. И хотя полк не имел никакого боевого опыта в прошлом, он неплохо начал свое боевое крещение под Москвой, выполняя сложные боевые задания по штурмовке войск противника в самых плохих метеорологических условиях. За три дня штурмовых действий по врагу мы, имея каждый по 8–9 боевых вылетов, уже считались опытными, обстрелянными летчиками.

Характерно было то, что у нас летный состав был ровным, почти одинаковым по своей подготовке (как бывшие инструктора и командиры звеньев, мы все до единого прекрасно владели самолетом И-16), на штурмовке войск противника особенно никто не выделялся. Штурмовка настолько же сложна, насколько она однообразна — мы стреляем по противнику, они по нам с земли



всем чем угодно. Редко кто не привозил пробоины после каждого вылета, поэтому все уже были обстреляны и имели некоторый опыт. Можно сказать с уверенностью, что враг дорого заплатил за трех наших товарищей, погибших при штурмовке за эти дни. Вообще об огромных потерях немцев под Москвой достаточно написано, сказано и показано, но я хочу отметить один момент из своих наблюдений.

По левой стороне автостреды Москва — Варшава есть большое поле среди лесов, если не ошибаюсь, это то самое историческое поле, где были остановлены известные наполеоновские войска во время Отечественной войны 1812 года. Каждый раз, когда мы возвращались с задания, специально снижались до бреющего полета и с большим удовольствием рассматривали горы замерзших трупов немецких солдат и офицеров и разгромленную многочисленную военную технику фашистских войск. Эта картина безо всяких комментариев свидетельствовала о разгроме немцев под Москвой.

## **В НЕБЕ ВОЙНЫ**

5 января 1942 года (т.е. в день моего рождения) мы начали перебазироваться на аэродром Малоярославец. На всех самолетах сняли колеса и поставили лыжи, так как передовые аэродромы не успевали укатываться, некогда было, да и техники не хватало.

На аэродром Малоярославец мы садились уже на лыжах. Наша передовая команда была уже там и встречала нас, показывая, куда подрулить после посадки. Я только приземлился, самолет на пробеге, смотрю — навстречу на большой скорости рулит самолет, и летчик из кабины что-то показывает рукой на лес и кричит. Трудно было разобратся, что случилось, в такой обстановке, и только потом я узнал, в чем дело. А было вот что. Первым приземлился командир полка подполковник А.Н. Воротников и, подруливая к лесу, увидел два немецких самолета с крестами. Решил, что мы по ошибке сели к немцам, и пытался принять какие мог меры, чтобы предупредить остальных. Но тревога оказалась напрасной. Эти самолеты были неисправными, и немцы, убегая, просто не успели их поджечь.

Немцы действительно убегали по тревоге с аэродрома. На опушке леса за аэродромом еще слышна была перестрелка. Когда мы зашли в землянку, то увидели



следующую картину: печка еще теплая, на стенках печки углем нарисованы голые женщины в различных позах, на полу землянки множество пустых бутылок различных фасонов. В землянку мы зашли погреться, главное, подсушить меховые маски. Самолеты наши заправлялись бензином при работавших моторах, потому что из-за глубокого снега автостартеры не смогли бы быстро подъехать и запустить моторы. Поэтому тем, кому предстоял немедленный вылет, выключать моторы не разрешили.

Командир полка собрал нас, поставил задачу, определил порядок и очередность вылета. Первым вылетало наше звено: штурман полка Запорожец, командир эскадрильи И.Сидоров и я, командир звена, — ведомые. Погода стояла ясная, но морозная, наверное, градусов 30–35, видимость хорошая. Когда пересекали линию фронта, зенитка противника открыла сильный огонь, но через несколько минут зенитка стала бить все слабее, затем вообще перестала стрелять.

Наша задача заключалась в том, чтобы в районе Сухо-ничи разыскать конницу генерала Белова и прикрыть ее с воздуха от авиации противника. До этого еще никто из нас не видел немецких самолетов в воздухе, в этом вылете нам предстояло получить боевое крещение в воздухе; морально мы к этому были подготовлены, а как оно пройдет практически — покажет будущее. Летели-летели с незначительными поворотами влево и вправо по курсу, и тут я стал замечать, что на максимальном режиме работы мотора мы с Сидоровым отстаем от своего ведущего. В чем дело, непонятно. Мы уже на столько отстали, что ведущего видим далеко впереди, как точку. Спросить или попросить уменьшить скорость нет возможности, радио не было. Через некоторое время Сидоров покачиванием самолета дает мне команду: «Пристроиться ко мне», что я выполнил безоговорочно.



Надо признаться, что я лично за ориентировкой не следил, где мы находимся, не знал. Я считал, что пусть старшие ориентируются. Вытаскивать полетную карту из сумки, а тогда сумки были очень громоздкими, где, кроме карты, еще находилось полотенце, мыло, зубная паста и щетка, и восстанавливать ориентировку было бесполезной затеей.

Внизу все бело, характерных ориентиров нет, даже наезженных дорог нет. Поэтому надежды на восстановление ориентировки почти нет. В таком состоянии оказался и мой новый ведущий Николай Сидоров, что выяснилось позже. Короче говоря, мы заблудились. Мой ведущий развернулся влево, взял курс 90 градусов, и я понял его решение — это для того, чтобы выйти на свою территорию. Так мы летели на восток вдвоем долго. В одном месте, в стороне, мне показался знакомый город — Калуга, об этом я сообщил своему ведущему эволюциями самолета, но получил ответ тем же способом: «Стоять в строю». Приказ начальника — закон для подчиненного, — гласит военный Устав. Нечего греха таить, если бы я был уверен в восстановлении ориентировки, увидел полностью знакомый город, то, без сомнения, лучше оказаться недисциплинированным и получить выговор, чем лететь неизвестно куда. В итоге я остался в строю.

Высота — шестьсот метров; бензин кончается, а я даже не знаю, вышли ли мы на свою территорию или нет. Внизу лесочки да перелески, лишь кое-где виднеется поляна. Что делать, как быть? В том, что придется садиться вынужденно, сомнений уже нет. И вот в уши врезается необыкновенная тишина. Тишина, которой я предпочел бы самый ураганный зенитный обстрел над линией фронта... но с работающим мотором! Самолет теряет высоту так быстро, что я едва-едва успел развернуться над первой попавшейся полянкой. Скользнул вниз... Спасибо лыжам — самолет цел и невредим.



А если бы на колесах — эта полянка стала бы моим последним пристанищем.

Все. Приехали! Тишина вокруг, тишина... А среди этого «белого безмолвия» грустно стоит мой «ишачок», целехонький, с полным боекомплектom на борту... и неспособный сдвинуться с места. Ужас! Отстегнул я лямки парашюта, вылез из кабины. Ах, если бы знать, где очутился! Если на территории, занятой врагом, — поджег бы самолет и напрямик к своим. Ну а если линия фронта уже далеко позади? Могу ли я собственными руками уничтожить боевую машину, которая способна сделать еще очень многое?

Будь что будет — надо держаться до конца. Если увижу, что выхода нет, и самолет сожгу, и последнюю пулю из «ТТ» себе в лоб пущу. В плен — ни в коем случае нельзя: все равно убьют, да еще и поиздеваются вдоволь. Не побасенки, нет — наслушались от очевидцев, насмотрелись на фотографии замученных. Настороженно поглядываю во все стороны. Проходит минута за минутой — все так же тихо и безлюдно кругом. И вдруг екнуло сердце: «Фрицы!» Трое. Бегут сюда. Лихорадочно проверяю: не забыл ли опустить предохранитель пистолета, ощупываю запасные обоймы. Бормочу сквозь зубы: «Ну, погодите же... погодите!» Присмотрелся внимательнее... и хоть очень серьезной была ситуация — чуть не расхохотался: да какие там фрицы! Трое мальчишек-подростков с палками, которые издали показались мне винтовками. Я спрятался за ближайший стог сена.

Подбежали к самолету. Побайваются подойти вплотную. Переговариваются.

— Я же говорил, что свой! — уверенно сказал один из них, самый маленький.

— А откуда ты знаешь? — скептически ответил другой.

— А звезды что — не видишь?



— Звезды, звезды! Слышал: немцы нарочно с нашими звездами летают, чтобы не сбивали.

— А этот — точно наш! Вот давай поспорим!

— Если наш, то где же летчик? — спрашивает третий.

— Может, раненый в кабине лежит?

— Дурень ты: следы — видишь? Немец это, ей-богу, немец! К стожку побежал!

Понял: струхнули ребята. Жмутся друг к другу, отходят назад. А если убегут, то я вообще потеряю последнюю возможность узнать, где нахожусь. Быстро запрятав пистолет, вылезая из своего убежища. Произношу самым веселым тоном:

— Что, вояки, сдрейфили? Свой я, парни, советский летчик. Бензин у меня закончился, вот и пришлось сделать вынужденную посадку. Идите сюда, побеседуем.

Лишь посматривают на меня исподлобья — и ни слова в ответ. Я к ним, а они пятятся, вот-вот бросятся наутек. Шарю по карманам — что бы такое показать им, дабы убедились, что я свой? Советские деньги? Глупо: деньги могут быть у кого угодно... Наконец, нащупал кисет с табаком. Швырнул им:

— Читайте!

А на кисете вышито: «Дорогому защитнику Родины от женщин Москвы». И что вы думаете, помогло. Подошли ко мне малыши, разговорились. Уже через несколько минут мы стали лучшими друзьями. Оказывается, немцы ушли отсюда три дня назад. Теперь линия фронта километрах в десяти. Сопровождаемый преисполненными важностью малышами, отправился в их деревню. Собственно, в бывшую деревню, ибо все сожжено, лишь печные трубы торчат. Снежок уже припорошил пепелище, но все еще тошнотворно пахнет гарью. Нигде ни души. Встретилось лишь одно живое существо: на прокопченной пожаром полуразрушенной печи лежала, свернувшись клубочком, худая черная кошка. Взглянула на меня сумасшедшими



зелеными глазами, безнадежно мяукнула и вновь опустила голову. Но где же люди?

А, понятно: ребята ведут меня к разрушенной церкви. Спускаемся в подвал. Навстречу нам — дым, как из паровозной топки. Да, картинка не из веселых: горит посредине подвала костер, а вокруг него сгрудились женщины с детьми да старики.

Встретили меня радостно, забеспокоились: а где же достать бензин? Забросали вопросами: в самом ли деле мы прогнали немца навсегда, а если да, то окончится ли война к лету? Честно скажу: тяжело было у меня на душе в эти минуты. Что толку говорить о нашей неременной победе, если сегодня я, советский летчик-истребитель, мог только презирать себя?

Никогда не забудется: мои радушные хозяева угостили меня печеной картошкой, даже крупицу соли где-то разыскали, сами вызвались доставить меня в райцентр, невесть где раздобыли лошадь и сани, откомандировали со мной возницу. И вот представьте себе: въезжает в городок Крапивну на розвальнях летчик в полной боевой форме, а вслед за санями бегут ребяташки.

- Дядя, ты летчик?
- Дядя, а где твой самолет?
- Тебя сбили, да?
- А ты немца сбил?

И еще много-много бесхитростных детских, но до какой же степени язвительных для меня вопросов! Что им ответишь? Что еще даже не встречал немца в воздухе? Что заблудился и совершил вынужденную посадку неведомо где? Приходилось молчать да размышлять о прошлом и будущем.

Городишко Крапивна невелик. Пожалуй, он и в свои лучшие времена не отличался богатством архитектурных форм, а сейчас, после сокрушительных боев, его не узнали бы даже старожилы: лучшие дома — разрушены,





улицы загромождены разбитыми машинами и трупами лошадей. Связи с Тулой не имеется: говорят, что, возможно, наладят только к завтрашнему утру. Есть власть. Но у власти-то никаких возможностей пока что нет.

Бесцельно слоняюсь по улицам, голодный и злой. И вдруг встречаю еще одного неудачника в летной форме. Ба, да это же мой новый ведущий, Николай Сидоров! Оказывается, далеко от меня он не улетел, приземлился без капли бензина в баках. Что ж, вдвоем будет веселее.

Ну не чудо ли: мы искали конницу генерала Белова с воздуха, не нашли и заблудились, а вот здесь, в Крапивне, неожиданно-негаданно наткнулись на ее тылы, а точнее — на продовольственный склад. Признаюсь: и погода вмиг улучшилась, и будущее начало представляться в гораздо более светлых тонах, да и вообще жить стало интереснее. Но бензина на складе, к несчастью, не было. Целых две недели мы ожидали, пока привезут горючее, лампы для подогрева моторов и амортизаторы для запуска. И лишь после этого мы с Николаем Сидоровым улетели на свой аэродром.

Позор, позор: из вылетевших 5 января 1942 года на прикрытие конницы генерала Белова восемнадцати экипажей нашего полка ни один самолет домой не вернулся! Из-за потери ориентировки в воздухе все сели вынужденно, к счастью, на нашей территории. Радовало лишь то, что потерпел аварию при посадке только один самолет, и то случайно: на поле оказались занесенные снегом невыкорчеванные пни. А несчастье это выпало на долю нашего ведущего, штурмана полка капитана Запорожца. Да, ему пришлось пережить в те дни немало неприятного: и ведомых потерял, увлекшись розысками конницы, и самолет разбил. Впоследствии он стал одним из самых опытных и предусмотрительных летчиков полка, но что поделаешь — в те первые дни мы были молоды да зелены. Чуть ли не месяц потребовался, чтобы наш



полк собрался на своем аэродроме. А затем примчалась инспекция из Москвы, и всем нам выдали так, что у меня до сих пор краснеют уши при воспоминании об этом. Что ж, правильно выдали! Но если бы даже не это, мы и сами судили бы себя самым безжалостным образом. Могу сказать: после этого случая я не помню, чтобы хоть кто-либо из летчиков нашего полка совершил вынужденную посадку из-за потери ориентировки в воздухе. Хороший урок не проходит впустую.

### **За что командир наказал?**

В любом, большом и маленьком, деле свое желание надо сочетать с возможностями и умением. В данном случае у меня было очень большое желание сбить бомбардировщик противника, но мои возможности и умения оказались еще недостаточными, чтобы исполнить желание.

Вот как это произошло. Прикрывали мы наши наземные войска от удара фашистской авиации с воздуха. Моим ведомым был Кочегаров. Летаем в своем районе, рассматриваем, что происходит на земле, не видать ли воздушного противника. Все спокойно. В воздухе никого, ведь погода настоящая зимняя, морозец приличный, видимость хорошая. Через минут 25–30 нашего полета появляется на горизонте в виде черной точки цель. Мы немедленно разворачиваемся в сторону цели и в скором времени убеждаемся, что это Ю-88, следует в наш район. Подаю своему ведомому эволюциями своего самолета знак: «за мной в атаку». И устремляюсь к бомбардировщику. Но быстро догнать его невозможно, у нас максимальная скорость 250–300 км/час, под фюзеляжем торчат лыжи вместо колес, которые не убираются в полете, а Ю-88 имел скорость 380–400 километров. Поэтому, как только увидел противника — немедленно атакуй, иначе



тот даст газ и уйдет. Вначале, пока он нас не видел, нам удалось приблизиться к нему, но, как только он нас заметил, сближение кончилось, и он стал удаляться на свою сторону. Казалось бы, лучшей мишени нечего ждать, одиночный бомбардировщик, а нас двое истребителей, по всем законам теории и практики он должен быть сбитым, но, к сожалению, этого не получилось. Поняв, что ближе в нему подойти не сумеем, я открываю огонь, тщательно прицеливаюсь, а он летит, трассы вроде ложатся на самолет, но эффекта нет, а желание его сбить огромное, продолжаю стрелять из своих двух «шкасов», но все так же безрезультатно. Так обидно и досадно, хоть что хочешь, то и делай, безрезультатно. Больше выжать из мотора ничего нельзя, все, что он может дать, честно отдает. Но мала, мала скорость, как ее прибавить? А Ю-88 все идет спокойно своим курсом, и кажется, что он дразнит нас и издевается. Злость нарастает, продолжаю стрелять уже длинными очередями, хочется во что бы то ни стало сбить нахала и отомстить за издевательство. Вижу, что скоро пересечет линию фронта, и изо всех сил стараюсь лучше прицелиться и не отпускаю гашетки пулеметов, пока не собою фашиста. Вдруг мои пулеметы заглохли, перезаряжаю их, не упускаю из вида бомбардировщик, снова нажимаю на гашетки, но молчат мои пулеметы. Делать нечего, прекращаем преследование, возвращаемся в свой район и продолжаем патрулирование. Затем возвращаемся домой, мысли невеселые, сколько стрелял и не попал, противник ушел безнаказанно. Мой ведомый стрелял очень мало, он еще дальше от цели был, позади меня. Хорошо хоть отогнали. Но все мысли прикованы к одному: как же их догонять? как сбивать? как надежно прикрыть наши наземные войска от ударов с воздуха? Мы хотя тогда еще не знали, но органически чувствовали, как они нуждаются в нашей помощи, как они радуются, когда над их головами летают свои



самолеты! Но летать над своими войсками и быть почти беспомощными — от этого мало радости и им, и нам. Надо что-то предпринимать, так воевать нельзя, от такой нашей войны пользы очень мало. Единственный выход — просить, убеждать, умолять командование, чтобы хотя бы небольшую полосу укатать и летать на колесах. Это единственная возможность приобрести скорость, чтобы свободно догонять в воздухе хотя бы бомбардировщики и резко увеличить маневренность против истребителей противника. Вот с такими мыслями я возвращался с этого неудачного боевого вылета. Как бы там ни было, зависит от нас или не зависит, противник ушел, сбить не смогли.

Какая бы там причина ни была, летчик в таких случаях всю вину берет на себя. Это позор для летчика, когда такая была цель, и она упущена, не наказана. Я лично очень болезненно переносил подобные неудачи. После посадки на аэродроме все будут расспрашивать, интересоваться подробностями, как да почему не сбили... Конечно, самая неприятная встреча ожидалась с начальником штаба полка майором Мерзеликиным, который неизменно потребует доклад с блокнотом и карандашом в руке. И придется докладывать, что в таком-то районе на нашей территории атаквали бомбардировщик Ю-88, стреляли и не попадали. Что может быть досаднее для летчика-истребителя!

Прилетели, сели, доложили все по форме и пошли в землянку в «козла» играть до очередного полета. Через некоторое время прибегает посыльный и говорит:

— Вас командир полка вызывает!

Прихожу к командиру, докладываю:

— По вашему приказанию прибыл.

— Это ваша работа? — и показывает на стволы пулеметов, лежащие на его столе.

Я не понял сразу, в чем дело.



— Какая работа, товарищ командир, не понимаю вас.

— Не понимаете? Это стволы ваших пулеметов, не узнаете?

— А как они попали к вам, для чего?

— А для того, чтобы показать всем летчикам, как вы неграмотно эксплуатируете свое оружие. Теперь догадываетесь?

— Да, теперь догадываюсь, почему они перестали стрелять.

— Вот-вот, расскажите всем летчикам, как вывели из строя свое оружие! А за то, что сожгли стволы пулеметов, объявляю вам выговор, понятно вам?

— Понятно, товарищ командир.

Выговор я получил законно, но дело не в выговоре на войне, дело гораздо важнее: понять и осознать сущность произошедшего. Вот почему они отказали: оказывается, пули уже не летели, а, расплавляясь, капали из стволов тогда, когда я стремился обязательно сбить врага, нажимал на гашетки и держал их недопустимо большее время, чем положено. От сильного нагрева стволы мои посинели и вышли из строя. Когда собрались все летчики и мне дали слово, я постарался сделать полный анализ своего полета, особенно подробно остановился на причине, вынудившей меня открывать огонь с очень большой дистанции, как прицеливался, как наблюдал за полетами трасс, которые обманчиво ложились на цель, как нажимал и сколько держал нажатыми гашетки пулеметов. Стесняться уже больше не было смысла, мы только начали воевать, все еще впереди. Поэтому решил внести полную ясность в разговор о причинах и ошибках, которые привели к такому финишу. Кроме того, я честно признался и в том, что неправильно определил дальность до цели тогда, когда мне казалась дистанция нормальной, а фактически она была очень большая.



Когда я закончил свою информацию, командир полка Аркадий Никифорович разрешил летчикам задавать вопросы. Вначале были вопросы, вскоре затем начались выступления, предложения и советы. В общем, получилась небольшая конференция, и она сыграла в дальнейшем большую роль в вопросах воздушной стрельбы.

Не зря был опытным летчиком и прекрасным методистом наш командир Аркадий Никифорович Воротников. Как он умно и хитро все обставил: мне выговор, но зато воспользовался таким моментом, чтобы на тактическом материале учить летчиков, как надо и как не надо делать. Свою цель он прекрасно осуществил, и мы многое поняли в тот день. Кроме того, командир полка обещал, что следующий передовой аэродром будет укатан, и мы сможем опять перейти на колеса. В конце своего выступления я взял на себя смелость и дал совет всем летчикам, как молодым, так и старым, что никогда не следует открывать огонь по самолетам противника с большой дистанции — это бесцельная трата боекомплекта и теряется внезапность атаки. Лично сам больше никогда с большой дистанции огонь не открывал, а стрелял с самых допустимо коротких дистанций, и эффект был неплохой. Забегая несколько вперед, можно привести такой пример. Во время Орловско-Курской операции в 1943 году на самолете Ла-5 с одной короткой очереди (25 снарядов) мне удалось сбить бомбардировщик Де-215. Вот какую огромную роль играла дистанция открытия огня в воздушном бою в то время.

Я ранее говорил, что в школе воздушной стрельбой мы не занимались. Пришлось вот теперь практически отрабатывать элементы воздушной стрельбы по фактическому противнику. Надо сказать, что это стоило нам лишней крови. Тут остро выявился еще один недостаток И-16 — по тем прицелам, которые были установ-



лены на И-16. очень трудно было определять дальность до цели. Поэтому, после моего горького опыта, мы стали тренироваться в определении дистанции в полете по видимости различных деталей впереди или рядом летящего. Для этого использовали каждую возможность в полете или на земле по своим самолетам определять дистанции. Это помогло нам быстро определять расстояние до цели и реже открывать огонь с большой дистанции. Так что на войне тоже была учеба, своеобразная, но боевая учеба. Надо было наверстать все упущенное в мирное время, особенно нами, инструкторами летных школ, хотя эти упущения произошли не по нашей вине. Кроме того, на войне постоянства нет. По шаблону воевать было нельзя, враг коварен и вооружен до зубов. Вероломство, коварство и нападение из-за угла были любимыми методами летчика-фашиста. Надо было тщательно следить за всеми повадками немцев, за их тактикой, сопоставлять со своей тактикой, своими методами. Выбатывать новые методы борьбы с учетом возможностей наших и их самолетов. Провоевав некоторое время, изучив особенности тактики противника, мы пришли к выводу: И-16 может успешно вести воздушный бой с таким грозным в то время истребителем Ме-109 на горизонтальном маневре. И-16 имел прекрасные маневренные способности по горизонтали, и враг ничего не мог сделать И-16. Он старался перевести воздушный бой на вертикальных маневрах, это было ему выгодно, т.к. скорость у него была большая. В таких случаях мы навязывали Ме-109 бой на горизонталях. Кроме того, они никогда в лоб к И-16 не заходили, они вообще избегали лобовой атаки. Поэтому, стоило только своевременно обнаружить врага, он был не страшен, на И-16 можно было делать чудеса в умелых руках. Спасибо ему за это тысячу раз! Ведь в итоге именно И-16, этот наш маленький, тупоносый «ишачок», как называли



его и летчики, и не летчики, вынес в первый год войны основную тяжесть боев, выпавших на долю нашей истребительной авиации.

### **Первый сбитый самолет**

Как обычно, вылетели мы с Кочегаровым на прикрытие своих войск в отведенный район. Погода зимняя, морозная, ясная. Мы строили свой маршрут над своим районом так, чтобы меньше всего приходилось находиться против солнца, и одновременно старались сосредоточивать внимание на более вероятные направления, откуда может появиться враг. Расчеты наши оправдались. Два Ю-88 идут в наш район, мы оказались в стороне солнца, и они нас своевременно не заметили. Подпустив их поближе, чтобы оказались примерно под нами, я подал команду покачиванием и пошел в атаку сверху сзади на ведущего. Кочегаров идет почти рядом. Теперь уже я не спешу открывать огонь издалека, опыт есть. Используя высоту, нам удалось быстро сблизиться на короткую дистанцию и открыть огонь. Враг нас заметил, сразу же начал отстреливаться и поворачивать на свою сторону. Выйдя из атаки, чтобы повторить ее и сбить противника, я заметил с другого направления еще три Ю-88. Решаю атаку прекратить, эти все равно удирают, и направился к новой группе. Думаю так, сбить не удалось, но зато отогнали, бомбить наши войска не дали, и это неплохо. Поэто-



Э.-У. Чалбаш. Бои под Москвой, январь 1942 года





му, теперь задача — помешать другой группе, не дать бомбить, хотя бы прицельно. С этой целью погнались за второй группой, которая, видя нас, немедленно развернулась и ушла к себе. Отбыли свое положенное время, возвращаемся. Нас должна сменять другая пара. Опять настроение плохое, опять стреляли, не попали. Или попадаем, но наши пули не пробивают броню Ю-88. Ничего не поделаешь, опять придется краснеть. Доложили подробно о полете, указали на карте, где была встреча, где стрельба, какой исход и пошли, как всегда, «козла» забивать в землянку. Примерно через полчаса подходит комиссар полка Ферцери и спрашивает:

— Кто летал на задание в такой-то район, в такое-то время? — Я молчу, делаю вид, что не слышу, а сам думаю: теперь комиссар будет нотацию читать, что опять упустили! Он опять спрашивает:

— Кто летал на задание? — опять называет район и время. От комиссара молчанием не отделаешься.

— Мы с Кочегаровым вдвоем, товарищ комиссар, — отвечаю.

— Ну и как?

— Никак, опять ушел, видно, пули наши не берут. Сами видели, пули прямо ложились на самолет, а он все летит.

— Надо так бить, чтобы не летал больше!

— Это понятно, но пока что не получается.

Вдруг его суровое лицо улыбается, и он говорит:

— Получилось, друзья мои, один из них летать больше не будет!

— Вы шутите, товарищ комиссар, как всегда!

— Хотелось бы мне ежедневно насколько раз приходить к вам с такими шутками. Давайте сюда карту! Вот здесь, почти на передовой упал ваш Ю-88, только что наземные войска сообщили.

Обнимает нас, поздравляет с победой, еще что-то говорит... товарищи поздравляют, а мне все это кажется



ся, как во сне. Все смотрят на нас, улыбаются... Радость, бесконечная радость — сбили самолет противника — Ю-88, первый сбитый самолет в полку. Трудно передать и описать, до чего это приятная штука, оказывается, сбивать самолеты фашистов! Весь полк радовался нашему успеху, и вполне заслуженно радовался, ведь это не только наш с Кочегаровым успех, это успех всего личного состава, все, по крошечке, вложили свой труд в эту победу. Поэтому это победа всего нашего полка.

Когда мы с Кочегаровым стали разбирать все подробности, я вспомнил, что, когда давал по врагу последнюю очередь, несколько лишне задержал гашетку, получилась длинная очередь, и потом, когда летели домой, переживал, а вдруг опять попортил стволы? Но, оказывается, все было правильно, оружие сработало отлично, и тревога моя была излишней.

### **Встреча с истребителем Ме-109 состоялась, но...**

Это было 4 или 5 февраля 1942 года. Как обычно, вылетели на прикрытие своих войск. Ведущий И.И. Гонченков, ведомые я и Киселев Николай. Пришли в свой район прикрытия, высота около 400 метров, в воздухе никого не видно. Погода прекрасная, видимость отличная. Летаем над своими войсками, следим за линией фронта, за воздухом. Смотрю, внизу со стороны линии фронта идет к нам самолет-бомбардировщик. Я немедленно добавляю газ, выхожу вперед, покачиваю крыльями и показываю ведущему направление, где находится цель. Но ведущий делает ответное покачивание и показывает мне кулак, что означает: «Не твое дело, стой на месте!» Я подчиненный, прибираю газ, становлюсь на свое место в строю, но цель из виду не теряю. А она упорно идет и идет в рас-



положение наших войск. Чего греха таить, подумал я нехорошее о своем ведущем. Решил, что умышленно уклоняется от встречи с противником, боится.

Что же получается? Цель идет к нам, наверное, разведчик, даже может спокойненько сбросить свои бомбы на головы наших войск, а мы проходим мимо, не вмешиваемся. Для чего же тогда нас сюда послали? Для чего мы утюжим воздух, жжем горючее, враг рядом, а мы даже не пытаемся его атаковать и сбить. Что подумают о нас войска, наблюдающие эту картину с земли? Это позор для истребителей, это непростительно, больше того, это похоже на трусость! Такие мысли пришли в голову в течение нескольких секунд, и, долго не раздумывая, отваливаю от группы и иду со снижением на цель. Фактически допускаю недисциплинированность, невыполнение приказа ведущего. Это я хорошо понимал, но злость была такая большая, что я больше ни о чем не думал. Пусть ругают, пусть накажут, но пройти мимо врага и его не трогать? Я погорячился, не удержался и пошел один в погоню за Ю-88.

Используя высоту, мне удастся приблизиться к цели. Но, видимо, враг тоже давно следил за мной и, как только я стал сближаться, резко развернулся и со снижением пошел на свою территорию. Погнался я еще немного, но чувствую, что догнать не смогу, мой «ишачок» уже дрожит весь, большую скорость набрать не может, лыжи мешают. За это время враг уже пересек линию фронта, дальше моя погоня ничего хорошего не обещает. Очень досадно, очень обидно, но да, факт остается фактом, не так-то просто было нам свободно догонять противника, имея неубирающиеся лыжи на самолете. Ничего другого не остается, как повернуть обратно, разыскать свою группу и пристроиться к ней. Развернулся на курс полета своего звена и увидел свою пару далеко впереди и выше: я потерял много высоты при преследовании противника.



Иду с набором высоты к своей группе, злой и недовольный. Допустил недисциплинированность, в итоге противника не догнал. Самое обидное, даже стрельнуть по нему не пришлось, так далеко был. За все это будет хороший нагоняй на земле, но ничего не поделаешь, так вышло. Хотел лучше, а получилось нехорошо. Пока обдумывал свое положение, на короткое время допустил одну большую оплошность, перестал следить за воздухом, ослабил осмотрительность. Иду по прямой с набором высоты, наблюдая за своей парой впереди выше. И в это время какая-то внутренняя сила натолкнула на мысль: «Посмотри назад!» Когда я резко повернул голову и посмотрел назад, вижу: висит надо мной остроносый с желтым брюхом, с черными крестами самолет противника. Как все получилось в дальнейшем, трудно передать. В таком положении никакой маневр не спасет. Сам не знаю, каким образом пришла такая спасительная мысль: «Дай правую ногу!» И я инстинктивно нажал на правую педаль с целью сбить прицельность огня противника. Бывают ведь в авиации чудеса, какие-то тысячные доли секунды решили исход дела так, что я имею возможность об этом написать. Опоздай с решением хоть на мгновение — все кончилось бы трагически.

Что же получилось в это мгновение? Только я дал правую ногу, и тут же удар в левое крыло, самолет свалился влево и стал падать. В это время проносится мимо меня противник, резко переводит в набор высоты и свечой уходит немецкий истребитель Ме-109. Вот в каких условиях и в какой обстановке мне впервые пришлось встретиться с немецким истребителем Ме-109 в зимний февральский день 1942 года под Москвой.

Что же получается дальше? Немец ушел, считал, что сбил окончательно, и добивать не стал. Я падаю с вращением в левую сторону, на левой плоскости огромная дыра с разорванной обшивкой перкали. Расстегнул привязные



ремни, чтобы прыгнуть с парашютом, но тут пронеслась мысль: «А где я приземлюсь?» Это был главный вопрос. Если у немцев, то нет смысла прыгать, я уже писал, что в плен сдаваться немцам под Москвой — это в тысячу раз страшнее смерти, чем погибнуть со своим самолетом легко и быстро, за мгновение. В этом районе, как раз на линии фронта, был один характерный курганчик, который очень хорошо просматривался с воздуха, и мы всегда по нему легко ориентировались. Когда я стал оценивать обстановку, убедился, что нахожусь строго по линии этого курганчика, почти над линией фронта; кроме того, знал, что ветер дует на запад. Несомненно, если я выброшусь с парашютом, то неизбежно попаду в лапы фашистов, это значит все равно конец. Поэтому решение спастись на парашюте я отбросил окончательно и решил попробовать вывести самолет из падения, может, удастся. На описание этой обстановки времени уходит очень много, а там, в воздухе, все это оценивалось и принималось решение быстро, за какие-нибудь несколько секунд.

В результате и на этот раз мне здорово повезло. На высоте 200 метров от земли мне удалось самолет вывести из падения. Но он мог удержаться в воздухе только на правом крыле с большим крюком и шел с большим юзом. Все же он держался в воздухе, я не давал ему падать больше. Осмотрелся — рядом никого нет. Хочу сориентироваться, в какую сторону лететь. Картушка компаса вращается вкруговую, т.к. самолет идет юзом, по компасу курс брать невозможно. Характерного курганчика не вижу, очень низкая высота, в горячке никак не соображу — куда же лететь к своим? Наконец вспомнил о солнце и по солнцу определил направление полета на свою территорию. Пролетел немного, проверил бензин — бензина еще много, мотор работает нормально, даже высота стала увеличиваться. Полностью успокоился и принимаю решение — потихоньку дойду до аэродрома



Адуево (в семи километрах от г. Медыни) и там выброшусь на парашюте. Дело в том, что мы с аэродрома Малоярославец работали последний день, к вечеру должны были перебазироваться на Адуево. Когда я подошел к Адуево, высота у меня была уже 500 метров. Осторожно стал разворачиваться над аэродромом (разворачиваться можно было только вправо, влево ни в коем случае, иначе самолет моментально упадет на левое крыло), внизу вижу: катают аэродром, все же Аркадий Никифорович сдержал свое слово — очередной аэродром укатывается, значит, перейдем летать на колеса. Стал я нацеливаться на центр аэродрома, чтобы выпрыгнуть с парашютом. О посадке самолета и речи не могло быть, он летел боком с большим правым креном. Так или иначе, придется прыгать. Но вспомнил рассказы бывалых летчиков о том, что при прыжке обязательно слетят унты от динамического удара, кроме того, все товарищи еще на Малоярославце, ничего обо мне не знают, и решил идти на свой аэродром и там, дома, прыгать. Осталось всего 60 км до Варшавки.

Лег на курс и иду домой. Примерно на полпути вижу, что сзади идут два остроносых истребителя и берут меня в «клещи», один слева, другой справа. Ну, думаю, дурака свалял, не прыгнул в Адуево и теперь меня наверняка уничтожат, а если и покину медленно самолет, все равно расстреляют в воздухе. За эти секунды, пока я обдумывал свое новое положение, они настолько приблизились, что я уже различаю их и — какая радость! Они же краснотелые — свои, родные мои! Подошли вплотную, посмотрели на мой самолет, качают головами. Я им показываю рукой — «идите, ребята, ничего. Хуже бывает!» Они легко обогнали меня и ушли. Оказывается, это были новые МиГ-1, которых мы еще не успели встречать, они из ПВО Москвы, возвращались с задания. Так что моя очередная тревога оказалась напрасной.



Как только я показался над своим аэродромом, с земли увидели мое положение. Мои товарищи уже сели и доложили командиру, что я самовольно откололся от группы в районе прикрытия. Пока я прицеливался и готовился к прыжку, смотрю, взлетает И-16, пристраивается ко мне и показывает руками, чтобы я покинул самолет. Я ответил, что понял, и он ушел в сторону. Я уже приготовился к прыжку, самолет подвел в такой район, чтобы он при падении не повредил ничего на земле. Я хорошо знал, что, стоит только бросить рули, самолет вперед не полетит, а сразу упадет на левое крыло и пойдет прямо вниз. Все это я рассчитал, приготовился, осталось только открыть боковую дверцу и покинуть самолет. Но никак не могу решиться на это. Покинуть своего боевого друга, который даже в таком сильно раненном состоянии слушался меня, не позволил упасть вместе со мной к немцам, не подвел, привел меня на себе домой, и вдруг его покинуть, дать ему погибнуть навсегда? Это будет несправедливо с моей стороны. Кроме того, покинуть — значит попасть в безлошадники. И так мало самолетов в полку, где и когда я еще получу свой самолет? Жалко его бросать, конечно, после всего того, что сегодня случилось, остаться в живых — и по-глупому погибнуть, желая спасти самолет, тоже неразумно. Рисковать можно и нужно, но риск должен быть обоснованным, разумным. Поэтому, я решил все еще раз обдумать, взвесить и только тогда принять окончательное решение.

Теперь я дома, бензин еще есть, можно не торопиться с прыжком. Стал я потихоньку сбавлять газ и проверять вертикальную скорость снижения. Получается в пределах нормы. Но, если садиться, самолет приземлится боком и с креном. На колесах — это верная гибель и машине и летчику. Но лыжи... Вот они и должны спасти и машину и летчика. Действительно, думаю, какая разница — скользнуть лыжам по снегу вдоль или боком? Разница все же есть, но это не должно привести к капотированию.



Все это я тщательно обдумал, взвесил и решил не покидать самолет, а рискнуть его посадить и спасти. За это время И-16 опять пристроился ко мне и грозит кулаком, показывает прыгать. Я отвечаю: «понял» и машу ему головой. Он отошел в сторону. Все. Решение принято, и я захожу на посадку. Зашел далеко-далеко, осторожно развернулся и боковым креном стал снижаться. Рассчитываю лесок протянуть и в самом начале аэродрома подойти к земле. Держу на газу, скорость не уменьшаю, подвожу к земле все ниже и ниже. Трудно точно определить высоту, самолет идет с большим креном; все же удалось подвести к земле на такой высоте, когда можно убрать газ и приземлиться. Как только убрал газ и выключил мотор, самолет тут же хотел упасть влево, а там земля, т.е. снег, и машина юзом, подпрыгивая, побежала по полосе и остановилась. Наступила тишина. Только теперь я почувствовал сильную усталость, даже из кабины вылезать лень. Прибежали товарищи, Аркадий Никифорович подъехал на автопускате, комиссар полка на «санитарке», вытащили меня из кабины и увезли на КП. Первым делом попросил попить. А комиссар полка спрашивает:

— Сто граммов выпить хочешь?

— Нет, товарищ комиссар, спасибо. Воды с удовольствием, а сто граммов, как положено, вечером.

Аркадий Никифорович Воротников, молчавший все время, сказал:

— Сейчас никаких вопросов, идите отдыхать, а потом доложите подробно! — Хотя я вижу, что начальник штаба уже приготовился опросить, вытащив свой блокнот с карандашом.

Я ушел в свою землянку, лег на нары и тут же уснул. Сколько я проспал, не знаю, но проснулся от разговоров в землянке. Это летчики оживленно о чем-то разговаривали. Увидев, что я проснулся, подошли и говорят:

— Еще раз в рубашке родился, вставай!





— Да, вроде бы все благополучно для меня кончилось опять.

— Ты еще всего не знаешь, пойдй, посмотри, на чем самолет держался!

— Как на чем? На элеронах, конечно.

— Нет, ты сходи и сам посмотри, на чем твои элероны держались.

— А что такое, ребята?

— Плоскость уже сняли, осмотрели и обнаружили... словом, пойдём, сам посмотришь.

Когда пришли к самолету, все были в сборе: и командование полка, и техники, и многие летчики. Аркадий Никифорович говорит мне:

— Ну, еще раз поздравляю, из такого переплета вышел, сам уцелел и самолет спас. Ты же посмотри, на чем ты прилетел? — и показывает мне тягу левого элерона, которая пробита крупнокалиберной пулей и держалась на одной трети толщины. Если бы она была перебита полностью или же лопнула в полете, управлять самолетом было бы нечем, и он должен был упасть на землю. Оказывается, немец, зная, что бьет наверняка, дал очередь из всех точек оружия одновременно — из пушки и пулеметов, и весь удар пришелся по левой плоскости моего самолета. Если бы я в то время не дал правую ногу и несколько не отвернул самолет, то снаряды, пущенные немцем, попали бы прямо в кабину и наверняка это было бы концом для меня. Я еще тогда все проанализировал и теперь признаю, что все это произошло по двум причинам: во-первых, самовольно оставил группу и пошел за Ю-88, не оценив воздушную обстановку; во-вторых, нарушил элементарное и золотое правило на войне в воздухе, проявил полную беспечность в осмотрительности, когда догонял группу.

Парадокс, но факт остается фактом, именно немец и научил меня настоящей осмотрительности в воздухе. После этого случая я так смотрел за воздухом, что враг все-



го только один раз за все время застал меня врасплох. Что и говорить, при первой же встрече с Ме-109 он мне преподавал хороший урок, и этот урок пригодился мне до конца, сколько я воевал в Великую Отечественную войну. В этот же день заменили крыло на самолете, и в этот же день я вместе со своими товарищами на своем боевом друге перелетел на новый аэродром. По времени наш полк еще мало провоевал, можно сказать, и месяца еще нет, ведь почти весь полк больше полумесяца не воевал из-за вынужденных посадок по всей Тульской области, но все же за это короткое время мы приобрели порядочный боевой опыт.

Летный состав участвовал в штурмовках войск противника, летал на разведку, фотографировал передний край, прикрывая свои войска с воздуха. Имели уже много встреч с противником в воздухе, хотя сбит был только один Ю-88, но зато в воздушных боях пока никого не по-



Летный состав 627-го ИАП, г. Адуев (под Москвой),  
февраль 1942 года, Э.-У. Чалбаш в нижнем ряду первый слева



теряли. Все это было впереди: и радость и горе. А наш наземный технический состав приобрел богатый опыт в подготовке и обслуживании самолетов в зимних условиях при низкой температуре:  $-30$ ,  $-35$  градусов. Замечательные наши земные труженики техники, оружейники в тяжелых условиях днем и ночью восстанавливали поврежденные самолеты, залатывали пробоины и всегда вовремя обеспечивали полную боеготовность всех самолетов в полку. Никаких претензий к техническому составу у нас не было. Этот дружный трудолюбивый коллектив прекрасно справлялся со своими задачами.

### **Разведка и фотографирование переднего края противника**

Фотографирование переднего края на истребителе — работа не из веселых. Хотя это работа не летчика-истребителя, обстановка вынуждала этим делом заниматься нас, летчиков-истребителей.

На первый взгляд такая разведка кажется несложной задачей, но, учитывая, что самолет-истребитель снизу не имеет броневой защиты, он легко уязвим для любого огня противника. Кроме того, истребитель, выполняя такое задание, теряет самое главное свое боевое качество — маневренность. При фотографировании с воздуха приходится точно соблюдать постоянство трех элементов: высота, скорость, курс. Иначе нормального снимка получить невозможно. Надо лететь по «струнке», только тогда фотопланшет будет иметь нормальный вид. Нашему полку частенько давали задание на фотографирование. Мне тоже приходилось летать на такое задание неоднократно, обычно на фоторазведку летали мы в паре с капитаном Иваном Ивановичем Гонченковым. Один фотографировал, другой прикрывал; в следующий раз менялись ролями, чтобы никому обидно не было. Тот, кто



прикрывал, мог маневрировать по своему усмотрению, ему было легче, и зенитный огонь по маневрирующему самолету был малоэффективным, но зато «фотографу» доставалось сполна. Для получения хорошего фото-планшета с нормальным перекрытием снимков надо было возможно точно определять временные интервалы между съемками, т.е. время нажатия на кнопку. Это время мы выработали опытным путем набором определенного количества слов. Например:

«Двадцать два, двадцать три,  
пошел к чертовой матери».

Во-первых, получалось в рифму, а во-вторых, при четком определенном темпе выговаривания этих слов как раз получалось время для очередного запуска фотоаппарата, разумеется, только для одной постоянной скорости. Когда мы с Иваном Ивановичем встретились на Дальнем Востоке в 1958 году, тогда он, вручая мне ценный подарок — фотоаппарат «Зоркий», после поздравления сказал:

— Бывшему фронтовому фотографу... «двадцать два, двадцать три...» помнишь?

— А как же, товарищ генерал, такие песни не забываются.

Он тогда уже был командующим авиации корпуса, а я был заместителем командира соединения.

Летая на разведку, тем более на фоторазведку, по инструкции разведчику категорически запрещается вступать в воздушный бой с противником. Задача разведки — немедленно доставлять разведданные или пленки фоторазведки домой.

Но однажды мы запрет нарушили по моей вине и чуть за это не поплатились. На этот раз я был в роли фотографа и ведущего пары. Только закончил съемку своего участка на переднем крае, хотел взять курс на точку,



вижу на встречно пересекавшем курсе, на нашей высоте идут два «мессершмитта». Не удержался, погорячился и пошел в атаку. Иван Иванович идет за мной, но сильно качает крыльями. Завязался воздушный бой — пара на пару по горизонтали. На своем И-16 мне быстро удалось зайти в хвост «мессеру», но огня пока не открывал, далеко было. В это время другой «мессершмитт» подкрадывался ко мне, видимо, они знали, кого надо сбивать в первую очередь (т.е. фотографа), но тут Иван Иванович был надежным щитом, он резко выхватил свою машину из глубокого виража и атаковал под большим ракурсом «мессера», который вцепился в меня. От длинных прицельных нескольких очередей Ивана Ивановича «мессер» загорелся и упал рядом с передовой в расположение наших войск. Второй, используя преимущество в скорости, удрал. Когда прилетели домой и благополучно приземлились, Иван Иванович Гонченков отвел меня в сторону и сказал:

— Хотя ты и помог мне сбить «мессершмитт», но, если еще раз, имея на борту фотоаппарат, вступишь в драку, считай, что с того дня я больше с тобой не полечу.

— Обещаю, Иван Иванович, больше этого не будет. Поздравляю вас с победой, — говорю ему. Он заулыбался и говорит:

— Спасибо, друг, из-за тебя я сбил этого фашиста, давай его считать групповым.

— Ни в коем случае. Я тут ни при чем, сбили вы, лично, я даже не стрелянул, — говорю.

— Ну, ладно, пусть будет так. На том и порешим.

Кроме фоторазведки, мы с Иваном Ивановичем часто летали на обычную визуальную разведку в тыл противника. Однажды, это было летом 1942 года, мы полетели на разведку по заданию штаба армии. Нам была поставлена задача: в районе «Н» обнаружить точное место сосредоточения и количество фашистских танков. Слетали



раз — ничего не обнаружили. А по показаниям пленных и агентурным данным, есть там танки. Но и второй наш вылет ничего нового не принес. Вылетаем третий раз. Обшарили все, что можно было просмотреть с различных высот, кроме многочисленных копен сена на поляне возле опушки леса, ничего нет. Облазали все прилегающие районы — ничего опять нет. Пора домой уходить. На обратном пути Иван Иванович еще раз направляется через поляну с копнами сена, снизились до бреющего полета, даже никто по нас не стреляет с земли. Вдруг мой Иван Иванович стал резко качать с крыла на крыло, обращая мое внимание, и разворачивается вправо к лесу. И в этот момент сразу заговорила огненным языком вся земля со всех сторон, трассы так и тянутся к нам. Как мы ушли целыми из этого района, трудно представить, но все же вырвались и благополучно вернулись домой, имея незначительные пробоины в самолетах от пуль. Количество пробоин у Ивана Ивановича было в два раза больше, чем у меня, но все кончилось благополучно.

И все-таки он обнаружил их. Хитрые немцы так искусно замаскировали свои танки сеном, что с воздуха никак нельзя было их обнаружить. Мы все время принимали их за копны сена. Задание было выполнено, и наземное командование осталось довольным. Уже на земле Иван Иванович рассказал, как ему удалось раскрыть хитрость противника. При снижении до бреющего полета, что давало возможность хорошо рассмотреть копны с боков, при внимательном наблюдении ему показалось, что под этими копнами что-то есть; но точно определить при большой угловой скорости перемещения самолета на бреющем полете, что именно там, — невозможно. Тогда он решил пойти на хитрость в расчете на то, что если немцам дать понять, что они обнаружены, то те немедленно постараются уничтожить свидетелей. Так оно и получилось. Хитрость удалась. Вот почему он стал резко качать



крыльями, этим самым дав понять немцам, что они обнаружены и тут же последовала реакция, немцы открыли по нам бешеный огонь из всех своих точек. Этим они себя полностью демаскировали.

### **Неожиданный налет фашистов 23 февраля 1942 года**

Настроение личного состава нашего полка с самого утра было приподнятое, праздничное, хотя день был обычным, фронтовым днем. Каждый из нас понимал, что в этот праздничный день надо быть особо бдительным и при первой же возможности при встрече с противником в воздухе приложить максимум усилий, чтобы добиться победы над врагом. Иными словами, в этот день надо воевать с удвоенной энергией и при возможности «угостить» фашистов по-праздничному.

Я со своим звеном рано утром сделал один вылет и теперь находился в дежурстве. Самолеты наши стояли хвостами к лесу, а передняя часть замаскирована ветками, сверху натянуты маскировочные сетки. Как раз был такой период, что в воздухе никого из наших не было. Сажу я в кабине своего самолета и читаю какую-то художественную литературу, а техник мой находился под крылом самолета. Вдруг слышу гул самолетов в воздухе, только успел крикнуть технику: «К запуску!» и он отбросил всего несколько веток от мотора, как над нами пронеслись, стреляя из пушек и пулеметов, самолеты с крестами. За ними еще одна группа. Вокруг свистят пули, рвутся бомбы, режут моторы, сплошной гул, свист. Двадцать шесть Ме-110 группами заходят для повторной атаки совсем низко, чуть ли не с бреющего полета. В такой обстановке о вылете и речи не может быть, аэродром полностью заблокирован и штурмуется по всем правилам. Вылезти из кабины и спрятаться вблизи на-



ходящейся траншее не могу, потому что почти над головой на сетке качается маленькая бомбочка с вертушкой, которая упала при первом заходе противника. Вот и сижу в кабине, наблюдаю за действиями самолетов в воздухе и за бомбочкой над головой и думаю — почему же она не разрывается? Так и сижу, боюсь шевельнуться. Немцы сделали два захода по аэродрому и ушли.

Прибежал мой техник, который успел добежать до траншеи, и кричит:

— Командир, вы живы?

— Живой, все в порядке. Только вот висит над головой, видишь?

— Вижу, вылезайте, потом я ее сниму.

— Как же ты ее снимешь? Разорвется — тебя убьет и самолет повредит.

— Не беспокойся, командир, вылезай. Я умею с ними обращаться. Если умело взять бомбочку и не дать вертушке захлопнуться — она не взорвется.

Осторожно, чтобы не задеть за сетку, я вылез из кабины, но запретил технику трогать бомбу, пока не придет оружейник. Он пошел за оружейником, а я ринулся в сторону к летчикам. Осмотрелись, убедились, что весь личный состав цел и невредим, все самолеты и автомашины целы. А по полю аэродрома валяется много неразорвавшихся бомбочек с вертушками, которые мы называли лягушками. Все успокоились, довольны, что все обошлось благополучно. Стоим мы, четыре летчика, обсуждаем налет немцев. Подходит к нам один механик по вооружению (фамилию забыл), в руках у которого эта самая «лягушка», он ее за вертушку держит.

— Хотите поближе познакомиться с этой игрушкой? — говорит нам.

— Что ты делаешь, такой-сякой?! Сейчас же отнеси и выбрось, разорвется!

— Нет, не разорвется. Я знаю устройство.





— Уходи подальше от нас и выбрось, тебе говорят, — кричим на него.

Наш механик отошел от нас с этой «лягушкой» в руках, болтая ее в воздухе, метров на 6–8, и... взрыв! Механик упал, и, когда мы подбежали, он еще был жив, но видно было, как осколки насквозь через живот вышли в спину, разорвав ватную куртку. Буквально через несколько минут он скончался. Ну, такая обида была, что трудно словами выразить. Ведь это была единственная жертва от налета противника, причем в обстоятельствах каких?! Ведь мы же его отругали, посоветовали бросить в сторону. Не послушался и поплатился своей жизнью.

Если бы не этот печальный случай, можно было бы от души посмеяться над немцами. Сколько старались, и все впустую. Можно было бы подумать, что они нарочно не захотели причинить нам неприятности в честь и из уважения к нашему празднику. Бывают же чудеса в авиации: столько стреляли, столько набросали своих «лягушек» и ни единого попадания, ни грамма ущерба, кроме этого нелепого случая, когда сам себе искал и нашел смерть по глупости наш оружейный механик. Неразорвавшихся бомбочек оказалось на аэродроме много. И причиной, почему они не разорвались, была низкая высота их сброса. Как выяснилось потом, из-за низкой высоты вертушки не успевали отвернуться в полете, тем самым боек не срабатывал, и они не разрывались. Из этого случая напрашивается в некотором роде интересный вывод. Спрашивается, почему немцы так безуспешно отштурмовали наш аэродром? Прикрытие нашего аэродрома не особенно сильное было, зениток у нас было мало. В такой обстановке никто из нас вылететь и оказать противодействие не мог. Значит, в воздухе им тоже ничего не угрожало. В чем же дело? Почему немцы плохо отработали? Почему спешили? Пришли они к нам на бреющем полете и застали нас врасплох — это



понятно, это тактика внезапности. Но когда им ничто не угрожало, не мешало прицельно отработать, они все же не смогли воспользоваться такой возможностью. А побросали свой груз с низких высот без эффекта, стреляли с больших дистанций, что означает по законам воздушной стрельбы большой недолет до цели.

Анализируя все эти события, можно с уверенностью заключить, что немецкие летчики уже были не теми летчиками, которые безнаказанно действовали по земле и в воздухе в начале войны. Теперь они стали более осторожными, нервничали, не желали больше лезть на рожон. Раньше они охотились даже за одиночной машиной, за одним человеком и не успокаивались, пока не поразят цель. А теперь такое количество самолетов штурмуют аэродром, где полно различных целей, и ничего не смогли сделать. Это, конечно, не случайность. Это результат того, что они стали больше заботиться о своей шкуре, они видали и помнят, сколько их, стервятников, нашло себе могилу на русской земле! Вот почему они стали бояться и иногда в панике выполнять задания своего командования! Вот так они абсолютно безрезультатно отштурмовали наш аэродром 23 февраля 1942 года!

### **И-16 выполняет успешно не только «бочку», но и «кадушку»**

Воздушная фигура «бочка» входит в комплекс фигур высокого пилотажа, выполняется на всех типах истребителей. Выполнение этой фигуры не представляет никакой трудности, даже летчику ниже среднего уровня. Как таковая, фигура «кадушка» не существует ни в каких комплексах пилотажа и ее почти никто никогда не выполняет. Вообще, слово «кадушка» в авиации применяется как порицательное, это слово означает — неправильная, плохо выполненная летчиком «бочка».



Так вот, эта самая «кадушка» здорово выручила меня однажды в воздушном бою и фактически спасла от верной гибели. В районе прикрытия наших войск я увлекся погоней за одним бомбардировщиком Ю-88, зная, что за мной неотступно следует мой боевой друг Кочегаров. Но, пока я гнался за бомбардировщиком, сверху сзади появились два Ме-109. Мой напарник также не видел противника и обнаружил только тогда, когда пара «мессеров» уже заходила к нам в хвост для атаки... Передать мне о том, что сзади опасность, он не мог, радио не было. Единственное, что он мог сделать, это резко развернуться и вступить в бой с «мессерами», но ведущий вражеской пары проскочил ко мне; я увидел угрозу сзади только тогда, когда мимо меня пролетала трасса. Повернул голову, вижу, висит надо мной сзади «мессершмитт». Что остается делать в таких случаях? А горький опыт уже был. Незаметно, без кренов, раскачиваю самолет влево, вправо ногами, т.е. создаю юз, чтобы затруднить прицеливание противнику. Но ясно, что так долго не удержишься, «мессер» имеет полное преимущество и наивыгоднейшие условия, чтобы сбить меня. Вот тут я и решаюсь на самый крайний, хотя и очень рискованный, но единственно спасительный маневр (другого выхода абсолютно нет) — продолжая раскачивать самолет в путевом отношении, резко убираю газ и выполняю неправильную «бочку», т.е. эту самую «кадушку». Очевидно, противник считал, что моя судьба решена, он спокойно уравнил скорость и стремился поймать меня на прицел и сбить. То, что я предпринял, для него было полной неожиданностью, он проскользнул мимо меня и оказался прямо передо мной буквально в нескольких метрах (видимо, тоже убрал газ, чтобы удержаться на своем месте). Откровенно говоря, я сразу растерялся и не сообразил, что произошло. Но через несколько секунд опомнился, даю газ, т.к. немец уже стал удаляться, прицеливаюсь тщательно, нажимаю



на гашетки, даю несколько длинных очередей; «мессер» сначала накренился вправо, затем перешел в пикирование с правым креном и врезался в землю. Осмотрелся — кругом никого нет. Вздыхнул облегченно, поднял очки, вытер пот с лица рукавом комбинезона и стал искать своего напарника с набором высоты.

У нас давно был установлен такой порядок: если в воздухе по любой причине кто-либо оторвался от группы, тот становится в вираж над определенным характерным ориентиром и ждет напарника или группу. Подходя в район встречи, я уже заметил одиночный И-16 в вираже. Это был мой напарник Кочегаров. После посадки на аэродроме он рассказал, что второй «мессер» уклонился от воздушного боя и ушел с набором высоты. Полет наш закончился благополучно, сбит один Ме-109, мне опять повезло. Но морально я не был удовлетворен этим полетом. Так на войне не бывает, чтобы один совершал глупость за глупостью, и ему все время везло. Если так дальше воевать, рано или поздно за это придется поплатиться. Поэтому этот второй случай плохой осмотрительности в воздухе меня встревожил основательно. Ведь после первого случая, когда «мессер» фактически сбил меня, я дал себе слово, что не дам себя заставить врасплох. Буду ежесекундно осматриваться, видеть и знать, что происходит в воздухе. Но одно дело хотеть, обещать себе, другое дело — выполнять. Столько времени прошло с тех пор, все было нормально, почти всегда удавалось обнаружить противника первым. А сегодня опять проморгал и чуть за это не поплатился.

В этот день и в последующие дни я очень много думал о правилах и технике осмотрительности в воздухе в различных условиях погоды и видимости. Я знал, что в третий раз проморгаю, — будет конец. Поэтому с того дня я стал уделять очень серьезное внимание вопросу осмотрительности в воздухе.



## Лучший фронтовой подарок

Мы работали на колесах. Это было в конце марта или в начале апреля 1942 года.

В районе Можайска мы с Иваном Ивановичем Гонченковым прикрывали свои войска с воздуха. Пролетали над своим районом более 30 минут, противника не видно, в воздухе спокойно. Видимость отличная. Вдруг вижу, вдалеке с нашей территории направлением на запад летит самолет. Я немедленно сообщил об этом Ивану Ивановичу эволюциями самолета. Тот ответил: «Понял, внимание!» и стал набирать высоту. Я стал внимательно осматривать воздух по всем направлениям. Немцы имели такую привычку: пустить одиночный самолет как приманку, а затем со стороны неожиданно нападать на того, кто попадался на «удочку». Очень было подозрительным, что одиночный самолет Ме-110 идет с нашего тыла к себе. На наше счастье, Ме-110 действительно никем не прикрывался. Подпустив его ближе, Иван Иванович подал команду: «В атаку». Атака получилась внезапная, немцы увидели нас после атаки, начали юлить влево, вправо, отстреливаться, но было уже поздно; самолет был основательно подбит, и вторая наша атака завершила свое дело, Ме-110 упал в лес. Правда, патронов мы выпустили по нему много, по половине боекомплекта.

На второй день Иван Иванович слетал на У-2 на место падения Ме-110 и при возвращении домой, с разрешения командира полка, подарил мне пистолет системы «Родом», оружие убитого немецкого летчика. Я считал это самым ценным подарком и с гордостью носил его до конца моего пребывания на фронте.

Надо сказать, эта победа была одной из легких, успех дела решила внезапность атаки, ведь Ме-110 очень маневренный и скоростной двухместный истребитель. Если бы немцы нас обнаружили своевременно, нам бы



не удалось так легко его сбить. Как говорят: «Не важен метод, а важен результат». Еще на двух фашистов и на один самолет будет меньше в нашем небе.

### **Пригодна ли полоса для полетов на колесах?**

После перебазирования на аэродром «Н» нам пришлось еще некоторое время работать на лыжах. Аэродром еще не был готов к работе на колесах. Наконец-то наше командование БАО докладывает, что аэродром укатан, и его можно эксплуатировать вполне нормально. Но наш командир полка А.Н. Воротников был опытным командиром, старым летчиком. Он долго ходил по полосе, ездил на стартерах, пробовал укатку аэродрома. Затем запустил мотор и попробовал порулить на самолете, на котором уже установили колеса. Но определенного решения — да или нет, не принял. Вызывает меня и говорит:

— Товарищ Чалбаш! Я вам поручаю опробовать полосу, справитесь?

— Надо справиться, товарищ командир, ведь кому-то надо попробовать, — отвечаю.

— Только учтите, местами колеса врезаются в снег, так что если заметите резкое торможение — не взлетайте. Понятно вам?

Он имел такую привычку, в конце предложения всегда спрашивать: «Понятно вам?» Мы все это знали.

— Я вас понял, товарищ командир, разрешите выполнять?

— Сначала на разных скоростях прорулите, если убедитесь, что можно взлетать, тогда взлетайте. Понятно вам?

— Все понятно, товарищ командир.

Так я начал испытывать аэродром на колесах. Я понимал, что сегодня решится вопрос: летать нам дальше на



лыжах с ухудшенными аэродинамическими качествами самолета или же летать на колесах, при которых восстанавливаются все прежние хорошие качества нашего И-16. Собрались смотреть на мой полет многие летчики и техники. Все они с нетерпением ждут скорее переходить на свои родные колеса. Проругивал я несколько раз туда и обратно на разных скоростях, но результаты неважные. Местами колеса врезаются в уплотненный снег, и самолет резко тормозится. Что делать? Заругивать самолет на стоянку и объявить, что полоса не годится? Такого результата не хочется, а хочется, чтобы она годилась. С другой стороны, на меня возложена большая ответственность и оказано большое доверие, как это оправдать, чтобы было справедливо и объективно?

Принимаю решение взлететь, чтобы была полная ясность на взлете и посадке. Стал для взлета. Аркадий Никифорович движением головы спрашивает: «Ну, как, мол, взлететь можно?», тем же способом отвечаю: «Нормально». Он показывает рукой на взлет, и я начинаю взлет. Самолет разбегаются хорошо, но только хочу отдать ручку, поднять хвост, колеса местами врезаются в снег, разбег замедляется; опять беру ручку на себя, облегчаю нагрузку на колеса, самолет разгоняется. Отдаю ручку от себя, опять старая история. Становится отчетливо ясно, что полоса не годится для колес. Взлететь я, конечно, мог бы из трехточечного положения, но такой взлет на И-16 является самым неграмотным и опасным. Убираю газ, прекращаю взлет. Как только убрал газ и тяги винта не стало, самолет резко затормозился, колеса врезались в снег, и самолет скапотировал. Я лежу вверх ногами, повисший на привязных ремнях. Вся кабина, даже рот — полны снега. Сам вылезти из кабины не могу. Хорошо, что самолет не загорелся. Прибежали летчики, техники, на руках подняли самолет и вытащили меня из кабины. Испытание окончено, результаты известны. Смех и горе.



Но горя больше, опять придется помучиться на лыжах некоторое время.

Очень недовольны мы были лыжами, которые не убирались в полете и этим самым резко снижали аэродинамические качества самолета, и И-16 значительно терял скорость и маневренность. Однако лыжи тогда сыграли и положительную роль. В нашем полку в первый месяц многие летчики производили вынужденные посадки вне аэродромов, и почти все они заканчивались благополучно, самолеты оставались целыми только благодаря лыжам.

Мне, лично, пришлось второй раз производить вынужденную посадку в поле из-за невозможности посадки на своем аэродроме, опять благополучно только благодаря лыжам. Таким образом, в зиму 1941/42 гг. лыжи вместо колес оказали большую услугу нашим летчикам при вынужденных посадках на поле на глубокий снег. Так что один серьезный недостаток лыж в полете компенсировался главным их преимуществом перед колесами при вынужденных посадках вне аэродрома.

### **Маленькая хитрость**

Мы знали, что на центральном фронте, где-то недалеко от нас действуют наши истребители И-16 с моторами М-63 и с пушечным вооружением. Дошли до нас слухи о том, что фашистские летчики в воздухе сильно остерегаются этих истребителей. Видимо, для этого было у них достаточно оснований; наверно, не один получил по «зубам» и навеки остался в белоснежных полях Подмосковья.

Чтобы как-то и чем-то компенсировать временно утраченные летно-тактические данные своих самолетов, мы решили пойти на маленькую хитрость. Поснимали со своих И-16 «коки» (обтекатели) с втулок винтов,





имитируя тем самым пушечный вариант И-16. Надо сказать, что первое время наша хитрость удавалась. Особенно эффективно это сказалось, когда мы прикрывали свои войска от удара фашистской авиации. Прикрываем мы определенный район звеном И-16. Идет группа в 9, 12, 18 самолетов Ю-88 или Ме-110 для нанесения удара с воздуха по нашим войскам или определенным объектам. И как только замечали, что их будут атаковать «пушечные И-16», сразу же стремились как можно скорее повернуть к линии фронта и не быть атакованными. Зачастую бомбили поспешно, не прицельно, куда попало и старались уклониться от атак истребителей И-16. Аналогичная картина наблюдалась и при встрече с истребителями Ме-109. Не желали они ввязываться в воздушный бой с нами. Очень жаль, что таких случаев было не так уж и много. Я помню несколько таких моментов. Дело в том, что в очень скором времени фашистские летчики разгадали нашу наивную «хитрость» и стали по-прежнему действовать самоуверенно и еще более нахально. Несмотря на то, что самолет И-16 на лыжах потерял некоторые свои положительные качества, но все же маневренность у него осталась приличная. Наши летчики привыкли, приспособились к самолету, и должен сказать, что небезуспешно действовали против фашистской авиации, искусно и умело пилотируя самолет И-16. Счет сбитых самолетов противника в полку стал расти.

Постепенно в групповых воздушных боях, не раз, одерживали победу наши летчики: И.И. Гонченков, А. Некрасов, С. Журов, Удовиченко, Назаров, Н. Сидоров, Назаренко Николай, Губернаторов. Мне с напарником Г. Кочегаровым тоже удалось добиться победы в воздушном бою в районе Можайска. Мы вдвоем сбили еще один Ме-110. Характерным является тот факт, что длительное время, больше месяца, наш полк не имел ни одной потери



в воздушном бою. Хотя пробоин мы привозили немало, но зато все как один возвращались на свой аэродром.

Можно сказать, что за зиму мы неплохо втянулись в боевую работу и имели уже кое-какой боевой опыт. За это время довольно неплохо изучили противника, его сильные и слабые стороны, тактику действий. В этом немаловажную роль сыграло, прежде всего, безупречное летное мастерство бывших летчиков-инструкторов Качинской школы. А что касается нашей слабой подготовленности в вопросах элементов боевого применения в первое время пребывания в действующей армии, то этот пробел ликвидировался со временем практической их отработкой непосредственно на войне с реальным противником. Нам теперь надо было удержаться некоторое время, получить новую технику и тогда смело переходить в наступление в воздухе. А это время не за горами. Мы знали, что наша промышленность блестяще справляется с поставленной задачей обеспечить фронт новой боевой техникой. Наши новые самолеты «МиГ», «Лагг», «Як» все больше появляются на фронте. Скоро и мы их получим, как говорится, «и на нашей улице будет праздник».

### **Осмотрительность в воздухе — один из решающих факторов на войне**

Слово «осмотрительность» имеет глубокий смысл в авиационной терминологии. На войне осмотрительность является одним из решающих факторов в победе над врагом, в мирное время — обеспечивает безопасность полетов и успешное решение различных учебно-боевых задач.

Этому вопросу я лично придавал очень большое значение, будучи на войне и до последних дней своей летной практики. Этому способствовали два печальных случая, которые произошли со мной в воздухе из-за



плохой осмотрительности, которые чуть-чуть не стоили мне жизни; и, кроме того, многочисленные трагические случаи с моими боевыми товарищами в период Великой Отечественной войны, опять же из-за плохой осмотрительности в воздухе.

Известно, что основной задачей военного летчика-истребителя на войне является задача — сбивать самолеты противника в воздушном бою. А что для этого надо? В своей книге «Небо войны» А.И. Покрышкин неоднократно подчеркивает методы и правила поиска врага в воздухе, значение осмотрительности в воздухе. Всем известно, что прославленный летчик, трижды Герой Советского Союза А.И. Покрышкин был одним из лучших новаторов-истребителей в поисках всего нового, передового в тактике применения истребителей. Он искал и всегда находил рациональное зерно в авиационном деле. Мы, фронтовые летчики-истребители, с удовольствием применяли у себя по возможности его знаменитые формулы воздушного боя: высота, скорость, маневр, огонь. Ничего нельзя сказать против этих формул. И в самом деле, если летчик обеспечил себе преимущество в высоте над противником, это уже почти половина победы. Раз есть высота, значит, всегда можно иметь желаемую скорость за счет разгона самолета со снижением. Когда имеется запас скорости, летчик в любое время имеет возможность произвести такой маневр, который необходим для сближения с противником на огневую дистанцию с наимыгоднейшего направления с учетом огневых возможностей противника. Обеспечив себе такую благоприятную обстановку, летчику теперь остается последний, завершающий этап воздушного боя — тщательно прицелиться и поразить цель из всего оружия наверняка с первой атаки.

Казалось бы, очень просто — разогнал свой самолет, построил маневр, прицелился и сбил самолет против-



ника... Но каждый летчик-истребитель, участвовавший в воздушных боях, прекрасно понимал: чтобы обеспечить себе вышеперечисленные благоприятные условия, необходимо, прежде всего, увидеть противника, причем увидеть своевременно, первым. Этим самым обеспечивается еще один немаловажный фактор в успешном исходе атаки — элемент внезапности. Не зря была поговорка — «кто первым увидел, тот и победил». Таким образом, все сводится к тому, чтобы первым увидеть противника в воздухе. А для этого необходимо иметь высокую осмотрительность — у летчика должна быть отработанная система осмотрительности с момента посадки в самолет для взлета до полного окончания полета. И как раз элемент осмотрительности в воздушном бою и в воздухе вообще, оказывается, непростая вещь. Над этим вопросом летчику приходится много трудиться, как и над другими вопросами летного дела.

Нам часто говорили на фронте: «Голова должна вращаться вокруг шеи на 360 градусов». Но можно без конца крутить головой в воздухе и ничего не видеть. Здесь тоже необходима продуманная система осмотрительности с учетом различных условий погоды и воздушной обстановки. Так, например, очень трудно смотреть в сторону солнца и видеть цель, но зато прекрасно наблюдать цель на фоне облаков. Трудно обнаружить самолет, наблюдая сверху вниз, особенно камуфлированные самолеты (специальная окраска самолетов по временам года с учетом окраски местности). В таких случаях часто помогала тень летящей цели, по ней удавалось обнаружить цель. При полете над своей территорией можно и нужно искать противника в разрывах снарядов, уж что-что, а зенитки зря стрелять не станут. Когда наши самолеты были радиофицированы, очень хорошо информировали нас о воздушной обстановке наземные радиостанции. При погоде с большой относительной влажностью воз-



духа можно обнаружить цель по инверсии или по белым струйкам, которые срываются с концолей крыльев при резком изменении направления полета на больших скоростях. Излюбленным методом у немцев было использовать разорванную облачность. Скрываясь за облаками, внезапно выскакивали в разрывы и ловили свою жертву. Зная это коварство врага, необходимо было очень внимательно следить за разорванной облачностью. Кроме того, зная хитрость немцев отвлекать внимание наших летчиков одиночными самолетами или небольшими группами, надо быть очень внимательным в воздухе — искать и находить основные силы врага. Таким образом, летчик должен не только смотреть, но и активно, постоянно искать противника в воздухе с момента взлета.

При всем этом также имеет огромное значение опыт в летной работе. У некоторых летчиков, особенно малоопытных, просто не хватает объема внимания охватить сразу многочисленные элементы полета. Некоторые летчики чувствуют себя в полете скованно, напряженно. Естественно, у этой категории летчиков не хватает внимания охватить все необходимое. Тем более при полетах на современном истребителе. Если раньше наш истребитель летал со скоростью 450—550 км/час, теперь сверхзвуковая скорость. Раньше в кабине истребителя было всего несколько приборов и рычагов — теперь многочисленные приборы, сложнейшие автоматы и агрегаты, пульта управления. Поэтому, пока летчик овладевает полностью своим самолетом, проходит длительное время. Со временем летчик становится более опытным, и он уже начинает овладевать другими необходимыми в полете элементами. Несмотря на то что в настоящее время очень многое изменилось в тактике действия истребительной авиации в результате резкого роста технического совершенства самолетов-истребителей, вопрос осмотрительности с повестки дня не снимается



и не снимется еще долгое время. В современных условиях достаточно технических средств и «умных» приборов, агрегатов на самолетах, обеспечивающих быстрое и своевременное обнаружение противника с полным его поражением. Но все же визуальный поиск, наблюдение за противником не исключается. Другое дело, что совершенно изменились условия поиска и осмотристельности. Поэтому, на данном этапе, разработаны и обоснованы новые методы поиска, наблюдение за целью с учетом летно-тактических и технических особенностей современных сверхзвуковых самолетов.

Смотреть, видеть и реагировать в настоящее время в десятки раз стало сложнее. Ввиду исключительно высоких скоростей и высот полета, летчик очень ограничен во времени для принятия решения в воздухе. Но как бы ни сложно было, летчик-истребитель обязан систематически тренироваться, отрабатывать навыки для своевременного обнаружения цели в воздухе. Это необходимо для решения трех задач.

На случай войны: во-первых, первым обнаружить противника и уничтожить его; во-вторых, обеспечить себя от внезапности со стороны противника; в-третьих, в мирное время исключить возможность столкновения в воздухе, тем самым обеспечить безопасность свою и жизни своих товарищей. Не секрет, что именно из-за плохой осмотристельности многие прекрасные летные кадры поплатились своей жизнью. Особенно это было характерным в первый период войны, когда мы еще не имели боевого опыта.

На протяжении почти трех месяцев войны наш полк в воздушных боях не потерял ни одного летчика, хотя предпосылки к этому у нас были неоднократно. Пока все обходилось благополучно. Мы всемерно старались не дать застать себя врасплох, стремились лучше смотреть, видеть и наносить врагу удар за ударом, но все же



недосмотрели, допустили самоуспокоенность и за это поплатились. За короткое время мы потеряли сразу двух своих боевых товарищей.

В воздушном бою с численно превосходящими силами врага — Ме-110, при прикрытии своих войск, погиб мой напарник г. Кочегаров, был убит в воздухе стрелком Ме-110. Кочегаров вместе с самолетом упал в лес. Две пули попали в шею и вышли в затылок. Об этом рассказал на второй день И.И. Гонченков, слетав на место падения на самолете По-2. Буквально через несколько дней погиб Саша Губернаторов. Эта потеря ничем не оправданная, она произошла исключительно из-за халатности и отсутствия всякой осмотрительности, потери бдительности. Если Кочегаров погиб в открытом воздушном бою, при атаке самолета противника, то к Губернаторову просто подошел враг сзади, расстрелял и ушел.

Саша Губернаторов был смелым, мужественным летчиком, прекрасно воевал, приобрел уже достаточный боевой опыт. Веселый, жизнерадостный, общительный товарищ. Он стремился не пропускать ни одного боевого вылета, всегда был активным воздушным бойцом. На его счету было два сбитых самолета в групповом бою.

Однажды в воздушном бою он получил серьезное ранение в плечо, пуля прошла навылет, сумел в тяжелом состоянии посадить самолет на аэродром. После выздоровления опять стал летать и воевать с прежней энергией. И вот на этот раз, почти над своим аэродромом, на глазах товарищей — погиб. Вот как это произошло.

Я находился в это время на стоянке, где техники заделывали пробоины моего самолета. Прибежал механик, взволнованный, и, обращаясь ко всем, спрашивает:

— Вы не видели, только что упал самолет недалеко от аэродрома. Кажется, наш?

Я спрашиваю его:

— Откуда вы знаете, что наш упал? Вы сами видели?



Слева направо — Саша Губернаторов (погиб) и Э.У. Чалбаш,  
Западный фронт, 1942 год





— Сам видел, сначала слышал стрельбу в воздухе, затем видел, как фашист остроносый резко развернулся и ушел вверх, а наш упал.

Посмотрев в том направлении и увидев два наших И-16, кружащих низко, я понял, что случилась беда, третьего И-16 в воздухе не видно. Побежал на КП, откуда уже отъезжала машина с командиром полка и врачом. Собрались летчики, гадают — кто упал? Техники беспокоятся — чей не вернулся?

Два И-16 сели, зарулили. Мы бегом к ним: что случилось, кто упал, хотя уже без вопросов ясно, кто не вернулся.

— Губернаторов!

— Как это случилось?

— Сами не знаем, вроде никого не было.

— А бой был, может, он раньше подбит был, а здесь упал?

— Нет, никакого боя не было, противника не встречали.

— Может, зенитка?

— И зенитки не было. Возвращались все троим, он был все время справа. При подходе к аэродрому начали снижаться, а Губернаторов несколько отстал.

Это все, что мы узнали от летчиков. Через некоторое время, когда командир полка А.Н. Воротников опросил очевидцев с земли, в том числе и зенитчиков, стала совершенно ясной картина. Сбил Губернаторова Ме-109 и сразу же скрылся с набором высоты на большой скорости. Враг, очевидно, заранее следил за нашей тройкой, в бой не вступал, незаметно сопровождал и, воспользовавшись отставанием правого ведомого и убедившись, что никто его не замечает, внезапно атаковал сзади сверху, сбил Сашку Губернаторова и, используя свою большую скорость, скрылся безнаказанно. Вот к чему привела самоуспокоенность, полная потеря бдительности в воздухе и отсутствие всякой осмотрительности. За



это поплатились жизнью нашего боевого, мужественного воздушного воина-товарища. Вдвойне обидно из-за такой нелепой глупости потерять летчика и машину навсегда. Когда летчика сбивают в открытом, честном воздушном бою — не так обидно. На то и война, на то воздушный бой — кто кого! Но так глупо терять товарища, когда он почти уже дома — ясно, неоправданная потеря! Это большой минус всему коллективу летчиков.

Еще раз и много-много раз необходимо помнить золотое правило: пока не прилетел домой, не сел и не зарулил на свое место, нельзя успокаиваться, нельзя прекращать поиск врага, нельзя ослаблять внимание, нельзя прекращать смотреть и видеть. Давно уже пора знать вероломство врага, надо быть в любую секунду начеку. Нельзя ни на мгновение забывать, что идет страшная война, а на войне одни убивают, другие погибают. Таков закон войны, и он не подлежит комментариям. А пока будем хоронить друга, давать клятву — жестоко отомстить врагу за смерть товарища, и опять вылетать на боевое задание, продолжать войну.

### **Кто знал, как стреляет РС?**

Прошел слух среди личного состава о том, что нам привезли нечто особое: очень сильное и эффективное оружие, называется оно сокращенно РС (реактивный снаряд). Когда мы узнали подробнее, какое это сильное и замечательное оружие, с нетерпением стали ждать тот день, когда можно будет попробовать РС в воздухе. Даже заранее начали строить планы, как мы их будем применять против бомбардировщиков врага, которые все наглее ведут себя при встрече с нашими И-16 на неубирающихся лыжах. Заранее представляли себе, какое это будет замечательное зрелище, когда РС попадет в бомбардировщик врага. Мы рассчитывали, что стоит



раз-другой сбить несколько фашистских самолетов реактивными снарядами, враг сразу отрезвеет, перестанет нахальничать и наверняка с «уважением» будет относиться к нашему И-16. Поэтому мы настойчиво просили и нападали на оружейников, чтобы они скорее установили РС на самолеты. Но, оказывается, снаряды пришли, а балки, на которых они должны устанавливаться, еще не получены. Досадно, что теряем дорогое время. Через несколько дней балки получили, говорят, начнут устанавливать.

К вечеру меня вызывает Аркадий Никифорович и говорит:

— Хотите попробовать РС?

— С большим удовольствием, товарищ командир, — отвечаю.

— Сегодня за ночь установят на вашем самолете, и завтра полетите с РС, понятно вам?

— Ясно, товарищ командир. Пробовать по земле или в воздухе? — спрашиваю.

— В воздухе попробуете, полетите с утра на задание. Понятно вам?

— Понятно.

— Только зря не стреляйте, они дорогие, и их у нас пока мало. Понятно вам?

— Постараюсь стрелять наверняка, товарищ командир.

— Утром вас ознакомят, как стрелять, какие кнопки нажимать.

— Мне все ясно, товарищ командир, разрешите присутствовать при установке?

— Это дело не скорое, вы лучше встаньте пораньше утром, сядьте в кабину и хорошенько ознакомьтесь с кнопками. Понятно вам?

— Понятно.

— А сейчас поехали все на ужин.



Долго не мог я уснуть в эту ночь, все думал о РС, как бы не подвести, ни в коем случае не промахнуться, и разные другие мысли. Было основание переживать заранее. Мне доверено первому опробовать такое грозное оружие. Это доверие надо оправдать, а не опозориться. Утром раньше всех поднялся, пешком пришел на аэродром — к своему самолету. Техники и оружейники уже были там. Сел я в кабину, рассказали, показали, какие кнопки нажимать и в какой последовательности. Повторил все при них, немного потренировался в пуске РС при выключенной бортовой сети, и больше делать-то нечего. Все очень просто. Теперь только поймать цель в воздухе, хорошо прицелиться и нажать кнопку. Если попаду, по рассказам, цель должна разлететься в щепки. Вылез из кабины, посмотрел на свои РС-ы. Еще больше почувствовал ответственность. Висят мои РС-ы по две штуки под каждым крылом на специальных балках, как поросеночки.

Как обычно, прикрывали свои войска. Погода хорошая, видимость отличная — «миллион на миллион», как говорят летчики. Несколько волнуюсь — будет ли цель, а если будет, попаду ли? Цель есть. Идут три Ю-88, видимо, нас не замечают. Я умышленно несколько отворачиваю в сторону, делаю вид, что не вижу противника. С набором высоты подворачиваюсь так, чтобы цель подошла поближе и я сверху смог быстро сблизиться. Наш маневр удается, враг, не замечая нас, идет прежним курсом. Мой ведомый предупрежден на земле, чтобы следил за мной и ни в коем случае не спугнул противника своей атакой. Подпустив противника поближе, строю маневр, разворачиваюсь и захожу в атаку сверху сзади. Все проверено, все, что нужно, включено в кабине. Ближе, ближе, тщательно прицеливаюсь, дистанция самая подходящая, цель в прицеле, пора стрелять. Нажимаю на первую кнопку и с замиранием сердца жду, что будет? Проходит секунда, вторая, цель летит невредимая! Выхожу из



атаки. Ничего не произошло. Какая досада — не попал! Повторяю заход, но противник уже заметил, начал со снижением разворачиваться на свою территорию. Даю полный газ, и за счет высоты удастся сблизиться. Еще раз, еще точнее прицеливаюсь, нажимаю вторую кнопку. Томительные секунды — и опять цель летит, значит, опять не попал. Злость и обида — все вместе смешалось во мне. Пока еще есть возможность, быстро повторяю атаку, пусть стреляет, я должен, нет, просто обязан, во что бы то ни стало произвести атаку. Нажимаю третью кнопку — ничего! Четвертую — последнюю — опять впустую. Все. Больше РС-ов нет. Цель ушла.

Не попал! Какой позор, как я вернусь домой, посмотрю на командира полка, на товарищей, на техников, оружейников? Что же, доверия не оправдал; стыдно, конечно, но другого выхода нет, надо возвращаться. С таким отвратительным настроением, в подавленном состоянии возвращаюсь. По пути домой ведомый подошел совсем близко и что-то показывает и машет головой. Я отмахиваюсь рукой, со злостью резко качаю крыльями, чтобы он стал на свое место в боевом порядке. Думаю: «Без тебя знаю, что плохо получилось, хоть ты мне нервы не трепи в воздухе и не издевайся, успеешь на земле». Ведомый понял, что я злой, и, больше ничего не показывая, шел на своем месте до самой посадки. Произвели посадку, заруливаю на свое место. Техники и оружейники качают головами, что-то показывают на самолет. Я думаю себе: «Откуда они уже узнали, что я выпустил все РС-ы и не попал?» Пока я вылезал из кабины, подъехал Аркадий Никифорович к самолету.

— Почему вы нарушили инструкции?

— Какую я нарушил инструкцию, товарищ командир? Просто не попал по цели, и все.

— А, вот оно в чем дело? Не попали, значит?

— Выходит, так.



Он, конечно, моментально оценил, в каком я состоянии, и, чтобы я долго не мучился, заулыбался и говорит:

— Посмотрите под свои крылья.

Посмотрел я — и как гора с плеч долой. Все мои РС висят, как висели перед вылетом.

— А я считал, что все выпустил по цели и не попал.

— Выходит, что вы их не выпустили.

— Все делал так, как полагалось. Удивительно, почему же они не стрельнули?

— Сейчас проверим, кто здесь виноват. Проверьте, в чем дело, и доложите! — приказал Аркадий Никифорович технику по вооружению. — А вы знали, что с РС-ми посадку производить нельзя?

— Знал, но я не знал, что они висят.

— Я же вам показывал, что они висят, — говорит ведомый. Разве разберешься, что означало его качание головы и жесты руками — висят они или улетели, не попав в цель?! Я лично твердо был уверен, что выпустил и не попал. В дальнейшем мы уже безошибочно знали, когда и сколько выстрелили РС-ов. До этого мы понятия не имели, как они вылетали из-под крыла. Никто нам не сообщил об этих факторах.

Когда проверили и устранили неисправность электрической цепи, мне командир полка разрешил выпустить снаряд на земле. Сел я в кабину, развернул самолет в безопасном направлении, включил тумблер цепи, и, только нажал на кнопку, как ахнет! Самолет вздрогнул, из-под крыла вылетело назад огромное пламя с характерным сильным шумом. Тут ошибиться невозможно — стрельнул или нет. Теперь уже всем стало ясно, как стреляет РС.

После этого мне было поручено взлететь и с воздуха выпустить один снаряд по земле в безопасное место. И в воздухе прекрасно слышно и видно, как вылетает из-под плоскости РС. Что и говорить, оружие было, что называется, сильным и грозным.



Позже я узнал, что мой однокашник летчик Алкидов, удачно попав в строй немецких бомбардировщиков под Сталинградом, сбил сразу несколько самолетов противника. Об этом случае знала вся страна из печати в то время. Впоследствии Алкидов стал Героем Советского Союза.

А вот в нашем полку РС-ы как-то не прижились. Несколько раз вылетали мы с РС-ми на задание, но в большинстве случаев приходилось стрелять по наземным целям. Результат был очень эффективным. Некоторые наши летчики иногда стреляли и по воздушным целям, но особого эффекта не добились. Прицелы наши не были приспособлены для стрельбы РС-ми, большей частью приходилось, кроме прицела, полагаться на глаз, т.е. добиваться прицельности огня опытным путем. Потом мы узнали, что РС очень эффективен при стрельбе по большим группам самолетов, вероятность попадания здесь достаточно высока.

РС взрывался в воздухе в двух случаях: прямое попадание в цель с любой дистанции или при выпуске РС только с одной определенной дальности, которая заранее устанавливается на земле. А летчикам нашего полка, как правило, приходилось выпускать РС по одиночным самолетам или же мелким группам противника. Поэтому и особого эффекта мы не достигали. Кроме того, мы всего несколько раз вылетали с РС. Затем они больше не стали к нам поступать.

### **Наш полк стал смешанным**

К нам в полк передали эскадрилью ночных бомбардировщиков У-2 (По-2). Теперь у нас две эскадрильи на И-16б и одна на По-2.

Грешным делом, мы все, в том числе и командование наше, относились к новым в полку самолетам По-2



с полным недоверием. Стали над летчиками посмеиваться: как, мол, вы будете воевать на этих «кукурузниках», вас за два дня всех посбивают. Но надо отдать должное летчикам на По-2, они были скромными и выдержанными ребятами. На наши реплики невозмутимо отвечали: «Поживем — увидим». И действительно, увидели. На этих, безобидных на первый взгляд, тихоходных, беззащитных самолетах летчики совершали чудеса. Такие летчики, как Франц Саша, Буров Анатолий и многие другие, были просто виртуозами и настоящими ночными «волками». За ночь вылетали по 4–5 раз, иногда даже по шесть вылетов на боевое задание. Как-никак по 400 кг бомбового груза брал По-2 и обрушивал на головы фашистов. В дальнейшем мы были вынуждены резко изменить свое мнение об этих самолетах и с полным уважением относиться к летчикам По-2. Очень образно и, главное, правдиво показаны действия эскадрильи ночных бомбардировщиков По-2 в кинокартине «Небесный тихоход». Обиженный вначале за назначение его в эскадрилью По-2 после ранения ярый истребитель военный летчик майор Булочкин впоследствии влюбился в этот самолет и в итоге отказался перейти на истребитель.

Кроме таких прекрасных качеств, как, например, простота управления в ночных условиях, способность подойти к объекту бесшумно (на планировании без работающего мотора), нетребовательность к особым посадочным площадкам, — самолет По-2 имел еще одно очень серьезное качество. Это моральное воздействие на войска противника. Благодаря большой продолжительности полета и непрерывному применению в основном одиночных самолетов имелась возможность почти висеть над головами противника всю ночь, не давая ему покоя, деморализуя личный состав войск противника. Многие пленные немцы признавались на допросах: «Самое страшное для нас появляется ночью — это ваш





«русс фанера» (так они называли наш По-2), который всю ночь летает над головой, не дает ни сна, ни покоя. Гудит и гудит, сбросит одну бомбу, опять гудит. Не знаешь, когда он сбросит еще бомбу и где она упадет».

В истории военного искусства ВС СССР записаны показания коменданта крепости Кёнигсберг, который был взят в плен нашими войсками. Он заявляет, что «русская авиация вынудила сдать крепость, особенно ночная (это в основном опять наши По-2). Если бы не авиация, русским крепость Кёнигсберг не взять... Русская авиация своими непрерывными действиями и днем, и ночью полностью деморализовала войска крепости». Он, конечно, явно переигрывает с нашей авиацией, явно забыв, — русские не раз уже били немцев и брали их крепости в прежние времена, когда авиации вообще не было. Поэтому и сейчас бы взяли крепость Кёнигсберг без авиации, но решили брать с ее помощью, так русским захотелось на этот раз, так оно веселее получается.

В одном совершенно прав немецкий комендант — действительно, наша авиация полностью подавила моральный дух немецких головорезов, не только при взятии Кёнигсберга, но и в дальнейшем, вплоть до взятия фашистской берлоги — Берлина. В Кёнигсбергской операции в отдельные сутки производилось до 1200–1400 самолето-вылетов на боевое применение и днем, и ночью. И здесь наш трудяга По-2 оказал неоценимую услугу ночью нашему общему делу по разгрому врага. Вот такой он тихходный, беззащитный, состоящий из расчалок и перкали — По-2. Так что вместо пренебрежительного отношения вначале к По-2 мы в скором времени оценили по достоинству наших летчиков-ночников и стали их считать полноценными нашими боевыми друзьями-однополчанами. И авторитет нашего 627-го САП от того, что он стал смешанным полком, не снизился, а, наоборот, вырос в глазах высшего командования.



## Нашего полку прибыло...

Я только что сменился с дежурства и направился к медсестре Леночке поговорить о том да о сем. Навстречу идут командир полка и незнакомый летчик в звании полковника. Командир полка подозвал меня и дает задание:

— Возьмите машину, везите домой к себе полковника и устройте с жильем. Понятно вам?

— Задача ясна, товарищ командир, — отвечаю.

Взял автостартер, посадил рядом с собой в кабину полковника и поехали в деревню к нам домой. Всю дорогу полковник молчал, а я считал нескромным вступать в разговор с таким большим и боевым командиром. Приехали домой. Я предложил ему посидеть и подождать немного. Сам же пошел шептаться с хозяйкой, как лучше устроить нашего гостя. Но ничего мы не смогли придумать, кроме как предложить место на выбор на нарах. Когда я вернулся на свою половину и спросил: «Товарищ полковник, где вам лучше сделать постель — на верхних или нижних нарах?» Он ответил:

— Знаешь что, лейтенант, брось ты эту канитель, покажи, где свободные нары, и считай, что я уже устроен.

— Вот здесь свободно, товарищ полковник, — показал на нары вверх.

— Вот и отлично. А теперь давай знакомиться: бывший командир авиационного полка, ныне рядовой летчик полковник Шевцов Федор Федорович. Как тебя звать?

Я доложил по форме:

— Лейтенант Чалбаш Эмир-Усейн, командир звена.

— Ты что, турок, что ли? Или потомок эмира Бухарского?

— Нет, товарищ полковник, не турок и не потомок, а просто крымский татарин, потому и такое имя.

— Я думаю, что ты не обиделся. Это я так, пошутил.



— Да чего же тут обижаться? Как есть, так и представился.

— Вот и хорошо, значит, познакомились. Теперь мы с тобой на одинаковых правах, вместе будем воевать. Я прислан к вам в полк рядовым летчиком. Возьмешь в напарники?

— Да вы шутите, товарищ полковник?!

— Нет, не шучу, поэтому больше меня по званию не называй. Будешь величать Федором Федоровичем, я почти в два раза старше тебя по возрасту. Договорились?

— Как прикажете.

— Я не собираюсь приказывать, а прошу. Сам все объяснишь летчикам, как и что. Понял?

— Понял, товарищ полковник.

— Опять не понял. Федор Федорович я, уяснил?

— Уяснил, Федор Федорович.

— Вот теперь годится. А теперь введи меня в курс дела, как и что к чему.

Я стал рассказывать о летчиках полка, о самолетах, о нашей работе, о горестях и радостях, о победах и неудачах.

— Ну что же, теперь все вместе будем делить и радость, и горе. Спасибо за подробную информацию.

Вот так влился в наши ряды опытный летчик-истребитель, участник боевых действий еще с Испании, бывший командир полка, ныне же непонятно за что разжалованный в рядовые летчики Шевцов Ф.Ф.

Федор Федорович с первых же дней включился в боевую работу, летал с нами наравне на задание на И-16, никогда ни на что не жалуясь и не проявляя неудовольствия. Никогда не напоминал о своих боевых заслугах, опыте в летной работе, о звании. Везде и всюду бывал с нами: и в бою, и на отдыхе. Вечером, как и все мы, выпивал свои сто граммов и никогда не выходил за пределы нормы. Он много рассказывал о воздушных боях в Испании с фа-



шистскими летчиками, подсказывал и учил наших летчиков, как нужно себя вести в воздушном бою с немцами, указывал их слабые и сильные стороны. Наши летчики с большой охотой и признательностью прислушивались к советам Федора Федоровича. Этот старый, опытный летчик впоследствии стал любимцем нашего полка. Он все время держался близко к летному составу, хотя наше командование, учитывая его прежние заслуги и звание, пыталось его несколько отличать от рядовых летчиков. А он даже не отставал от летчиков по игре в ножик. И когда проигрывал, безропотно вытягивал колышек зубами из земли, как и все мы.

Федор Федорович был простой, общительный и скромный товарищ. Он весьма охотно передавал свой богатый летный и боевой опыт летчикам. Его авторитет в полку все время рос. Расстались мы с Федором Федоровичем в декабре 1942 г. Он оставался в полку, а меня перевели командиром эскадрильи в другой полк, который имел на вооружении самолеты новой конструкции Ла-5 («Лавочкин»).

В 1943 г. мне посчастливилось еще несколько раз встречаться с полковником Шевцовым Ф.Ф. на дорогах войны. Он уже был полностью восстановлен в правах и воевал на высоких командирских должностях. Но дальнейшая его судьба сложилась трагически. Об этом я узнал уже в 1945 г. от моего боевого товарища по 49-му КИАП Героя СССР Спириденко Николая Кузьмича, который после войны разыскал меня в Люберцах и был в гостях.

Полковник Шевцов Ф.Ф. командовал авиационным полком на английских самолетах «Харрикейн». Дела в полку шли успешно, под его руководством летчики полка одерживали блестящие победы над врагом в воздушных боях. Сам Федор Федорович также неустанно и храбро сражался в воздухе с немцами. И вот однажды, возвра-



щаясь с боевого задания, где в воздушном бою одержал еще одну очередную победу, над своим аэродромом сделал горку с переходом в «бочку» (такая традиция была во многих полках: после удачного боя над своим аэродромом выполнить фигуру «бочка»). Но из-за низкой облачности он вошел в облака и затем, вывалившись из облаков, врезался в землю. Так нелепо и неоправданно погиб у себя на аэродроме прекрасной души, опытный летчик Федор Федорович Шевцов. Мне до того было жаль Федора Федоровича, что я никак не мог согласиться с тем, что такой опытный летчик, прошедший, как говорят, «огонь и воду», так бесславно сложил голову. Но от правды никуда не денешься. Все, кто знал близко полковника Шевцова, думаю, будут согласны со мной, что он вечно останется в нашей памяти как истинно честный, храбрый, трудолюбивый воздушный боец нашей Родины.

### **Геройский поступок Саши Калугина**

Это произошло в обычный весенний фронтовой день 1942 года. Наш полк выполнял патрульную службу в воздухе. Главная наша задача была надежно оберегать наши наземные войска от ударов с воздуха противником в районе Юхнова, Мятлево. На задание вылетали небольшими группами, обычно звеньями, и частью сил несли боевое дежурство на аэродроме.

Пошли в очередной вылет три наших И-16, в составе которых был и Саша Калугин. В районе прикрытия нашему звену пришлось вступить в воздушный бой с шестью Ме-109. В этом бою Саша Калугин сбил немецкий истребитель. Но, излишне увлекшись прицеливанием по другому Ме-109, — а враг попался опытный, сильно маневрировал, чтобы уйти из-под удара, — другой немецкий истребитель, используя численное превосходство, сумел зайти в хвост Саше. Николай Киселев, заметив



угрожающую товарищу опасность, бросился на помощь и отогнал «мессера», но было уже поздно, немец успел дать прицельную очередь по самолету Калугина, и Саша получил тяжелое ранение в воздухе. Несмотря на это, он не вышел из воздушного боя, не покинул своих товарищей, хотя активный бой он уже вести при всем желании не мог. Пуля, преодолев слабую броневую защиту, попала в спину летчика и вышла в грудь. Передать о своем состоянии он не мог, ждать какую-либо помощь со стороны тоже было бесполезно. В таком тяжелом состоянии все пришлось решать самому.

И он принял решение: возвратиться на свой аэродром и произвести посадку. Каждый здравомыслящий человек понимает, в каких тяжелых условиях оказался летчик в воздухе, один в самолете-истребителе, получивший такое ранение, потерявший много крови, испытывая сильнейшую боль в груди. Но Саша Калугин не растерялся, не ударился в панику, а нашел в себе силу воли управлять самолетом, прийти на свой аэродром и произвести нормальную посадку на таком самолете, как И-16, который является очень строгим самолетом на посадке. Когда он произвел посадку и закончился пробег самолета, сруливать с посадочной полосы он уже не смог. Не было больше сил. На земле уже давно догадались, что с летчиком не все благополучно: он заходил и производил посадку с прямой, с ходу. Как только самолет остановился в конце пробега на посадочной полосе, подъехала санитарная машина, вытащили Сашу из кабины, у него из горла уже кровь пошла, и увезли в госпиталь.

Комментарии излишни, каждый понимает, какой героический поступок совершил русский летчик-истребитель Саша Калугин в годы Великой Отечественной войны. После выздоровления он рассказывал подробности этого необычного случая. Самый тяжелый момент для него был в полете при подходе к аэродрому, когда он стал выпу-



скать шасси перед посадкой. Надо было взять управление в левую руку, а правой рукой выпускать шасси, т.е. сделать 44 оборота ручкой, т.к. шасси на самолете И-16 убиралось и выпускалось механически, с помощью тросов и лебедки. Как бы летчик ни старался быть осторожным, делать меньше движений корпусом тела, избежать этого было невозможно. Саша говорил: «При малейшем движении корпусом, каждом обороте ручки пришлось ощущать страшные боли в груди, но приходилось терпеть, просто иного выхода не было, и не могло быть». Это была героическая борьба за жизнь назло врагам. И Саша победил. Спас себя, спас своего боевого друга, чтобы через некоторое время опять стать в ряды воздушных бойцов и продолжать громить ненавистного врага. Через небольшой отрезок времени Саша выздоровел и снова был в строю с нами рядом. Правда, месяца через три он навсегда покинул наши ряды, пришлось распрощаться с авиацией. Но об этом разговор будет дальше.

### **Маузеристы**

Как бы она ни была тяжела, фронтовая жизнь, но все же шла своим чередом. Тем более для нас, молодых, здоровых парней. Находили время и побаловаться, пошутить, что-то выдумывать и изобретать. Как-то в период затишья собралось нас несколько летчиков и затеяли такое негласное соревнование — кто лучше стреляет из пистолета. Нарисовали мишень, выбрали потолок дерева на опушке леса и стали по очереди стрелять по три патрона. На следующий день опять потянуло к этому дереву, опять постреляли. И как обычно, одни лучше, другие хуже стреляют. Начались споры, подначки. Не помню, кто именно, но кто-то из нас внес предложение: создать группу из летчиков и ежедневно производить соревнования по стрельбе из личного оружия. Кто больше всех в



этот день выбьет очков, тот победитель. Участниками соревнований записались девять человек: Киселев Николай, Назаренко Николай, Некрасов Алексей, Сидоров Н., Занин, Бойко, Журов С. и я. Затем выработали условия соревнования, льготы победителю. Решили: победителя дня назвать маузеристом. Обязались любые требования маузериста выполнять безоговорочно. В этом и была суть заинтересованности.

Условия были таковы: тренировочные стрельбы из трех патронов, зачетные — из одного патрона. Соревнование проводилось несмотря ни на какие боевые или даже метеорологические трудности. Представьте себе, мы настолько заразились этим занятием, что просто с нетерпением ожидали момент соревнования, чтобы определить, кто же сегодня будет маузеристом. Получилось вроде такой азартной игры. Надо признать, что эта затея пошла нам на пользу, она заставила нас научиться хорошо стрелять из пистолета. Лично я долгое время и после войны стрелял из личного оружия неплохо.

Наша группа состояла из девяти человек, а сколько было болельщиков!

Каждый день выявлялся новый маузерист, а зачастую один и тот же не уступал первенство подряд несколько дней.

Какие права имел маузерист дня:

1. Землянка наша, где мы завтракали, обедали, была мала, все летчики сразу не вмещались. Но стоило только появиться в дверях маузеристу дня, ему немедленно освобождалось лучшее место. Обед ему подавался первому.

2. Первым имел право умываться, придя домой вечером, маузерист, ведь у нас был один умывальник.

3. В то время курили табак. Папирос не было. Маузерист имел право приказать любому: свернуть сигару и дать прикурить.





4. Из аэродрома домой в кабине машины сидел маузерист.

5. На нарах в землянке на аэродроме место освобождалось немедленно маузеристу; и какие-нибудь другие непредвиденные небольшие желания, по его усмотрению, в обыденной повседневной жизни. Поэтому это звание было почетным и авторитетным.

Каждый стремился стать маузеристом, но становился только один. У меня был пистолет польской системы «Родом», крупнокалиберный и довольно метко бил. Поэтому мне часто удавалось стать маузеристом дня и иногда подряд несколько дней. Как видно, дело было несложное, необходимое и не вредное. Расход патронов вполне окупался. Можно смело заверить, что благодаря этой затее образовался наш союз девятерых. Законы наши были жесткими, никто не смел нарушать их. Здесь вырабатывался характер, настойчивость и выдержка. Все мы впоследствии пришли к выводу, что такая безобидная игра пошла только на пользу, а вреда никакого. Начальство наше знало о наших занятиях, но не запрещало. И вполне правильно делало.

### **Враг начал опять активизироваться**

Наступило второе лето Великой Отечественной войны. Наступление наших войск на Центральном фронте временно приостановилось. А враг начал активизироваться в воздухе. Теперь уже почти при каждом вылете мы встречались с немецкими летчиками. Немцы стали большими группами летать на задание, а мы по-прежнему, звеньями, иногда по два звена. На большие группы у нас просто не хватало сил. Пополнения самолетами мы пока не имели, а потери были. Правда, в начале лета мы получили пополнение молодыми летчиками, но самолетов не хватало. Большинство воздушных боев нам приходилось



вести с численно превосходящими силами противника. Только благодаря отличной маневренности на горизонталях наших И-16 и безукоризненной технике пилотирования летчиков наш полк серьезных потерь пока не имел, но приходилось трудновато.

Наш командир полка Аркадий Никифорович, каждый раз, возвращаясь с боевого задания, шутя возмущался:

— Что за война, как только «железку» перешел, немцы уже тут как тут, уже начинается воздушный бой!

Как мы ни ухитрялись не поддаваться немцам, крутились на своих «ишачках» волчком в воздушном бою и при удобном случае стремились бить врага, сбивать их, все же в начале лета 1942 года двух наших старых опытных летчиков Назаренко Николая и Запорожца немцы надолго вывели из строя. В тяжелых воздушных боях с численно превосходящими силами врага они были сбиты, получили тяжелые ранения и попали в госпиталь. К этому времени очень тяжелое положение в воздухе сложилось в районе Ржева, и наш полк был направлен под Ржев. Несмотря на тяжелую обстановку в этом районе, летчики нашего полка поработали неплохо. Целей в воздухе при каждом вылете было много, преимущественно Ю-87, Ю-88. Многие наши летчики в этой операции увеличили счет сбитых немецких самолетов. Мне также удалось сбить под Ржевом в одиночку два самолета противника — один Ю-88 и один Ю-87, а также один Ю-88 в группе.

Хочется отметить героический поступок в одном воздушном бою под Ржевом нашего летчика Виктора Некрасова. За время боев нашего полка в этом районе Некрасов показал себя исключительно мужественным, смелым, храбрым воздушным бойцом. На своем И-16 он за короткий срок сбил два самолета противника, не имея ни одной пробоины. Все у него шло хорошо. Как-то полетели они тройкой прикрывать свои войска над знакомым районом. Минут через 12–15 заметили большую колонну немецких бомбардировщиков (двадцать четыре Ю-87)



под прикрытием восьми истребителей Me-109, идущих в наше расположение. Некрасов, не задумываясь, бросился со своим звеном в атаку на головную девятку «юнкерсов» и с ходу поджег одного, второго — подбил один из ведомых, строй бомбардировщиков начал рассыпаться, но при выходе из атаки наши И-16 подверглись атаке истребителями Me-109. Завязался воздушный бой трех И-16 с восемью «мессерами». Бой проходил в основном на горизонтальных маневрах, что является самым невыгоднейшим условием для ведения боя на И-16 с Me-109. Немецким летчикам никак не удавалось зайти в хвост И-16 на виражах, поэтому они стремились перевести бой на вертикальный маневр. В таких моментах наши летчики стремились подставлять лоб. Ввиду того, что немецкие летчики редко шли вообще в лобовую атаку, наша тройка небезуспешно отражала все атаки. «Мессеры» при большом численном преимуществе имели полную возможность атаковать наши И-16 с любого направления. Некрасову с ведомым приходилось все труднее и труднее выдержать такой натиск. Немцам удалось расколоть нашу группу на две части, где Некрасов оказался один против четырех Me-109. Положение усложнилось, не стало взаимной выручки. Некрасов получил много пробоин в своем самолете, но из боя не вышел. Подвернулся удобный момент, и Некрасов длинной очередью подбил еще один Me-109, который развернулся и ушел на свою территорию. Оставшиеся три Me-109 с большим остервенением набросились на Некрасова, и им удалось поджечь самолет Виктора. Самолет начал гореть, пламя быстро проникло в кабину, начало жечь руки, лицо, но Некрасов продолжает бой, не выбрасывается на парашюте, не хочет на большой высоте выбрасываться, ведь мы знали, что немцы могут расстрелять в воздухе парашют. Поэтому Виктор на горящем самолете продолжает резко маневрировать и снижаться в направлении своих войск.



Убедившись, что высота подходящая и он приземлится точно к своим, не имея больше терпения от сжигающего лицо, руки, ноги огня, покидает самолет на парашюте. Двое его других летчиков, закончив бой с четырьмя Ме-109 вничью, возвращаются на свой аэродром, благополучно приземляются. Некрасов долго лечился в госпитале, полностью выздоровел и опять встал в строй и продолжал так же героически воевать на своем И-16. Правда, большие пятна на лице и руках от ожогов остались очень заметными. Этот героический поступок Виктор Некрасов совершил на глазах всех, кто смотрел на этот неравный бой с земли летом 1942 года под Ржевом.

С Некрасовым последний раз я виделся перед маем 1943 года, когда я был в другом полку, а он, будучи инспектором по технике пилотирования, прилетал расследовать тяжелое летное происшествие, которое произошло с молодым летчиком на Ла-5 в моей летной группе. Несмотря на тяжелую воздушную обстановку, что вынуждало летчиков нашего полка почти каждый раз вести воздушный бой с численно превосходящими силами немцев, за период пребывания под Ржевом мы в полку потеряли только одного летчика. Но потеря была очень тяжелая. Потеряли мы навсегда своего всеми любимого, остроумного, веселого товарища Сашку Журова. Гибель Журова потрясла весь личный состав полка, он был любимцем всего полка. После окончания операции под Ржевом наш полк опять перелетел на свою точку базирования на Центральном фронте.

### **Жизнь подсказывает — надо летать ночью**

Общим недостатком большинства частей фронтовой истребительной авиации к началу войны оказалось то, что очень многие боевые летчики-истребители не летали ночью. А что касается нас, бывших летчиков-



инструкторов, тем более мы ночным полетам обучены не были. На фронте это сказалось в самые первые дни.

Немецкое командование воспользовалось этим обстоятельством и очень часто посылало своих ночных пиратов бомбить наши войска ночью. Фронтовые истребители не могли этому воспрепятствовать. А главные силы нашей ночной истребительной авиации были заняты на обороне Москвы, Ленинграда и других стратегически важных объектов. Правда, фашистская фронтовая истребительная авиация тоже почти не летала, но это для нас примером не могло быть. Поэтому высшее командование приняло решение срочно приступить к обучению к ночным полетам определенного количества летчиков во фронтовых условиях. Такую задачу получил и наш полк. Выделили нас шесть летчиков, меня назначили старшим группы, и мы перелетели на аэродром несколько дальше от линии фронта для полетов ночью. Все шло хорошо. Группа стала успешно овладевать полетами на боевых самолетах ночью. Посадку производили на прожекторах, что сильно демаскировало наш аэродром. Мы хорошо знали, что враг не заставит себя долго ждать, он обязательно нанесет нам ночной «визит». Так оно и получилось. В одну прекрасную ночь враг пожаловал к нам. У нас к этому времени садился последний самолет, больше в воздухе наших самолетов нет, а над нами гудит какой-то, и нетрудно было определить, что это бомбардировщик. Надо сказать, что мы здесь допустили самоуспокоенность и начали гадать: наш или не наш? Пока мы гадали, услышали явный свист падающих бомб. Я стоял у стойки с тумблерами сети освещения несколькими лампочками линии взлета и посадки, успел одним движением сверху вниз выключить все тумблеры и упал на землю. В это время стали взрываться бомбы вокруг нас. Немец сбросил все бомбы и ушел. Встали с земли, отряхнулись, осмотрелись — вроде все в порядке. Все летчики и техники живы, самолеты невредимы, когда



я собрал всех людей, чтобы еще раз убедиться, все ли не-  
вредимы, Саша Калугин пожаловался, что осколком заце-  
пило голову и она слегка болит. Некоторые остряки стали  
подшучивать над ним:

— Ничего, Саша, тебе не привыкать, с тобой не то  
раньше было, а эта царапина до свадьбы заживет.

— Кровь есть? — спросил я Сашу.

— Малость есть, кажется.

— Сильно болит голова?

— Да не очень вроде, но боль какая-то тупая, непри-  
ятная.

Врач посмотрел, ничего определенного сказать не  
смог. Я распорядился отрулить самолеты в капониры,  
напомнил об осторожности, чтобы не попасть в воронки  
от бомб. Пришли домой, при свете осмотрелись, вроде  
все кончилось благополучно. У меня реглан в двух ме-  
стах был прорезан мелкими осколками, но до тела не до-  
стало. Посмеялись над немцем, что зря бросил столько  
бомб и никакого вреда нам не нанес. Саша тоже пере-  
стал жаловаться на головную боль. Значит, все в поряд-  
ке. Все легли спать. Но примерно через полчаса вскочи-  
ли на ноги — Саше Калугину плохо. Сильно болит голова,  
появилась тошнота. Немедленно организовали машину,  
врача с сопровождающими и отправили в госпиталь в  
Малоярославец. Саше пришлось еще раз перенести тя-  
желую операцию. На этот раз головы. Оказалось, что у  
него пробит череп диаметром в 20-копеечную монету и  
мелкие осколочки кости черепа врезались в мозг. Тыся-  
чу раз спасибо нашим неутомимым труженикам, спаси-  
телям сотен тысяч жизней на войне — военным врачам,  
которые вовремя и искусно сделали операцию Саше и  
спасли его от верной смерти. Второй раз на войне Саша  
Калугин победил смерть. С этого дня мы потеряли Сашу  
как опытного, храброго летчика-истребителя. Он был  
списан с летной работы. Я думаю, каждый понимает, что



с пробитым черепом летать, тем более на истребителе, невозможно. Малейший перепад давления в воздухе при вертикальных маневрах немедленно выдавит заглушечку, которую врачи установили на отверстие в черепе.

Я знал, что Саша выздоровел, вернулся в Москву, в которой жил до войны. В 1943 году я был у него в гостях в Москве. Он прекрасно себя чувствовал с заглушкой на голове и работал в аэроклубе, преподавал курсантам теорию полета. Таким образом, хотя он больше и не летал, но любимое авиационное дело не бросил. Воспитывал и обучал будущих летчиков для нашей страны. Значит, он оставался в боевом строю. Обучать других тому, что умеешь сам, великое, благородное и почетное дело. К великому сожалению, не знаю дальнейшую судьбу Саши. Если мы, его боевые друзья-товарищи, советские люди и особенно наше молодое поколение скажем ему великое спасибо за его славные боевые подвиги во имя нашей Родины, я думаю, это будет правильным. Он вполне заслужил такую благодарность своей честностью, храбростью и беззаветной преданностью нашему общему делу как бывший военный летчик-истребитель, активный участник Великой Отечественной войны.

### **Большая радость: нам в полк дают один Як-1**

После ночного происшествия, когда пострадал наш летчик Саша Калугин, мы продолжали свои тренировки на И-16 ночью еще несколько дней. Однажды перед ночными полетами к нам прибыло большое начальство: наш командир полка А.Н. Воротников, командующий армией Герой Советского Союза В.А. Худяков и бывший мой командир эскадрильи в Качинской школе полковник Жуков Анатолий Павлович.

А.П. Жуков приехал по своим делам. Мы, как старые знакомые, поговорили, вспомнили Качу, он расспросил



как мы воюем и т.д. Эта встреча была случайной и короткой. На этом мы расстались до 1943 г.

Но командующий армией генерал Худяков привез радостную весть: он сообщил, что можно получить один Як-1, обещал при первой возможности дать еще нам новые самолеты Як-1. Расспросил, как идет ночная подготовка, скоро ли сумеем летать на боевое задание ночью, дал несколько критических советов и в конце беседы изъявил желание слетать на спарке над аэродромом ночью. Аркадий Никифорович поручил мне слетать с командующим. Я с большой охотой слетал с генералом Худяковым на спарке, и командующий остался доволен полетом. После этого стали обсуждать: кого же послать за Як-1? Оказалось, что в полку летавших когда-либо на самолете Як-1 никого нет, кроме меня. А я успел сделать всего два полета по кругу, будучи еще в школе перед отправкой на фронт (в октябре 1941 г. нам в школу пригнали три самолета Як-1 для ознакомления).

Я получаю задание: завтра утром вылететь на У-2 в Москву, получить прямо на центральном аэродроме Як-1 после ремонта и пригнать на свой аэродром. Что может быть почетнее для летчика? Мне доверяется выполнить спецзадание — пригнать самолет нового типа. Это большое доверие мне надо как можно лучше оправдать. Получив самолет в мастерских, хорошенько осмотрев его, стал тщательно знакомиться с его лётно-технической характеристикой. С помощью технического состава вспомнил и возобновил знания по устройству кабины. Когда все было готово, начал готовиться к полету.

Самым сложным в то время было для меня стать на правильный курс после взлета с центрального аэродрома Москвы. При изучении маршрута перелета я обратил внимание, что от Москвы отходит одиннадцать железных дорог по всем направлениям. Для полной уверенности





выхода на нужный курс по маршруту как раз и помогла одна из железных дорог с направлением на запад–юго-запад. Таким образом, после вылета сделал кружок над Москвой и уверенно лег на свой курс. Через два дня с момента прибытия в Москву самолет Як-1 был перегнан в свой полк благополучно.

Это был первый самолет нового типа в нашем полку, который уже показал себя в бою исключительно с положительной стороны. Маневренность хорошая, и скорость намного больше, чем у И-16, да еще с радиоаппаратурой. Итак, начало есть, теперь веселее будет воевать.

Пока это только один самолет, поэтому не было необходимости обучать всех летчиков летать на нем. Рассказал о его особенностях на взлете, в полете, на посадке. Изучили кабину и вылетали на Як-1 командир полка и командир эскадрильи. На задание летал на нем пока я один. Что и говорить, самолет был в то время грозой для врага. Прекрасно маневрировал, сильное оружие, скорость, радио. Что еще нужно для воздушного боя? Летчик, владеющий в совершенстве самолетом И-16, свободно полетит и успешно овладеет любым другим самолетом тех времен. Когда полк получил самолет Як-1, летчики быстро освоили новый тип и успешно действовали в воздушных боях.

В первые же дни, летая на задание на Як-1, мне повезло сбить самолет разведки противника. Как это произошло, расскажу ниже. Командующий свое слово сдержал, я часто вылетал в Москву за Як-1. Пригнал я в полк уже шесть самолетов. Почему собирали их по одному? Да потому, что эти самолеты были не новые, а из ремонта в центральных мастерских центрального аэродрома, которые попадали в ремонт из разных частей. Вот их и давал нам командующий.

Однажды, прилетев в Москву за очередным Як-1, мне пришлось три дня ждать, пока меня выпустят по марш-



руту. Погода стояла очень плохая. В один из дней ожидания вылета на фронт произошла случайная встреча на центральном аэродроме с Василием Сталиным. Честно говоря, я бы не осмелился подойти к нему, когда увидел. Но он все же сам узнал меня (ради справедливости надо сказать, что память у него была превосходная) и обратился с вопросом:

— Лейтенант, ты из Качинской школы?

— Из Качинской, товарищ полковник (он уже был полковником).

— Из четвертой эскадрильи на И-16 был, правильно?

— Все правильно, товарищ полковник.

— А что ты здесь делаешь?

— Да вот, «ячек» на фронт собираюсь гнать, но пока не выпускают ветродуи.

— А много получаете «Яков»?

— Нет, пока по одному собираем, а воюем по-прежнему на И-16.

— Где стоите?

— Тут недалеко, — назвал свой аэродром.

— Ну, воюйте там хорошо. Скоро я к вам прилечу.

На этом наша встреча кончилась. В то время он был в инспекции ВВС. Следующая встреча с ним произошла в 1944 году, я уже работал в школе воздушного боя в Люберцах.

Как-то мы с женой приехали в Москву в ЦТА (Центральный театр Армии). Во время антракта, проходя мимо буфета, жена говорит мне:

— Смотри, какой молодой, а уже полковник.

Я повернулся, вижу, стоит Василий, держит в руках толстый бутерброд и о чем-то оживленно беседует с какой-то дамой, которая отрицательно качает головой, держа в руках длинную папиросу.

А пока вернемся к фронтовой жизни. «Ячок» свой я пригнал в полк благополучно. На Як-1 уже летают многие



летчики по очереди (все-таки их у нас уже шесть штук!). Теперь мы чувствуем себя в воздухе в боях с «мессерами» уверенно. Кончились наши частые оборонительные позиции в воздухе. Все смелее переходим в нападение. Немцы заметно стали остерегаться наших «Яков», наши летчики отучили их от нахальства. Они теперь почти всегда стараются уклониться от боя, тем более ведь сейчас численное преимущество не на их стороне, мы достаточно хорошо изучили их повадки — неожиданно нападать на наши мелкие группы или на оторвавшиеся в бою одиночные наши самолеты. С переходом на Як-1 наше положение заметно улучшилось, дела пошли неплохо, и воевать стало веселее.

### **Здорово напугала меня «рама»**

До этого мы часто встречались с «рамой» в воздухе. Не раз за ней гнались многие наши летчики, им никак не удавалось ее сбить. Это очень маневренная машина, и, видимо, летчики там были подобраны не случайные. «Рама» — это ФВ-189, двухфюзеляжный, двухкилевой самолет-разведчик с фотоаппаратом. Иначе говоря, это настоящая летающая фотолаборатория. Она выполняла в основном фоторазведку, и к моменту посадки на своем аэродроме экипаж, состоящий из 6 человек, полностью успевал обрабатывать фотопленку в воздухе, так что после посадки командование имело в руках готовые фотоснимки разведываемого объекта в виде планшета. И вот однажды мне опять попалась эта самая «рама». Моим ведомым был Н. Киселев. На этот раз мы были на самолете Як-1. Увидев «раму» и убедившись, что она без прикрытия «мессеров», я обрадовался, предвкушая заранее радость победы. Чувствую, что она нас не замечает, спокойно следует своим курсом над нашей территорией. Подал команду ведомому:



— Следи за воздухом, прикрой сзади и не отрывайся!

— Все понял, действуй, — ответил Киселев.

Выбрав себе выгодную позицию, иду в атаку, заходя сверху сзади под ракурсом 1/4, спешить мне некуда, никто не мешает, думаю: на сей раз ей не уйти безнаказанно. Поэтому решаю — подойти как можно ближе и с первой же атаки ее завалить. Нет, все же она заметила угрозу и стала вилять влево, вправо со снижением. Она была так искусно камуфлирована, что очень легко потерять ее на фоне леса. Поэтому ставлю перед собой три задачи: во-первых, не потерять из виду, во-вторых, подойти на короткое расстояние, в-третьих, тщательно прицелиться, чтобы наверняка сбить с ходу. Она еще сильнее стала маневрировать, пытаюсь оторваться от меня, скрыться. Но, поняв, что оторваться ей не удастся, прекращает снижение и затем перестает маневрировать. Разве в такой момент придет в голову мысль, что это очередная хитрость коварного немца? Я, например, об этом не подумал в данный момент, а стремился завершить начатое дело. А немцы, оказывается, прекратив маневрирование, создали условия своему стрелку. Как только «рама» прекратила снижение, я оказался на одном уровне с ней по высоте. Дистанция самая подходящая, только подумал нажать на гашетку, как в это время почувствовал сильный удар в лобовое стекло и успел только инстинктивно отклонить голову в правую сторону. Половины моего козырька как не бывало. Как ножом срезало. Я еще полностью не успел осознать, что произошло, как резкая струя воздуха ударила мне в лицо. С досады и злости выхватил машину вверх, затем тут же с разворотом вправо вниз пошел снова в атаку сверху. Поймав «раму» в прицеле, дал три длинных очереди из всех точек. Чтобы не врезаться в нее, выхватил ручку на себя, пройдя над ней, ушел вверх, не теряя из виду, и стал наблюдать. Все это произошло в одно мгновение. Несколько секунд «рама» шла прямо,



затем с правой стороны повалил черный дым, и она пошла к земле с большим снижением. Наблюдая сверху, я ждал, что вот-вот врежется в землю, но нет. Она не врезалась в землю, а перед самой землей перешла в горизонтальный полет. Я решил, что это наверняка очередная хитрость врага, который хочет обмануть и скрыться. Только перешел в пикирование за ней, чтобы повторить атаку, смотрю — пыль за самолетом, и она уже ползет по земле на фюзеляжах. Проползла и остановилась. Не перевернулась, не загорелась, лежит на земле целехонькая. Сразу захотелось добить, уничтожить, но, видя, что к ней уже бегут наши наземные друзья — и твердо зная, что это наша территория, — покачали мы крыльями и ушли к себе домой. Мой ведомый Киселев Н. отлично справился со своей задачей и спокойно отработал.

Через некоторое время нам сообщили наземные войска, что экипаж «рамы» взяли в плен живыми. Оказалось, что в нем были 3 женщины, лаборантки.

Все кончилось для меня благополучно, а могло быть наоборот, «рама» чуть-чуть меня не сбила. Мы ведь хорошо знали, что у нее на хвосте имеется сильная пулеметная точка кинжального действия, но в азарте не хочется думать о таких вещах, а хочется самому нанести поражение врагу. Как раз в момент желания открыть огонь при первой атаке я оказался в поле действия пулемета «рамы». Это был еще один урок на будущее.

### **Случайная встреча с Алексеем Маресьевым в доме отдыха**

Наряду с другими многочисленными заботами о здоровье и благополучии летного состава действующей армии руководством в 1942 году было осуществлено еще одно, очень эффективное и замечательное мероприятие. Оно заключалось в следующем. Летный состав



частей, систематически выполняющий боевые задания, по очереди, по одному, по два из полков в периоды затишья или же снижения интенсивности боевых вылетов направлялись сроком на 10 дней в дома отдыха для подкрепления здоровья. Это мероприятие было очень правильным и своевременным, оно сыграло большую роль в поддержании здоровья летчиков-фронтовиков. К осени 1942 г. подошла моя очередь, и я приехал в дом отдыха «Востряково» под Москвой.

Здесь мне посчастливилось познакомиться и даже жить в одной палате со всем известным, прославленным своими подвигами летчиком-истребителем Алексеем Маресьевым. Летчика Маресьева узнал весь мир, кто он, в каких обстоятельствах совершил подвиг. Нет необходимости повторяться еще раз. Все равно, лучше не обрисуешь образ героя Маресьева, чем это сделал великолепный артист Кадочников в кинокартине «Повесть о настоящем человеке». Дело в том, что после продолжительного лечения в госпитале Алексей Маресьев был направлен в дом отдыха «Востряково». Когда я приехал, он уже был там. Жили в одной палате. Я, как очевидец, могу еще раз повторить, что он действительно упорно тренировался в свободной ходьбе на протезах, прыгал и даже танцевал. На танцы ходили все вместе, он действительно превосходно научился танцевать именно в доме отдыха. Но каких сил и страданий стоили ему все эти тренировки, трудно передать. Когда возвращались в палату после танцев и он с нашей помощью снимал протезы, нам больно было смотреть на синие круги на ногах (выше колен) от ремней протезов. Для того, чтобы управлять протезами, он сильно затягивал ремешки, и от них оставались синие круги в местах затяжки. Он умел преодолевать боли, упорно стремился к своей заветной мечте — опять быть в строю и наравне со всеми опять бить подлого врага-фашиста. У Маресьева была тогда



одна цель — пройти медицинскую комиссию и опять летать на истребителях. Он очень переживал и часто нас спрашивал:

— Как вы думаете, допустят летать или нет?

Мы, сами не веря своим словам, как могли, успокаивали его, что он будет летать на истребителях. Откровенно говоря, ни он сам, ни мы и никто другой не понимали и не осознавали — какой героический подвиг он совершил, и какой не виданный еще в истории авиации героизм он совершит в будущем! Таким он был в то время: упорным, действительно настойчивым, умеющим переносить неслыханные физические и душевные страдания во имя того, чтобы остаться в летном строю и в небе продолжать сражаться с ненавистным для советского человека врагом. Через десять дней мы уехали на фронт к себе в полк, он оставался там в ожидании медицинской комиссии. Все уже знают, что А. Маресьев совершил все же второй свой подвиг. Он летал на протезах на истребителях Ла-5 на боевое задание и не одного фашиста сбросил с неба на землю. Такого человека мало называть Героем СССР, его надо назвать герой в степени или герой героев, и того, наверное, будет мало, чтобы воистину оценить его подвиги во имя своей Родины.

### **Новое место службы**

Любая перемена места службы накладывает на человека определенную грусть, а на военного тем более, на фронте в особенности. Все родное, все привычное приходится бросать и на новом месте все начинать с начала. Кроме того, приходится расставаться с боевыми товарищами, с установившимися порядками, с местами, которые стали родными, еще приходится менять театр (район) боевых действий. Для военного человека, а для



летчика в особенности, этот фактор имеет существенное значение. Но приказ есть приказ, его надо безоговорочно выполнять.

Точно не помню число, это было в начале декабря 1942 г., мне приказано убыть в 49-й Краснознаменный истребительный полк (КИАП) на должность командира эскадрильи на самолетах Ла-5. Полк базировался на аэродроме «Н» под Серпуховом. Боевых действий в данный момент полк не вел, а приводил себя в порядок после ожесточенных боев под Ржевом. 49-му КИАП пришлось иметь дело в воздухе с опытнейшими фашистскими летчиками берлинской школы асов, и он понес значительные потери в личном составе и технике. Кроме того, 49-й КИАП в этой операции действовал на совершенно новом типе самолетов. Фактически непосредственно в боях осваивали летчики новую технику. Наш новый самолет Ла-5 проходил так называемые армейские испытания под Ржевом в боевой обстановке. Естественно, это положение также отрицательно повлияло на действия полка против берлинских асов.

В полку меня приняли хорошо. Командир полка подполковник Сорокин Леонид Иванович (но мы все его называли Леон Иванович) на следующий день представил меня личному составу и познакомил с третьей эскадрильей, и я приступил к исполнению своих обязанностей. Для меня, как нового командира, работы было очень много. Все было ново: и должность новая, и личный состав еще незнакомый, и самолет, на котором мне придется воевать, тоже нового типа. По опыту прежней инструкторской работы я начал с изучения личного состава и сколачивания боевого ядра эскадрильи. В этой работе мне много помогал заместитель старший лейтенант Астахов Иван. Самолетов было очень мало во всем полку. Со дня на день ожидали прибытия пополнения молодым летным составом.





В ближайшее время предстояло выехать в г. Горький на завод за новыми самолетами Ла-5. Чтобы ехать за новыми самолетами вместе со всеми летчиками, мне необходимо было в срочном порядке вылететь на новом самолете и быстро освоить его в воздухе. Что-что, а этот вопрос меня не смущал, летать я всегда любил, и, как говорят в спорте, в летном деле я всегда был в «спортивной форме».

Так что в то время мне казалось легче освоить несколько новых типов самолетов, чем командовать эскадрилей. Мне удалось в кратчайший срок освоить самолет Ла-5. Самолет мне очень понравился: мощное оружие, мощный мотор, прекрасная маневренность и скорость. На таком самолете нам «сам Аллах велел» хорошо воевать. Но все это было впереди. А пока занимались организационными, хозяйственными и техническими вопросами с тем, чтобы к началу боевых действий полка всесторонне подготовиться и по возможности все учесть и все предусмотреть. Из аэродрома «Н» мы перелетели на другой аэродром в том же районе, недалеко. Собственно, это была только летная площадка без каких-либо сооружений. Так как полк еще боевых действий не вел, буквально все строили своими силами и, надо сказать, неплохо устроились и обжились.

Вот и настал долгожданный день, 8 января 1943 года выехали в Горький за получением новых Ла-5. На заводе пришлось задержаться около полумесяца из-за погоды. До этого времени мне не приходилось бывать на авиационном заводе. Времени у нас было много, так что была возможность познакомиться с жизнью коллектива труженников крупного предприятия в тылу страны. Мы на фронте очень смутно представляли, какие трудности и лишения переносил советский народ в тылу, обеспечивая фронт всем необходимым. Теперь лично убедились в том, будучи на заводе. Тяжелая это была картина. Люди сутками не



выходили из цехов, голодные, в холоде. Трудились день и ночь, не считаясь ни с чем, с одним только желанием: больше выпускать из цехов завода боевую технику. Характерно еще то, что подавляющее большинство рабочих и служащих составляли женщины и подростки 14–16 лет. Руками этих героических женщин и детей в труднейших условиях жизни изготавливались детали, агрегаты, приборы и собирались боевые самолеты для фронта.

Помню: подошел я к подростку у токарного станка. Стоит парнишка на подставке — иначе не дотянуться до деталей, — сосредоточен, на меня никакого внимания не обращает.

— погоди, токарь! — говорю я ему. — Дело к тебе есть.

— Не могу, товарищ летчик, — отвечает. — Очень срочное задание, а смена-то кончается!

— Да погоди же! Возьми вот банку тушенки от летчиков-фронтовиков.

— Не могу, товарищ летчик. Вам лететь на фронт, а мы и так питаемся неплохо.

Только тогда я осознал полностью, чего стоило то обеспечение, которое получали фронтовики. Да, мы воевали, поминутно рискуя жизнью. Но как оценить мужественную самоотверженность этих безымянных подростков и женщин, вынесших на себе всю подспудную тяжесть самой жесточайшей в истории человечества войны?!

Тысячу и тысячу раз земной поклон рабочему классу тыловых предприятий, которые своим героическим трудом бесперебойно давали фронту все, что было необходимо для уничтожения и изгнания из нашей земли врага. Летчики, побывавшие в тылу и увидевшие своими глазами, какой ценой достаются самолеты для фронта, сумели оценить этот титанический труд, сберегали до последней возможности свой самолет, рискуя собственной жизнью, стремились спасти свой самолет, поврежденный в воздушном бою.



В конце января или в начале февраля (точно не помню) пригнали мы в полк новенькие прекрасные самолеты Ла-5. Полк продолжал доукомплектование. Проводились тренировочные полеты на новых самолетах. Прибыли в полк молодые летчики. Их нужно было в кратчайший срок, но методически грамотно ввести в строй. Этих летчиков необходимо было научить летать на Ла-5 и затем постепенно ввести в бой. Эта задача непростая, требует много сил и времени. А насчет времени на фронте особенно не разгонишься, особенно для летчиков. Поэтому пришлось изменить всю программу ввода в строй молодых летчиков.

Первым долгом надо было всех молодых летчиков вывести и выпустить самостоятельно на самолете Ла-5, затем отработать технику пилотирования по кругу и в зоне. Когда они несколько окрепнут, хорошо прочувствуют самолет, перейти к отработке элементов боевого применения, т.е. воздушные бои, воздушные стрельбы, маршрутные полеты, строй в боевых порядках, после всего этого, наконец, останется последний этап становления боевого летчика. Это внимательное, последовательное втягивание летчика в бой, особенно оберегая его от всяких случайностей в бою в первые три-четыре боевых вылета.

На фронте установилось такое неофициальное мерило: «если молодой летчик слетает на задание четыре-пять раз, проведет пару воздушных боев и останется жив, считай, летчик в строй вошел». Примерная статистика подтверждала это. А пока летчики приступили к изучению новой техники.

### **За подарками на самолете По-2**

Мы занимались обычными своими делами по подготовке авиационной техники и личного состава к предстоящей боевой работе. Нам уже сообщили будущее место



дислокации. После праздника 23 февраля мы должны были перелететь на новый аэродром базирования. Стало известно о том, что к нам прибывает молодежная шефская бригада из Москвы. Весь личный состав очень обрадовался этому сообщению и как могли стали готовиться к лучшему приему наших шефов, всем хорошо известно, какую большую роль сыграло шефство между фронтом и тылом в деле общей борьбы с нацистскими захватчиками в период Великой Отечественной войны. Наши шефы приехали в полк к обеду 23 февраля. Бригада состояла из молодых девушек и ребят. После встречи, приветствий и взаимных знакомств руководитель делегации, обращаясь к командиру полка, говорит:

— Не совсем хорошо получилось, поэтому мы неловко себя чувствуем, находясь у вас в гостях, помогите нам.

— С большим удовольствием мы готовы вам помочь, дорогие наши гости, — отвечает Леон Иванович, — в чем ваши затруднения?

— Видите ли, товарищ командир полка, когда мы выезжали к вам, мы не смогли захватить свои скромные подарочки, они еще не были доставлены в штаб дивизии. Поэтому нам сказали: «Не огорчайтесь, езжайте в полк, а там Сорокин сообразит, как вам помочь». Помогите доставить подарки сюда.

— Стоит ли из-за этого огорчаться? Вы же дело имее-те с авиаторами, все моментально сделаем, — сказал подполковник Сорокин и тут же приказал вызвать летчика с самолета По-2. Но как на грех летчик с По-2 оказался в отлучке и вернется только к вечеру. Тогда Леон Иванович посмотрел на всех, кто рядом стоял, и говорит:

— Эту операцию мы поручим нашему бывшему инструктору. Вы не возражаете, товарищ Чалбаш?

— Ну как же можно возражать против такого необычного и приятного задания, товарищ командир, — отвечаю.

— Ну, тогда действуй!



Уточнил маршрут, оказывается, подарки находятся в штабе дивизии, Час туда, час обратно, пустяковое дело. Через два, два с половиной часа подарочки будут здесь.

— Неужели к ужину будут? — говорит руководитель делегации.

— Тогда командир должен разрешить сегодня ужинать раньше в честь праздника, — отвечаю. Пошутили, посмеялись, наши шефы повосхищались возможностями авиации. А я стою, окруженный девушками, очень довольный полученным заданием. Поинтересовался количеством подарков, оказалось, что их много, лететь придется одному, чтобы было где разместить груз. Давненько не летал на По-2, но ничего, думаю, вспомню молодость.

Полетел. Хочется быстрее, но больше 120 км/час не выжмешь. Лечу, а погода по маршруту все хуже и хуже. Темные, свинцовые облака прижимают меня все ниже и ниже. Идет слабый снежок. Уверенно лечу вперед, перешел на детальную ориентировку, потому что видимость ухудшилась. Подлетаю к аэродрому и с ходу произвожу посадку. Подруливаю как можно ближе к штабу дивизии и прошу помочь ускорить погрузку. Погрузили быстро, заполнили полностью заднюю кабину, а остальное мое разместили в фюзеляже, мне посоветовали не забирать все сразу, будет тяжело, предлагают часть груза оставить на другой рейс, но я решил забрать все, что полагалось нашему полку, сразу.

Погода ухудшается, но у меня и в мыслях не было оставаться там до утра. Только забрался в кабину с намерением запустить мотор и взлететь, прибегает дежурный и сообщает:

— Вам велено подождать до уточнения погоды по маршруту.

Что делать, пришлось ждать. Через некоторое время получаю официальную сводку погоды, где значится: вы-



сота 100 метров, снег, видимость 1,5–2 км, кроме того, возможно обледенение. Начальник штаба дивизии говорит:

— Ну, как, долетишь, не заблудишься?

— Долечу, товарищ полковник, маршрут знакомый, — отвечаю.

— Ну, тогда лети, если плохо будет, лучше возвращайся!

— Есть, товарищ полковник, понял вас, — отвечаю, а сам боюсь, как бы он не передумал.

Улетел. Теперь главная задача — добраться домой. Погода пока терпимая. Высота облачности 100 метров, видимость плохая, идет снег. Но на По-2 с горем пополам лететь можно. Пройдя немного, стал замечать падение скорости. Добавляю газ, но больше некуда, мотор работает на максимальных оборотах, а скорость постепенно падает и падает. В чем дело? Осмотрелся — все понятно. Самолет обледенел. Дело неважное, тяга винта все время падает, самолет держится в горизонтальном полете на максимально допустимых углах атаки. Запаса тяги больше нет. Что же делать? Уже стало ясно, что где-то придется садиться вынужденно. Какая досада, там, в полку меня ждут с подарками, готовятся к торжественному ужину, а я уже точно знаю — не доберусь сегодня домой. Ну что же, законы авиации строгие, тяги нет — нет скорости, нет подъемной силы. Самолет, естественно, просится немедленно посадить его. Он уже все показал наяву, что лететь больше не в силах. Наступающая темнота не страшна, можно было бы и ночью долететь, но... Надо искать площадку и, пока не поздно, садиться. Решение принято, надо только лес перетянуть, а самолет уже теряет высоту, его приходится ювелирными движениями рулей удерживать в воздухе, буквально уговаривать: «Будь другом, продержись еще несколько минут!» Будь здесь в такой обстановке любой другой самолет,



давно бы уже упал на землю, но этот, как говорил майор Булочкин в кинокартине «Небесный тихоход», — «перезиток прошлого», этот прекрасный аппарат тяжелее воздуха, этот труженик всегда терпит и всегда выручает, держится еще в воздухе за счет своего самолюбия. Поляна, на которую я рассчитывал, оказалась непригодной для посадки, впереди за следующей полосой леса белеет еще поляна, но дотяну ли до нее? Другого выхода нет, надо при любых обстоятельствах суметь дотянуть.

Самым трудным было преодолеть этот небольшой отрезок пути и дотянуть до поляны. Борьба шла буквально за каждый метр высоты, и самолет уже чуть ли не касается верхушек деревьев. Повезло и на этот раз. Спасибо, старуха По-2 не подвела, дотянула до поляны, и удалось благополучно ее посадить на глубокий снег на лыжах. Вытащил ракетницу, дал одну зеленую ракету на всякий случай. Все, приехали... Дела... Задание не выполнил, доверие не оправдал. Неудобно и стыдно перед шефами. Подождут-подождут и скажут: «Связались с авиацией, а она подвела». Ладно, пусть как хотят, так и думают, а мне сейчас надо думать о самолете и о себе. Ночь уже наступает.

Осмотрелся кругом, ничего не видно, ни огоньков, ни деревни, ни людей. С воздуха я заметил, в каком направлении находится какая-то деревушка, но как до нее дойти? Снегу по пояс, да и самолет надолго оставлять не могу. Придется коротать ночь в кабине. Одет я тепло, перекусить есть что, полный самолет подарков, и в каждом подарочке имеется бутылочка (это я заметил при погрузке), не молоко же, наверное, шефы нам привезли, а что-то более крепкое?! Только я принял решение вытащить пакетик, перекусить и залезть в кабину на ночь, слышу человеческий голос. Значит, близко есть люди? Веселее будет. Прислушался, отчетливо слышу женский голос:

— Эй, летчики, как вы там, живые?



— Живые, все в порядке, идите сюда, — отвечаю.

Через некоторое время подошла женщина в валенках, в пальто, укутанная большим теплым платком. В темноте и в таком одеянии трудно было определить ее возраст, но голос был бойкий и не старческий.

— Вы один приехали в самолете? — спросила она, предварительно поздоровавшись.

— Да, как видите, я один.

— По делу или как приехали к нам?

— Нет, дорогая, я не по делу, а вынужденно я к вам попал, и придется до утра теперь ждать здесь.

— Зачем же здесь? Пойдемте в деревню, там председатель сельсовета, устроим вас на ночь.

— Большое вам спасибо за заботу, но оставлять самолет без надзора я не могу.

— Так и будете всю ночь сидеть не спавши?

— Ничего, я в кабине подремлю, нам такие вещи привычны.

— А если председатель караул выставит к самолету, тогда пойдете?

— Если охрана самолета будет обеспечена, тогда с удовольствием и благодарностью приду в деревню.

— Вот и хорошо, я сбегая за председателем, а вы ждите нас!

Она ушла, а я походил вокруг самолета, покурил, стал определять примерное направление взлета утром. Прошло полчаса, никого не слышно и не видно. Залез в кабину, там посидел, прошло уже двадцать минут. Опять никого. Наверное, просто пошутила моя недавняя знакомая, решила разыграть меня, думаю. Больше ждать нечего, надо поужинать и поудобнее устраиваться на ночь, решил я. Достал свой приготовленный пакет, быстро распечатал, проверил содержимое, и что, вы думаете, там было? Честное слово, десять раз молодцы наши дорогие, милые москвичи-шефы. Все предусмотрели в этих





подарках: колбаса, булочка, печенье, конфеты, пачка папирос, спички и самое ценное к празднику — пол-литра коньяка. Очень догадливая молодежь, не правда ли?

Приготовился выпить сто граммов и закусить, вдруг слышу голоса вдалеке. Ближе-ближе, слышу — идут несколько человек. Убрал я свой импровизированный стол, уложил все обратно в пакет, а к этому времени уже подошли четыре женщины. Выскочил из кабины и иду к ним навстречу.

— Ну, здравствуйте, товарищ летчик!

— Здравствуйте! — отвечаю.

— Как себя чувствуете, не замерзли еще?

— Нет, мороз мне не страшен. Видите, в чем я одет, — показываю на себя.

— Очень хорошо, тогда будем знакомиться: я председатель сельсовета, — назвалась, после представила остальных (одну я уже знаю) и предложила следующее: — Если вы доверяете нашим женщинам, они будут по два человека, чередуясь, охранять ваш самолет, а вас просим к нам в гости, и у нас переночуете!

Видя, что я медлю с ответом, она спрашивает:

— Что же вы молчите, не доверяете, что ли? Не сомневайтесь, все будет в порядке, в целости и сохранности. Сейчас им еще и ружье принесут.

— Понимаете, мне трудно выразить, как я вам благодарен за вашу материнскую заботу (как я определил в темноте, все четверо были намного старше меня).

— Ничего-ничего, после войны сочтемся. Раз вы спустились с неба по какой-то причине, значит, вы наш гость. Раз так, мы обязаны о вас позаботиться.

— Все это верно, еще раз вам спасибо, но не могу я принять ваше предложение.

— Это почему же не можете, лететь да не боитесь, а женщин небось испугались? — отвечает другая женщина.



— Не в этом дело, дорогие женщины. Как же это получается: женщины будут ночью охранять мой самолет, а я, молодой здоровый парень, на печке буду спать?

— Вот оно что! Что ж, спасибо тебе, сынок, за то, что ты воюешь, да и совестливый такой. Тем более мы вас теперь настойчиво приглашаем в гости. Как вы считаете, женщины? — обратилась председатель к своим подругам. Все сразу зашумели, заверили и предложили принять приглашение. Я пытался было еще раз вежливо отказаться, но председательша (очень жаль, что не помню ее имени и отчества) категорически заявила полушутя, полусерьезно:

— Здесь я командир, товарищ летчик, и как власть на селе, и как старшая по возрасту. Сдавайте самолет «охране» и пошли в село!

— Ну, если так, коли приказываете, я человек военный — подчиняюсь. Есть сдать объект охране!

— Вот теперь годится, — смеется председательша.

Проинструктировал я женщин, как охранять, что можно, что нельзя делать. Они внимательно выслушали и дали «клятву», что ничего не нарушат. Вроде бы все, можно идти в село, но жаль на морозе стоять на снегу. Освободил заднюю кабину, подарки переложил в фюзеляж, часть вытащил на плоскость. Предложил женщинам сидеть в кабинах, не так холодно будет. Это предложение они приняли с восторгом и много шутили и смеялись, что именно им вручается возможность впервые в жизни посидеть в самолете. Я забрал с собой четыре пакета, и мы пошли в село. Председательша пригласила всех к себе в гости. Пока мы добрались до дома, было уже около девяти часов вечера. Через полчаса пришли еще несколько женщин и два старичка. Всем было интересно послушать от военного человека и летчика о фронтовых делах. Распечатал я свои пакеты, накрыли стол, и получился стихийный, но веселый, можно сказать, праздничный ужин.



Сидели долго за разговорами о войне, о разрушенном хозяйстве, о дальнейших перспективах и не заметили, как уже было поздно, начало второго ночи. Вот в таких обстоятельствах и в такой обстановке пришлось мне отмечать день Советской армии 23 февраля 1943 года.

Наутро пришел к самолету, а там были другие две женщины, на спине у одной охотничье ружье. Пока я осмотрел самолет, стал отдирать лед от кромки крыльев, расчалок и лопастей винта, уже солнышко стало пригревать. Подошли вчерашние знакомые, смена «охраны». Поблагодарил я их всех четверых за бдительную службу и наградил ценными подарками. Вручил каждой из них по одному пакету-подарку. Итак, за эту операцию израсходовал я восемь подарков. Что поделаешь, так нужно было. Через некоторое время во главе с председательшей пришли еще много женщин и ребятишек, провожать меня в путь. Но задача, как запустить мотор, кто поможет? Поручить женщине крутить винт я не решался. Сам крутил винт, пока не стала определяться компрессия в цилиндрах. Но без хорошей заливки немыслимо запустить мотор. Что делать? Кого попросить? Выяснилось, что в селе нет таких мужчин, кто бы смог прокрутить винт. Время идет, солнышко греет чувствительней. Что-то надо придумать, кого-то надо попросить крутить винт, а самому заливать. Короче говоря, опять помогли женщины. Вдвоем крутили винт, а я в кабине заливал. Но к запуску женщин привлекать нельзя, это опасно. А с другой стороны — выхода нет. Пришлось идти на риск. Хорошо проинструктировал одну из добровольно желающих женщин, принял все меры безопасности, и мы стали запускать мотор. Не подвела и на сей раз моя «старушка», довольно быстро мотор запустился. Все волнения и опасности позади. Поставил на малые обороты, вышел из кабины попросить женщин несколько утоптать снег для взлета. И что вы думаете? В это время мой мотор остановился.



Такая обида была, что я чуть не заплакал. Опять рисковать, опять переживать за безопасность моих чутких помощниц. Ведь одно неправильное действие может привести к тяжелому несчастному случаю.

Пришлось опять повторить с начала. К счастью, мотор запустился, и все в порядке. Короче говоря, я уже был готов к вылету. Поблагодарил всех моих помощниц, тепло распрощался и взлетел благополучно. В полк я прилетел уже почти к обеду. Прежде чем сесть на аэродром, я пролетел над расположением полка два раза, сообщил, что это я прилетел и привез подарки, хотя и с опозданием. Как бы там ни было, меня встретили с большой радостью и мои однополчане, и дорогие шефы. Все волнения позади, я дома, среди своих друзей. Вместо вчерашнего ужина был организован торжественный обед, который прошел в теплой дружеской обстановке. К вечеру мы проводили наших новых друзей-москвичей в дорогу, а сами на следующий день перебазировались на новый аэродром.

## **Вперед на Запад**

Во второй половине марта наш полк перебазировался на аэродром Двоевка под Вязьмой. С этого аэродрома с ограниченной бетонной полосы надлежало вести боевую работу в весеннюю распутицу. Летать с такого аэродрома могли только опытные, боевые летчики. Командир полка Сорокин Леон Иванович принял решение молодых летчиков тренировать и вводить в строй на прежнем аэродроме и эту задачу поручил мне, как бывшему летчику-инструктору. Мое сопротивление такому решению не помогло, пришлось подчиниться приказу. За это время командовать эскадрильей и вести боевую работу было поручено моему заму старшему лейтенанту Астахову Ивану Михайловичу.



Мой маленький гарнизон имел в наличии: 5 боевых истребителей Ла-5, один По-2 для связи, один УТИ-4 для вывозки молодых летчиков. Итак, полтора месяца я занимался вводом в строй молодежи на аэродроме под Рузой. За несколько дней до майских праздников неожиданно появилась идея взять разрешение своего начальства поехать на три дня в Москву на майские праздники. Москва была совсем рядом, и если получится, можно пригласить в Москву и будущую мою невесту Елену Васильевну, которая служит в медицине в другом гарнизоне. Да, но как успеть с ней связаться и договориться? Письмом долго, телефон отпадает, остается только авиация. Решаю сбросить выппел, где будет указано число и место встречи в Москве. «Если предложение принимается, тогда я завтра рано утром прилечу к твоему дому, ты выйдешь, помашешь белым платком». Все эти условия были изложены в выппеле. Выппел я сбросил точно во двор домика, где она проживала, но когда на следующий день появился над ее домом на своем «Лавочкине», я не обнаружил ни ее, ни белого платочка во дворе. Улететь, ничего не узнав, не хотелось, а может, заболела? Еще немного покружил над деревней, отыскал недалеко от деревни небольшую площадку и решил произвести посадку, в успехе не сомневался, самолетом я владел в совершенстве, сел нормально, выключил мотор, сижу в кабине самолета, жду, может, кто подойдет. Бросить самолет без надзора и уйти я не мог. Минут через пять подошли два техника-лейтенанта, спрашивают: «Что случилось?» Не могу же я сказать им, что прилетел на свидание к невесте. Я сказал, что мотор сильно барахлит, просил проверить фильтр в топливной системе. Техники занялись мотором, я же пошел к Елене. Оказывается, она была в командировке, мое воздушное послание еще не получила. Короче говоря, встреча состоялась, обо всем



договорились и майские праздники 1943 г. провели вместе в Москве. Когда вернулся домой, инженер эскадрильи, который оставался за меня, сообщил мне неприятные новости. Кто-то доложил командованию дивизии в штаб воздушной армии, что я летал на боевом самолете на свидание, занимался там воздушным хулиганством, устроил переполох жителям деревни, бросил подчиненных и самовольно уехал в Москву! Короче, досталось мне на орехи, и долго я еще вспоминал этот эпизод, но вскоре снова начались бои...

Также хотел бы отметить, что при подготовке молодых летчиков мне очень помог отрицательный опыт довоенного прошлого Качинской школы в обучении летчиков без практики учебной стрельбы. Помогла и богатая практика фронтового периода, поэтому я стремился развивать у молодых летчиков инициативность и смелость, предоставлял им все возможности для совершенствования летного мастерства в условиях, максимально приближающихся к боевым.

### **Нас только пара...**

Наш 49-й КИАП пробыл на переформировке долго. Даже после начала боевых действий в весеннюю распутицу 1943 года на задание вылетало менее половины экипажей, ибо прибывшие с пополнением молодые необстрелянные летчики все еще проходили дополнительную стажировку на нашем тыловом аэродроме. Лишь в начале мая наш полк, укомплектованный квалифицированным летным составом и новейшей техникой, полностью сосредоточился на аэродроме под Вязьмой.

Уже первое задание, в котором мне пришлось принимать участие, было весьма ответственным: во главе четверки Ла-5 из моей эскадрильи я должен был сопрово-



ждать шестерку штурмовиков Ил-2 во время их рейда к аэродрому Боровское, что под Смоленском, на котором, согласно данным разведки, скопилось большое количество фашистских самолетов разных типов.

Как сейчас помню беспокойный рассвет 5 мая 1943 года. По всем приметам утро будет безоблачным и ярким, но меня очень смущает стелющаяся над горизонтом дымка. Знаю, что эта коварная полупрозрачная вуаль так надежно занавесит пространство вокруг машины, что и штурмовики потеряешь, как пить дать, и противника не заметишь своевременно. А ведь нам нужно любой ценой уберечь штурмовиков, обеспечить возможность поработать, не спеша, прицельно. Вспоминается, как издевались мы над немцами после их безрезультатной штурмовки нашего аэродрома; не хотелось бы дать повод для злорадства и им.

Но вот и сигнальная ракета. Взлетаем вдвоем: я и мой ведомый лейтенант Мельник-Королюк; вслед за нами — вторая пара. Казалось бы, что там эти несколько десятков секунд задержки? Но за это время мы ушли от аэродрома километров на пятнадцать-двадцать, пристроились к шестерке пролетающих «илов» и следуем вместе с ними к линии фронта, а видимость оказалась еще хуже, чем я мог предполагать. Жемчужно-голубая нереальная дымка стягивает небесную полусферу в размытый пузырь, за пределами которого не различить ничего. Переговариваемся по радио с ведущим второй пары, старшим лейтенантом Астаховым: по громкости сигналов судим, что находимся совсем рядом, а вот, поди ж ты, не видим друг друга. Медлить больше нельзя — приближаемся к линии фронта. Приказываю Астахову возвратиться на аэродром и докладываю ведущему «илов», что вместо четверки «лавочкиных» на сопровождение идет только пара. В ответ слышу сухое:

— Ну, что ж, и на том спасибо.



Понимаю состояние ведущего: действовать предстоит в глубоком тылу противника, да еще с таким незначительным прикрытием. И без того тяжелое задание становится смертельно опасным. Но теперь уже ничего не поделаешь. Линию фронта мы пересекли благополучно: проспали, пожалуй, гитлеровские зенитчики, да и злополучная дымка была в этом случае нам на руку. Оправдался расчет нашего командования: необычно ранний рейд небольшой группы «илов» был для гитлеровцев полнейшей неожиданностью. Во всяком случае, при первом заходе наших штурмовиков на аэродром Боровское зенитки не успели открыть огонь, и в воздухе не было ни одного фашистского самолета.

Ну, чем не повторение «сюрприза», преподнесенного нам немцами в День Красной Армии свыше года тому назад? Но результативность-то оказалась иной! Не скрою: я злорадствовал, видя, как вспыхивают и разлетаются в щепки «юнкерсы» и «мессера», как мечутся по аэродрому гитлеровцы. Подмывало пройти на бреющем и тоже дать очередь из обеих пушек — хотя бы отомстить за погибших боевых друзей. Но приходилось сдерживать себя: боеприпасы нужны для защиты штурмовиков.

При втором заходе «илов» немцы уже опомнились и открыли сильный огонь, но он не помог — были разбомблены склады горючего и боеприпасов. Пора бы и домой возвращаться, однако наших друзей охватил азарт, и они решили атаковать в третий раз. Зря, конечно: с запада к нам стремительно приближается шестерка Ме-109. Передаю по радио ведущему «илов»: «Кончайте работу, «худые» слева!»

— Понял, заканчиваем, — отвечает тот. — Прикрывайте!

«Илы» уже на боевом курсе, делать немедленный разворот им нет смысла. Но и прикрывать их в такой ситуации намного сложнее. Эх, если бы еще пара «лавочкиных!» А то представьте: на шесть штурмующих аэродром





«илов» идут шесть «мессеров», а наперерез им — только два наших Ла-5.

Право, не то что сейчас, но и на следующий день я уже не мог воспроизвести в памяти динамику этого тяжелейшего воздушного боя. Это были те минуты, когда отобилированы до предела все внутренние резервы человека и все мастерство летчика-истребителя, когда принимаешь решение и действуешь поистине молниеносно. Мой ведомый лейтенант Мельник-Королук показал себя в этом бою летчиком самого высокого класса. Временами мне даже казалось, что он читает мои мысли, появляясь именно в тот миг и там, где я хотел бы его видеть.

Был момент, когда два Ме-109 крепко уцепились за нашего несколько задержавшегося Ил-2. Я бросился к нему на помощь, дал по одному из «мессеров» длинную очередь. Он вошел в штопор, врезался в землю, но его напарник тем временем успел изрешетить мое левое крыло и, в свою очередь, попал под пушечный удар Мельника-Королюка. А еще секундой позже уже мне удалось спасти моего друга от подкравшегося к нему сзади третьего «мессера»...

Если бы все перипетии этого воздушного боя заснять на киноплёнку, после проанализировать его было бы нелегко, т.к. мы не просто отбивались от истребителей противника, а прежде всего защищали своих штурмовиков. Бой продолжался по всему маршруту, даже над нашей территорией, а я, признаться, и не заметил, когда мы пересекли линию фронта. Видно, здорово мы насолили немцам, если они на этот раз действовали столь настойчиво и храбро.

Спасибо нашим зенитчикам: помогли, наконец, отшить «мессеров». Лишь теперь я смог перевести дыхание. Сосчитал свои «илы» — в наличии все шесть и в воздухе пока что держатся. Мельник-Королук тоже вроде



бы жив и здоров, докладывает, что все в порядке. А вот где мы находимся — неведомо, не успел сориентироваться. Спрашиваю у ведущего «илов»:

- Куда следуем? У нас горячее на исходе.
- Через пять минут будем садиться. Дотянете?
- Дотянем.

Сели все благополучно. И лишь здесь, на аэродроме под Сухиничами, мы наконец познакомились с теми, кого так самоотверженно защищали. Громадного роста майор, ведущий шестерки штурмовиков, подошел ко мне, пожал мощной ручищей мою руку, пробасил добродушно:

— Что же ты прибеднялся, капитан; мол, нас только пара! Да я с такой парой готов летать всегда!

Мы с Мельником-Королюком посмущались для приличия и, в свою очередь, начали расхваливать действия дружной шестерки. Да чего уж там говорить, приятно было и нам, и им: на фотопленке зафиксировано более десятка пораженных штурмовиками целей, а плюс к тому два сбитых нами Ме-109. Но, признаться, когда начали осматривать свои Ла-5, жутковато стало: на моем 37 пробоин, у Мельника-Королюка — 42. Наши изрешеченные самолеты клеили и латали до позднего вечера. Домой мы прилетели только на следующий день утром. Недоумеваем: почему это к нам все лезут с объятиями да поцелуями, неужто наша слава столь громка? Ах, вот в чем дело, оказывается, наши гостеприимные хозяева аэродрома Сухиничи, пообещав сообщить командованию нашего полка о нашей задержке из-за ремонта самолетов, забыли это сделать, и нас уже сочли погибшими.

Да простится им эта забывчивость — на радостях бывает всякое. Кстати, после этого вылета мои грешки были списаны, даже взыскания не дали, хотя командир полка отчитал меня сполна — и правильно сделал.



## **Англо-американская военная делегация у нас в гостях**

Точно не помню, но, кажется, это было в июне 1943 года. Прошел слух о том, что к нам в полк прибывает англо-американская военная делегация. Это сообщение пришло накануне их приезда. Срочно были освобождены несколько комнат в доме, где располагался офицерский состав полка, достали и привезли никелированные кровати, ковры и ковровые дорожки. Летный состав был проинструктирован, как себя вести, как и о чем разговаривать с делегацией, если понадобится. Что уж говорить, нам было очень интересно посмотреть на представителей наших союзников, которые вот уже несколько раз обманывают и еще не думают открывать обещанный второй фронт на Западе. На следующий день, в точно назначенное время делегация прибыла в наш полк. Она состояла из двух генералов, двух полковников, подполковника и майора. Все они были из бронетанковых войск и авиации. Возглавлял делегацию генерал бронетанковых войск, американец. Цель приезда делегации была такова: посмотреть, как воюют с немецкими фашистами летчики-истребители Советской армии.

Посмотрели они наше житье-бытье, побывали в штабе полка и должны были вот-вот прибыть на аэродром. Наш полк в этот день, как обычно, выполнял боевую задачу. С утра сделали по одному боевому вылету, готовились к очередному. Вызывает к себе на КП командир полка нас, троих командиров эскадрилий, и говорит:

— На задание пойдете вы втроем и один из ваших замов. Кого возьмете, решите сами.

Николай Боровской попытался возразить: мол, «по плану мы должны вылетать своими звеньями по эскадрильям».



— Я же вам ясно сказал, пойдете на очередное задание именно вы — командиры эскадрилий. Вы что, пришли сюда спорить со мной?

— Мы не спорим, товарищ командир, но мы же готовили штатные звенья, — говорю Леону Ивановичу.

— Ничего-ничего, сегодня так надо. Да, вот еще что: перед вылетом обязательно снимите с погон звездочки и оставьте только по одной.

— Значит, вы нас в рядовые? — говорим, сообразив, в чем дело.

— До вечера походите в рядовых, ничего с вами не сделается, — смеется командир.

— Все ясно, Леон Иванович, когда вылет? — спрашиваем.

— Пока готовность номер 2. Находитесь у самолетов. По возвращении из задания над аэродромом покажите нашим гостям, как выполняют высший пилотаж на истребителе русские «рядовые» летчики, понятно?

— Отлично вас поняли, товарищ командир, — отвечаем, довольные таким заданием.

— Насчет осторожности я ничего не говорю, покажите, на что способен русский истребитель, но сделайте это культурно и грамотно. По вас они будут судить о силе и способностях нашей истребительной авиации. Иначе говоря, вам выпала честь побыть в роли дипломатов в воздухе сегодня, — сказал командир полка и отпустил нас.

Пришли мы к своим самолетам, никому ничего не говоря, сняли свои звездочки и стали «младшими лейтенантами»: Н.Спириденко, Н.Боровской и я (все мы были в звании «капитан»). Договорились о деталях выполнения такого интересного, но ответственного задания. Четвертым в звено взяли заместителя первой эскадрильи ст. лейтенанта Ивана Ходуна (он тоже снял звездочки). Остальное все получилось по продуманному плану,



и, надо сказать, расчеты полностью оправдались. После возвращения из боевого задания мы все, что называется, постарались и показали гостям, на что способен самолет Ла-5 в руках русских летчиков. Произвели посадку, зарулили самолеты в капониры и еще не успели вылезти из кабин, как тут же примчались на своих машинах наши гости. Хитрые американцы и англичане решили лично убедиться, что именно «рядовые» русские летчики, вернувшись из боевого задания, выполнили высший пилотаж над аэродромом. Вылезли мы из кабин на их глазах, они поздравляют нас, улыбаются: «О'кей, о'кей!», говорят на своем языке и показывают на нас, на самолет. Побыли еще немного, нас кое о чем порасспрашивали, о войне, конечно, через переводчика, сели в машины и уехали в штаб полка.

Выяснилось, что они сегодня же вечером от нас уезжают. Больше им здесь делать нечего. Все, что нужно было, посмотрели, увидели и сообщили свое желание уехать. Так что зря беспокоился командир БАО о никелированных кроватях и коврах. В честь гостей был организован обед. Надо отдать справедливость, командир БАО и здесь «не осрамил земли русской», постарался накрыть столы так, что, как говорят, «только птичьего молока» не было на столе. Не знаю, удивили или нет наших заокеанских гостей, но они делали вид, что очень довольны приемом. Перед началом этого фронтового банкета наши гости попросили командование пригласить нас, летчиков, летавших на задание и так прекрасно пилотировавших над аэродромом. Не забыли все же, пригласили к столу. С нашей стороны на банкете присутствовали командование полка и по одному представителю из штабов дивизии и армии. За столом сидели вперемежку — они и мы. Я попал рядом с американским летчиком майором. Как говорят, «прием прошел в теплой и дружеской обстановке». Были тосты: за русскую армию, русскую авиацию, за



американскую и английскую армии, за открытие второго фронта, за дружбу и другие.

Мой сосед, американский летчик, когда немного подвыпил, так расчувствовался под видом любви к русским летчикам, что обнял меня и так прижал шею, что от боли я разозлился и отбросил его руку. А он, будто ничего не замечая, все смеется и что-то мне рассказывает. В то время я тоже был здоровым и сильным, но он был на голову выше меня и еще здоровее, шея, как у буйвола, вся красная.

За все время, сколько сидели за столом, ни один из них ни одного русского слова не сказал и не произнес, делали вид, что они ничего не понимают, хотя, как потом стало известно, русский они знали. Видимо, рассчитывали услышать что-то интересующее их от нас, но их расчеты не оправдались. Как бы ни были просты и доверчивы русские воины, все же чутьем угадывали, что в таких случаях доверять нельзя. Во всяком случае, мы знали, что говорить и как говорить. Больше улыбались и кивали головами, чем разговаривали, как они. На прощание майор и полковник сделали несколько кадров киноаппаратом для журнала, как они объяснили; затем изъявили желание заснять нас, летчиков, у самолетов, чтобы показать у себя дома, как воюют русские летчики. На это предложение мы ответили благодарностью, улыбаясь вежливо, отказали, «сожалея» при этом, что не сможем воспользоваться их любезностью лишь только по одной причине, что «мы очень суеверные и никогда на войне не фотографируемся у самолетов. А кто фотографировался, того постигало несчастье в бою». Мы им сказали тогда:

— Давайте больше помогайте, открывайте второй фронт, разобьем немцев, тогда где угодно и сколько угодно можно сниматься в любых позах.

Они «прекрасно» нас поняли и не стали больше на эту тему говорить.



Обед окончился. Делегация выразила свое восхищение нашим приемом и нашей боевой работой, мило распрощалась с нами, сели в свои две машины и немедленно убыли из нашего полка. Вот таким путем, единственный раз мне пришлось встретиться с живыми американцами и англичанами, сидеть рядом с ними, разговаривать и даже выпить чарку, так сказать, в честь скрепления фронтовой дружбы против общего врага.

### **Французская авиаэскадрилья «Нормандия»**

В конце июня 1943 года наш полк был переброшен несколько южнее. Теперь мы перебазировались на аэродром в районе Сухиничи. Когда мы прилетели, там еще находилась эскадрилья «Нормандия», но она тоже готовилась перебазироваться на другой аэродром. Здесь мы познакомились с французскими летчиками-истребителями. Они воевали на самолетах Як-1. Наше первое знакомство произошло в день нашего прилета вечером за ужином. Был организован коллективный ужин для русских и французских летчиков. В этот день я впервые попробовал французский ром. Мы просто поменялись своими ста граммами, они пили нашу, русскую водку, а мы их ром. За столом велся дружеский и интересный разговор. Они почти все понимали по-русски, и многие из них говорили довольно неплохо. Во всяком случае, обходились без переводчика. Тема разговора, разумеется, была чисто военно-авиационной. Мы рассказывали о своих делах, о самолетах, о горестях и радостях, они — о своих делах и особенно хорошо охарактеризовали особенности данного театра боевых действий. Подробно рассказали о воздушной обстановке, об особенностях воздушных боев с немцами на самолетах ФВ-190 и Ме-109. Французские летчики очень хорошо отзывались о нашем Як-1 и восхищались его прекрасными



летно-тактическими данными. По их настроению было видно, что они ни за что не собираются менять Як-1 на любой другой самолет, тем более на английские «харрикейны» или американские «кобры». Вообще народ был веселый, жизнерадостный и воинственный.

Утром следующего дня эскадрилья «Нормандия» улетела на другой аэродром. До сих пор стоит в ушах их веселая, очень громкая с акцентом команда: «От винта, контакт». Выкрикивание этих команд было слышно с одного конца аэродрома в другой при запуске моторов. Нам очень полюбились эти ребята. Было трогательно радостно, что эти французские парни, фактически чужие нам летчики, вдалеке от своей родины мужественно переносят все тяготы суровой войны и прекрасно воюют с немецкими фашистскими летчиками, помогают нам очищать наше небо от фашистской нечисти. О мужестве и героизме, подвигах французских друзей в годы Великой Отечественной войны много написано. Я хочу описать два эпизода.

Однажды в воздушном бою на Як-1 был пробит пулей масляный радиатор, масла становилось все меньше и меньше, скоро может заклинить мотор. Своевременно обнаружив эту неисправность в самолете, летчик принимает решение: во что бы то ни стало спасти боевой самолет, рискуя собственной жизнью. Французский летчик подбирает участок поровнее на шоссейной дороге и производит благополучную посадку прямо на дорогу и спасает свой самолет.

В воздушном бою самолет Як-1 получил сильное повреждение крыла. Однако летчик не воспользовался парашютом, не покинул свой самолет, а, решив его спасти, возвращается на свой аэродром и благополучно производит посадку. Очевидцы рассказывали, что, когда он появился над аэродромом, на земле все ахнули. Больше полкрыла самолета не было, одна третья часть. И все же





летчик проявил большую настойчивость, рискуя собой, сумел благополучно посадить и спасти боевой самолет.

В первом и втором случае, когда летчиков спросили: «Почему вы так рисковали?», оба ответили, улыбаясь при этом:

— Жалко бросать такой хороший самолет. Самолетов не хватает, бросишь, а дальше фрицев бить не на чем будет.

Очень много интересных и захватывающих моментов рассказывали наши товарищи, близко знающие их боевую работу. Они были очень находчивы, смелы и настойчивы. Хорошую славу завоевали французские летчики во время войны, помогая нам бить врага.

Но был у этих ребят один-единственный, очень существенный недостаток в тактике ведения воздушного боя. Много сил и умения приложило наше командование, пока не отучило их от этой вредной привычки. Недостаток заключался вот в чем. Не было у эскадрильи «Нормандия» вначале нерушимых правил взаимной выручки и взаимной поддержки в воздушном бою. Как ни печально, но такой факт был, любой летчик, одержавший победу над врагом в воздушном бою, имел право считать свою задачу выполненной, бросить свою группу и возвратиться на аэродром. Как говорили: «Пошел ром пить». Так многие вначале поступали и таким образом наносили вред общему делу. Такое стремление к личной победе, халатное отношение к интересам всей группы в бою зачастую приводили к неоправданным потерям. Только по этой причине эскадрилья «Нормандия» потеряла в бою несколько прекрасных боевых своих летчиков.

Все же нашему командованию после неоднократных бесед, на фактических примерах удалось убедить французских летчиков в пагубности их тактики в бою. В дальнейшем они бросили свою вредную привычку, и потери в воздухе резко сократились. Французские друзья летчи-



ки честно и добросовестно выполняли свой интернациональный долг в годы Великой Отечественной войны. Не один десяток, а может, и сотни гитлеровцев нашли свою могилу от метко выпущенных русских пуль из русских самолетов руками французских летчиков из эскадрильи «Нормандия–Неман».

Наши люди с большой благодарностью вспоминают славные, героические дела французских товарищей на войне против общего врага и чтят, помнят о тех, кто не пожалел и отдал свою жизнь за Страну Советов, за народ Советского Союза. Вечная память французским летчикам, настоящим героям, павшим в боях с немецко-фашистскими захватчиками!

### **Хорошо поработали в сумерках**

С нового места базирования мы приступили немедленно к выполнению боевых вылетов на прикрытие своих войск, на сопровождение бомбардировщиков, на разведку. Одновременно мы тщательно изучали район ближайших боевых действий. Мы знали, что очень скоро начнется напряженная боевая работа. Чувствовалось, и было заметно, что и наши войска и немцы готовились к большим сражениям. Авиация обеих сторон с каждым днем все больше и больше наращивала свои действия.

Нам стало известно, что немцы вот уже два дня приспособились бомбить наши войска большими группами Ю-87, Ю-88 без прикрытия в сумерках, в тот период, когда наша истребительная авиация заканчивала дневную работу. Командир полка, получив задание из штаба дивизии, собрал командиров эскадрилий и поставил вопрос:

— Кто сумеет вылететь на задание в сумерках и сядет ночью по возвращении?

— Я летал ночью на И-16 и готов лететь на Ла-5, но в эскадрилье никто не летал, — заявил я.



— Дело добровольное, но нужное очень, — сказал Леон Иванович.

Изъявили желание лететь еще два командира эскадрилий: Николай Кузьмич Спириденко и Николай Боровской.

— Это маловато, — заметил Леон Иванович, — надо набрать минимум шестерку.

Но в тех эскадрильях тоже не оказалось ночников. Командир полка поручил нам поговорить с сильными летчиками, кто сможет. Отобрали мы еще двух: Ивана Астахова и Ивана Ходуна. В общем, набрали пятерку. Командир полка решил сам лететь и взял с собой штурмана полка майора Коломина. Подготовили самолеты, дождались сумерек и вылетели шестеркой. Иван Астахов был оставлен на земле, помогать нам садиться ночью.

Пришли мы в указанный район, не успели круг сделать, немцы тут как тут. Шли они тремя группами в строю «колонна». В первой группе Ю-88, а остальные две — Ю-87. Всего было больше тридцати самолетов врага. Осмотрелись, убедились, что истребителей нет, и начали свою работу. Это было одно удовольствие — вести воздушный бой, особенно с этими «каракатицами» с неубитаемыми шасси Ю-87. Сбивать их из наших пушек почти никакого труда не составляло. Несколько сложнее было сбивать Ю-88. Они были более маневренные, скорость больше и огневая защита сильнее. Нам никто не мешал. За каких-нибудь 25–30 минут в этом бою наша группа сбила девять самолетов противника, два Ю-88 и семь Ю-87. Это наутро подтвердили наземные войска. Своих потерь мы не имели. Штурман Коломин и Иван Ходун привезли несколько пробоин на самолетах.

Посадку мы произвели уже в полной темноте на слабо освещенной полосе все благополучно. Расчет командования оправдался, задание выполнили успешно. На второй вечер мы опять вылетели в том же составе.



Прилетели мы несколько в стороне от предполагаемого района, подлетели немного — никого нет. Неужели больше не придут? Жаль, если не придут, так нам понравился вчерашний бой. Собственно, это был не бой, а избиение, расстреливание этих беспомощных Ю-87.

Уже сделали несколько кругов, а противника не видно. С земли по радио тоже предупредили: «Целей не видно». Леон Иванович по радио говорит: «Еще минут пять, семь подождем и уйдем домой». Мы все молчим, разговоры по радио должны быть сведены до минимума. Надо соблюдать радиомаскировку. В это время отчетливо и ясно передает наземная станция:

— Внимание! Противник сзади ниже, развернитесь на 180 градусов.

Леон Иванович подал команду перестроиться, и вся группа резко развернулась на 180 градусов. Идут. Группа опять большая, колонна длинная, мы только стали заходить для атаки, подобрав поудобнее цели для поражения, как с земли опять знакомый голос:

— Выше вас истребители, непонятно, чьи, будьте осторожны и внимательнее!

Посмотрел я вверх и вижу: в стороне четко вырисовываются силуэты истребителей на фоне темнеющего уже неба. Определить их тип и принадлежность пока трудно. Все мои товарищи продолжают атаку по бомбардировщикам, и я атакую, не теряя из виду неизвестных истребителей. В этот момент трудно было понять поведение этих истребителей. Если это немцы, то почему они не защищают свои бомбардировщики? Если наши — почему не атакуют цели? На эти вопросы ответ долго ждать не пришлось. При выходе на атаки эти истребители начали сверху пикировать уже на нас. Видимо, они нас сверху не смогли вовремя обнаружить, а потом мы сами себя демаскировали своими трассами при атаке бомбардировщиков. Теперь уже начался настоящий воздушный бой,



как говорят, «в сложных условиях». Очень трудно определить, где свой, где чужой, т.к. ФВ-190 и Ла-5 в условиях наступающей темноты трудно различить. Куда ни помотришь, кругом летят трассы, кто по кому стреляет — трудно понять. На землю посмотришь: в одном, в другом месте что-то горит, а что, кто упал — неизвестно.

До сих пор помню спокойный, но отчетливый голос по радио командира полка, подполковника Л.И. Сорокина, который в трудную минуту вынужден был нарушить правило радиообмена и обратиться ко мне со следующей просьбой:

— Эмир, Эмир! Отбей этого нахального немца от меня. Чего он ко мне пристал? (Это дословно, как он говорил.)

Услышав эти слова, я понял, что командиру угрожает опасность, немедленно надо оказать помощь, зря он не будет о ней просить открытым текстом по радио. Но как определить в такой обстановке, где командир, а где угроза? Я немедленно прекратил очередную атаку Ю-88, отвернул самолет влево, вправо, ищу вокруг себя, но не могу определить, где командир. Вижу, самолет идет в глубоком вираже, за ним второй. Бросаюсь наперерез, пока не ясно, чужой ли сзади. На всякий случай даю длинную очередь с большим упреждением — а вдруг свой? Увидев трассу, задний самолет резко разворачивается в мою сторону и уходит вниз. Это был ФВ-190.

Бой длился не больше 12–15 минут. Отбивая атаки истребителей, мы все же имели возможность наносить поражение бомбардировщикам. В этом бою наша группа сбила еще пять самолетов противника, не потеряв своих ни одного. Домой мы вернулись уже не группой: кто по одному, кто парой. Но вернулись все и сели благополучно на своем аэродроме. При третьем нашем вылете противник уже не появился. Наш вылет прошел впустую. Леон Иванович решил сделать перерыв в сумеречных вы-



летах. В дальнейшем никаких указаний свыше не последовало о возобновлении таких вылетов. Немцы бросили свою затею, перестали появляться над нашими войсками в этом районе, а через несколько дней началось великое Орловско-Курское сражение на земле и в воздухе. Надо сказать, что немцы к этому времени были уже не те, что в первые годы войны. Моральный дух немецкой армии резко пошатнулся после Сталинградского сражения. Силы в воздухе уже были почти равными, а моральный дух наших войск — сильно приподнятым. Хотя враг еще был силен, но инициатива в воздухе заметно переходила в руки наших летчиков. Все более ощутимо и явно назревал великий перелом в ходе Второй мировой войны.

### **На орловско-курском направлении**

В первый день операции мы работали на сопровождении своей авиации до целей и обратно. День кончился благополучно. Можно сказать, начало было удачным. В этот день наш полк сбил два ФВ-190. Один — мой ведомый Мельник-Королук и второй — летчик первой эскадрильи Кожевников. Своих потерь и потерь сопровождаемых нами бомбардировщиков не имели.

Поздно вечером из штаба дивизии пришло сообщение: «К утру подготовить восемь Ла-5 для выполнения особого задания». Командир полка выделил мою четверку и четверку Николая Спириденко от второй эскадрильи. Подготовились и ждем задание. Свыше сообщили, что командующий армией выехал к нам, и задачу на вылет будет ставить лично он. Нас уже любопытство взяло. Какое же это особое задание, почему держат в секрете?

Командующий появился неожиданно и прямо к нам на стоянку. Поздоровался с каждым летчиком отдельно за руку, спросил о нашей готовности и говорит:



— На участке железной дороги Брянск — Карачев бронепоезд немцев не дает поднять головы нашим войскам. Надо во что бы то ни стало обнаружить и уничтожить бронепоезд.

— Товарищ командующий, у нас бомбы не подвешены, разрешите дать команду — подвесить! — докладываем ему с Николаем Кузьмичом.

— Нет, нет, ребятки, бомб не надо. Эту задачу будет выполнять шестерка штурмовиков. Ваша задача сопровождать их и помочь отыскать бронепоезд.

— Задача ясна, товарищ командующий. Когда вылет? — спросили мы.

— Минут через 15–20 «илы» будут над вами. Вылет по их появлению.

— Все ясно, разрешите по самолетам, товарищ командующий?

Командир полка, присутствовавший здесь, напомнил:

— Товарищ командующий! Вы обещали еще что-то сообщить летчикам!

— Чуть не забыл, спасибо, Сорокин, что напомнил. Условия успеха в операции таковы: кто непосредственно попадет и разобьет бронепоезд, представляется к званию Героя Советского Союза, а все остальные участники вылета награждаются орденами Красного Знамени. Штурмовики об этом знают.

Через несколько минут мы уже были в воздухе и пристроились к «илам». Пришли в указанный район, походили вдоль дороги туда и обратно. И тут слышу по радио голос ведущего штурмовиков:

— Цель вижу, обеспечьте работу!

Я увидел в лесу бронепоезд, когда он на куски развалился после первого же захода штурмовиков. Настроение прекрасное, в воздухе, кроме нас, никого нет, слабый зенитный огонь противника прекратился, штурмовики



разворачиваются для второго захода. Все в порядке. Все летчики довольны, несколько радостно возбуждены — это чувствуется по отдельным репликам по радио. Второй заход штурмовики сделали так же успешно. От бронепоезда только щепки летят. Больше здесь делать нечего. Пошли домой. Проводили мы «илов» до их аэродрома, поблагодарили взаимно друг друга за удачную работу, и мы тоже пошли к себе домой.

Как положено, составили подробное боевое донесение о вылете и о результатах, все в полку радуются за успешный вылет. Леон Иванович приказал всей нашей восьмерке отдыхать, на очередное задание не пустил. Казалось бы, все правильно, и задание выполнено, и бронепоезд больше не существует. Так должно было быть. Но... так не было. Рано, очень рано мы обрадовались и так легко и быстро похоронили немецкий бронепоезд. Примерно минут через сорок после нашей посадки командир полка срочно вызывает нас и сообщает:

— Только что звонил командующий, ругается на чем свет стоит. Бронепоезд опять не дает подняться нашей пехоте.

— Что же, он воскрес снова, или их там было два? — спрашиваем.

— Нет, был один, есть один, воскресать ему нечего, он цел и невредим, — говорит Леон Иванович.

— Мы же видели, как бронепоезд был разбит до основания, — возражаем мы.

— Нет, братцы вы мои, — говорит командир. — Немцы не такие простофили, какими мы хотим их видеть. А наоборот, они еще сильны и хитры. Разбит был только макет бронепоезда, искусно изготовленный и замаскированный, а настоящий цел и невредим и по-прежнему мешает нашей пехоте.

Ну что можно сказать? И злость, и обида, и стыд — все на лице. Вот почему он так легко нам дался! Потому





что был сделан только из фанеры и здорово разукрашен. Что же, немцы обманули нас красиво. «Один:ноль» в их пользу.

Приказано немедленно вылетать с той же задачей в тот же район. Вылетели двенадцать «илов», шестнадцать Ла-5. Минут двадцать искали, пока обнаружили настоящий бронепоезд, сильно замаскированный на изгибе дороги в лесу. Как только немцы поняли, что обнаружены... и мы поняли, что это уже не макет, а настоящий бронепоезд, по нам открыли сильнейший зенитный огонь, и не успели наши штурмовики стать на боевой курс для атаки, как появилось больше двадцати ФВ-190 и Ме-109. Начался ожесточенный воздушный бой. Над бронепоездом кружили и дрались полсотни самолетов. Сильный зенитный огонь в основном обрушился на наших штурмовиков, которые внизу упорно повторяли атаки по бронепоезду. Часть немецких истребителей пыталась сковать наших истребителей воздушным боем, а часть набрасывалась на «илы». Мы понимали намерение немцев. Они любой ценой должны были не дать возможность поразить свой поезд нашим «илам». Поэтому мы вынуждены были направлять свое внимание на надежную охрану своих штурмовиков. Таким образом, мы находились в худших тактических условиях, чем немцы. Не буду описывать сложную динамику этого воздушного группового боя. Бой был резким, жестоким с обеих сторон. Моторы работали на максимальных мощностях за все время боя. Наши штурмовики со своей задачей справились блестяще. Бронепоезд был уничтожен. Вся наша группа стала отходить на свою территорию с боем. Немцы еще долго преследовали нас, но затем отстали.

Итоги этого вылета: бронепоезд уничтожен, но досталась нам победа дорогой ценой. Мы потеряли один свой истребитель и штурмовик навсегда. Один штурмовик, сильно подбитый, сумел дотянуть до своих, и экипаж по-



садил самолет на фюзеляж. Экипаж остался жив. Наша группа сбила один Ме-109 и один ФВ-190. Вот так, не совсем удачно, закончился второй вылет в этот день. Хотя основная задача была выполнена, но это стоило двух экипажей (два летчика и стрелок-радист). Из-за своих потерь наши летчики не могли считать себя морально удовлетворенными. Это была наша первая потеря на второй день Орловско-Курской операции.

### **Разве летчик виноват, что появились «хейнкели»?**

Как-то получилось так, что в воздухе никого из наших не оказалось в то утро, кроме одного самолета Ла-5. Мы только что прилетели с боевого задания. Технический состав осмотрел и заправил самолеты к следующему вылету. Летчики — кто еще завтракал, кто уточнял задание. В воздухе оказался заместитель командира эскадрильи ст. лейтенант Иван Ходун, он облетывал свой самолет после ремонта.

Вдруг, совершенно неожиданно, на большой высоте строго через наш аэродром возвращаются к себе на запад из нашей территории шесть «Хейнкелей-111». Появление Хе-111 было до того неожиданным, что никто даже не вылетел с нашего аэродрома на их перехват. В готовности №1 никого не оказалось, а вылететь с готовности №2, набрать большую высоту и догнать противника уже было поздно. Противник намного раньше пересечет линию фронта и будет над своей территорией. Кстати, никто и команду не подал на вылет. Но если бы и была команда или летчики по своей инициативе вылетели, все равно было бы поздно. Как это немцы умудрились пролететь столько времени по нашей территории, и никто не обратил на них внимания, непонятно. Ни по радио, ни по телефону никто не оповестил о противнике, хотя бы



с опозданием. Все подняли головы и смотрели, как две тройки Хе-111 в плотном строю пролетают аэродром, в том числе и мы, летчики, сожалея о том, что такая хорошая цель, без прикрытия в нашем небе и уходит безнаказанно. С большим опозданием кто-то догадался перенацелить Ходуна, который в стороне, на высоте 1500–2000 метров облетывал самолет. Иван Ходун немедленно выполнил команду, обнаружил противника и стал набирать высоту. Пока он набирал высоту и догонял «хейнкелей», они уже были почти у линии фронта. Так что произведенные две-три атаки с большой дистанции и с невыгодного положения Ходуна результатов не дали. Атаки были произведены второпях при сильной групповой огневой защите противника, который уже пересек линию фронта, и наш летчик вернулся к себе домой, имея несколько пробоин в самолете.

Следовало бы извлечь урок из этой неприятной истории всем, от молодого летчика до большого начальства, особенно штабам и службам оповещения, и на этом поставить точку. Но это дело приняло еще один неприятный оборот.

Когда мы прилетели с очередного задания, узнали следующее: прилетел командир дивизии, отругал командование полка за то, что пропустили Хе-111, а ст. лейтенанта Ходуна обвинил в невыполнении приказа — сбить противника. Попытки нашего командира полка встать на защиту летчика командир дивизии и слушать не захотел. Таким образом, была допущена большая несправедливость в отношении летчика. Все мы были очень огорчены таким положением дела. Как могли, успокаивали Ходуна, советовали не обращать внимания на сказанное вгорячах командиром дивизии. Ходун был в страшно подавленном состоянии, чуть не плакал от обиды. Действительно, кто может говорить, что летчик проявил несмелость? Если бы выстроить весь личный состав и спросить: «Что собой



представляет старший лейтенант Ходун как летчик?» — ответ был бы один: Ходун смелый, бесстрашный, храбрый военный летчик-истребитель! Другого ответа и не могло быть, все знали, что Ходун честный, добросовестный воздушный боец своей Родины, который не первый год сражался с врагом в воздухе во имя нашего общего дела. Конечно, мы понимали состояние командира дивизии, он вправе был отругать многих за такой случай, тоже мало приятного, когда враг среди бела дня нахально пролетает над нашим аэродромом, а истребители не сбивают их. Все это правильно. Желание комдива сбивать врага так же правильно и вполне разумно. Но одно дело желание, а другое дело — реальные возможности. В данном случае такой возможности и не было. Все прозевали, все оказались застигнутыми врасплох, а комдив обвинил только Ходуна, который случайно оказался в воздухе, причем в невыгодном тактическом положении по отношению к Хе-111.

Ваня очень переживал, он не находил себе места. В этот день на задание его не пустили, за что он еще больше переживал. Он все время твердил одно:

— Я им покажу, смелый я или нет. Я им всем покажу, на что способен Иван Ходун!

Все мы, его боевые друзья, старались, как могли, поддержать его морально, и давали только один-единственный совет:

— Не переживай, войуй, как воевал, и ни в каком случае не лезь на рожон противнику в бою!

На следующий день с утра Ходун слетал на задание, как и прежде, все нормально. На задание летали в основном позскадрильно, нагрузка была приличная. Авиация, как и с нашей стороны, так и со стороны немцев, работала интенсивно. Скучать в воздухе не приходилось.

В этот день я уже выполнил три вылета с летчиками своей эскадрильи, и мы готовились к четвертому выле-



ту. В это время первая эскадрилья капитана Боровского возвратилась с задания и начала посадку. Мы сидели в кабинах и ждали ракеты на вылет. Четыре самолета сели, один планирует, два на кругу, а одного — нет. Сколько я ни крутился в кабине, чтобы охватить все небо и увидеть восьмой самолет на кругу — ничего не дало. Сели семь самолетов, а восьмого нет. По радио об этом молчат. На вопрос Леона Ивановича по радио: «Где восьмой?» — капитан Боровской ответил: «Приду, доложу».

Кто же не вернулся? Что случилось? Всем хочется знать.

— Сбегай, дорогой, узнай, кого нет? — попросил я своего техника.

Не успел он отбежать от самолета, как взвилась ракета. Наш вылет. Так мы улетели, не узнав, кто не вернулся, и его судьбу. Этот вопрос назойливо лез в голову почти на протяжении всего полета. Кто же не вернулся? Неужели Иван Ходун? Как только мы прилетели домой, зарулил самолет в свой капонир, выключил мотор и, еще не вылезая из кабины, кричу технику:

— Кого нет?

— Ходуна Вани, — отвечает техник.

— Так я и знал...

— А что, вы его видели?

— Да нет, какое там видел. Где я мог его видеть? — накричал на техника со злостью. И тут же пожалел, что накричал. — Извини, брат, нервы.

— Да что там извинять, тут такое дело...

— Подробности знаешь?

— По-разному говорят летчики...

Я понял: знает он уже все, но не хочет сразу сказать.

— Вижу, знаешь. Как там говорят, есть ли какая надежда?

— Сбит, парашют никто не видел, может, просто не видели, некогда было.



— Не хитри, говори правду! Ведь все знаешь!

— Надежды нет, командир, летчики видели сами. Погиб Ваня.

У меня такая слабость появилась, что я не смог сразу идти на КП, присел на травку под крылом. Стоит перед глазами Ваня Ходун печальный, обиженный. Такой летчик погиб! Наверняка полез на рожон, хотел доказать. Мой техник с техником Ходуна уже разговаривал, спрашивал, как Ваня себя чувствовал перед вылетом, что говорил. Все это я подробно выпросил у своего техника Германа. Ванин техник говорит, что вел себя нормально, но неразговорчив был. Увидев, что подходят мои летчики, мы замолчали. Мой зам Иван Астахов тоже присел рядом и сказал:

— Командир! Летчики уже знают все.

— По ним видно, что знают. Война, друзья мои. Головы вешать не надо. Отомстим за Ваню немцам, в долгую не останемся. Пойду, узнаю подробности. Тогда разберем что и как подробно. Готовьтесь к очередному вылету. Заправляй самолет, чего сидишь? — направляясь на КП полка, опять накричал я на техника.

— Замечания есть по самолету, товарищ командир? — спросил Герман без обиды.

— Нет замечаний, Гера, все в порядке, — смягчился я.

По рассказам летчиков первой эскадрильи Иван Ходун был сбит огнем Ме-110. Наша группа встретилась с шестью Ме-110 и девятью Ю-88. По команде командира эскадрильи капитана Боровского летчики группы, разобрав цели, стали атаковать бомбардировщики Ю-88. Старший лейтенант подбил один Ю-88, который отвалил от группы и пошел со снижением с дымящимся правым мотором. Проскочив сверху весь строй бомбардировщиков, Ваня Ходун пошел в атаку на ведущего Ме-110, огня еще не открывал, видимо, решил подойти очень близко и наверняка сбить ведущего, но оказался сам под сильным



огнем идущих сзади Ме-110. Самолет Ходуна с незначительным креном перешел в набор. Затем свалился на левое крыло и пошел вниз. Летчики сопровождали его до земли, но на парашюте он не выбросился. По радио не отвечал и с углом 60 градусов врезался в землю. Внимательно проанализировав действия Вани, любой тактически грамотный летчик сделает один-единственный вывод: Иван Ходун, пренебрегая мощным огнем Ме-110, пытался прорваться к ведущему, демонстрируя при этом свою **небоязнь** огня противника, полез на рожон в полном смысле этого слова. Пospешив доказать свою храбрость и снять с себя пятно позора, Иван Ходун погиб на глазах товарищей смертью храбрых. Не послушал Иван добрых советов, поспешил со своими доказательствами и преждевременно сложил свою голову. А мог бы еще прекрасно сражаться и не одного фашиста в землю загнать.

В этом бою летчики сбили два Ю-88 и один, подбитый Ходуном, судьбу которого летчики не смогли определить из-за трагической гибели Вани. Эта победа не принесла радости никому. Слишком велика и тяжела была своя потеря.

### Оружейница в фюзеляже «лавочкина»

Истребительный полк, расположенный недалеко от нас, тоже получил новые самолеты Ла-5. Начали летать на боевое задание, но многие летчики стали жаловаться на ненормальность в работе мотора, особенно на форсированном режиме работы. Оказалось, что «барахлят» моторы в воздухе из-за отказа свечей. Комдив позвонил нашему комполку и отдал распоряжение: «Выделить и направить к соседям опытного летчика для проведения беседы с летным и техническим составом о правилах эксплуатации моторов АШ-32-ФН». Леон Иванович вызвал меня и дал задание:



— Сегодня во второй половине дня предполагается небольшая пауза в вылетах на задание. Во время этой паузы перелетишь на своем самолете к соседям и проведешь там с ними краткую беседу. Они будут ждать после обеда.

— На какое время могу рассчитывать, товарищ командир? — спросил я.

— На перелет туда и обратно и на беседу — один час. Хватит?

— Вполне, Леон Иванович.

— Ну и хорошо.

Слетал я еще один раз на задание, готовимся к очередному вылету. Подходит ко мне оружейница из моей эскадрильи, девушка Шерстянникова Мария и говорит:

— Товарищ командир, разрешите обратиться по личному вопросу?

— Слушаю вас, — отвечаю.

— Разрешите мне отлучиться до завтрашнего дня?

— Куда и зачем вам нужна такая отлучка? — а сам думаю: «Наверное, на свидание к дружку своему». Она недавно была прислана к нам из соседней части.

— Мне необходимо съездить в свой старый полк по делам.

— Что за срочное дело, если не секрет? — спрашиваю, при этом сомнений больше нет, девушка соскучилась, хочет повидаться. Что ж, вполне естественно, война войной, а жизнь — жизнью. Она, видимо, угадала мои мысли и смутилась.

— Когда уезжала сюда к вам, забыла там мой комбинезон. Он за мной числится в аттестате, а старшина другой не дает. Разрешите, товарищ командир, съездить и забрать. Завтра к обеду буду здесь.

— Откуда вы приехали, далеко отсюда? — спрашиваю.





— Нет, недалеко, — отвечает она и называет то место, куда я собираюсь лететь по заданию. Думаю, может, мне забрать и привезти ее комбинезон, чтобы девушка не мучилась по дорогам туда и обратно, если действительно в этом дело? Но, хорошо подумав, я отказался от своих мыслей: где я буду искать ее комбинезон, да и времени на это у меня не будет. А комбинезон — может, просто предлог, девушка хочет повидаться с дружкой.

— Знаете что, вы когда-нибудь летали на самолете? — спрашиваю ее.

— Нет, товарищ командир, никогда не летала еще. А что?

— А хочется попробовать?

— Очень хочется.

— Не побойтесь?

— Нисколечко!

— Сегодня после обеда, наверное, я полечу как раз туда, куда вы собираетесь ехать. Если не боитесь, можете лететь со мной.

— Ой, как хорошо! Я вам очень благодарна. Но вы, наверное, пошутили, да?

— Нет, не пошутил. Но вам придется залезть в фюзеляж, там очень неудобно будет сидеть, учтите!

— Я согласна куда угодно залезть, вы не беспокойтесь, только очень прошу, возьмите меня в самолет!

— Ну, хорошо, если полечу, так и быть, возьму за вашу храбрость, — сказал ей.

После третьего вылета в этот день действительно наступила ожидаемая пауза. С КП мне передали по телефону, что я могу вылететь к соседям. Подхожу я к своему самолету, а моя пассажирка уже там. Опять стала просить взять ее в самолет.

— Учтите, Шерстянникова, опасность очень большая, в воздухе всякое может случиться. Может, вы поедете



чем-нибудь другим? Подумайте, я вас отпускаю до завтра, — говорю ей.

— Товарищ командир, не откажите, возьмите! К опасностям я привыкла на войне.

— Ну, как, Гера, взять ее? — обращаюсь к технику.

— Пусть слетает, товарищ командир. Когда ей еще такой случай подвернется, — говорит техник.

— Хорошо. Залезайте вот сюда...

Гера открыл люк отверткой, посадил ее в фюзеляж, проинструктировал и закрыл люк. Прилетел я на указанный аэродром, открыл люк, моя пассажирка вылезла радостная, сияющая.

— Обратно приедете на машине, завтра, — сказал я ей.

— А с вами нельзя обратно лететь, товарищ командир?

— Что, понравилось?

— Очень понравилось. Десять-пятнадцать минут, и я здесь. А так добираться надо чуть ли не целый день. Возьмите, пожалуйста, меня и обратно.

— Нет, Шерстянникова, хорошего понемножку. Побудете тут у друзей и завтра приедете, — говорю.

Она побежала по своим делам, я же пошел проводить беседу. Пока я садился, заруливал, уже весь летно-технический состав был в сборе, на опушке леса. Рассказал я им об особенностях и правилах эксплуатации моторов в воздухе на различных режимах, ответил на заданные вопросы. Командование полка от имени всего личного состава поблагодарило меня за лекцию, и проводили до самолета. Когда подошли к самолету, Шерстянникова со своей подружкой уже была там и даже успела нарвать букет полевых цветов.

— Мария! Как ты сюда попала? — спрашивает комиссар полка.

Она смотрит на меня и не знает, сказать или не сказать. Видно, испугалась своих бывших командиров.



— Ну, чего молчите, говорите, вас спрашивают, — говорю ей. А она совсем растерялась и молчит. — Со мной она прилетела, — говорю за нее.

— Как с вами, на чем? — спрашивает командир полка.

— Вот, на «лавочкине».

— В кабине вдвоем, что ли?

— Зачем в кабине, в фюзеляже она сидела, — говорю и показываю на люк.

— Как же вы там сидели, Шерстянникова? — спрашивает комполка и смеется.

— Там прекрасно было сидеть, товарищ командир, — отвечает она, уже вполне справившись с испугом.

— Я ей разрешил остаться на ночь, повидаться со своими подружками, товарищами и сделать свои дела, — объяснил я. Хотя она опять стала просить взять ее обратно на самолете, но свое решение я не изменил. Бывшие ее командиры тоже посоветовали остаться на ночь, повидаться со своими однополчанами. Попрощались, я улетел к себе домой. Я считал, что сделал доброе дело для своего подчиненного. Девушка показала свое мужество, не побоялась в необычных условиях полетать на боевом самолете и решила свой вопрос быстро и легко.

Вообще-то иногда, при срочной необходимости мы практиковали провозку в фюзеляже «лавочкина» своих техников, но это только в исключительных случаях. Когда я доложил командиру полка о выполнении задания и переброске в фюзеляже оружейницы, Л.И. Сорокин здорово отчитал меня за это и обещал наказать. На следующий день вызвал оружейницу, расспросил подробно, как это получилось, в итоге ограничился строгим предупреждением, учитывая мое обещание больше этого не делать. При очередной зарядке моих пушек на самолете моя оружейница говорит мне:



— Подвела я вас, товарищ командир. Попало вам из-за меня, простите, пожалуйста!

— Ничего, Шерстянникова, не огорчайтесь, попало малость мне, зато после войны вы вспомните этот эпизод и расскажите своим детям, как во время Великой Отечественной войны в период Орловско-Курской операции на боевом истребителе, в необычных условиях, сидя в фюзеляже, совершили свой первый полет, — сказал я ей.

— Обязательно и с удовольствием расскажу, товарищ командир, если доживу до тех счастливых дней. Еще и еще раз большое вам спасибо за этот полет. Ваше оружие готово, счастливого вам полета, — ответила она.

Не знаю, дожила ли она до счастливых дней и где она проживала или проживает, оружейница третьей эскадрильи 49-го КИАП Мария Шерстянникова, работавшая у нас летом 1943 года на аэродроме «Н» под Сухиничами.

### **Хорошо втянулись молодые...**

На фронте принято было считать так: если молодой летчик, прибывший в полк, слетал 3–5 раз на боевое задание и остался цел, он уже считался введенным в строй, боевым летчиком. Дело в том, что самое трудное для них и было преодолеть 3–5 боевых вылетов. Основная трудность заключалась в том, чтобы удержаться в боевых порядках при резких маневрах в воздушном бою. Каким бы ни был хорошим летчик, если он отрывался от группы в бою, немцы моментально такого летчика съедят, ведь это был их излюбленный прием — нападать на одиночек или зазевавшихся. Поэтому, беря с собой на задание молодого летчика, мы стремились определить ему место в боевом порядке в середине строя, специально закрепляли за опытными летчиками, чтобы они считали своей основной задачей наблюдать и обеспечивать безопасность молодых летчиков в воздушном бою. Трудной и



сложной была эта задача, но она была крайне необходимой. Мы не могли допустить, чтобы фашисты нашу молодежь перебили за несколько дней. Ведь каждый боевой летчик — это сила и боевая мощь эскадрильи, полка.

Зная, как сложно втянуть в боевую работу молодых летчиков, мы еще заранее, до начала Орловско-Курской операции, стали заниматься вводом в бой молодых. Эта методика оправдала себя. Наша молодежь в основном вошла в строй с наименьшими потерями. Теперь они считались более или менее опытными, как говорится, «видавшими виды». Они уже имели не одну встречу с противником в воздухе, а некоторые даже сбили самолеты противника в группе.

В общем, ребята заслуживали доверия и определенную часть тяжести напряженной боевой работы летом 1943 года вынесли на себе. Но сказать, что они уже по-



Во время Орловско-Курской операции, 1943 год



настоящему вполне опытные летчики, еще было нельзя. С каждым днем они все более и более решительно, смело действовали в бою, свободно ориентировались в воздушной обстановке и приобретали навыки тактически грамотной осматрительности. Но в таком деле не всегда все гладко получается. Бывают отдельные промахи, просчеты. А война есть война. На войне за промахи приходится расплачиваться.

Полетели мы на задание восьмеркой Ла-5 прикрывать свои войска. В составе группы были два молодых летчика из описанной выше категории, в каждом звене по одному. В районе прикрытия произошла встреча с противником, десяткой ФВ-190. Встреча была скоротечная, немцы ушли на свою территорию, а мы остались в своем районе прикрытия. Нет одного нашего самолета. Второе звено идет тройкой. Спрашиваю своего зама Ивана Астахова: «Где четвертый?»

— Видимо, подотстал, догонит, — отвечает он.

На запросы по радио не отвечает, я по номеру самолета уже знаю, кого нет, тщательно осматриваем весь район — никого нет. Неужели пропал парень? Намного сложнее обстановки бывали, он всегда на месте, всегда порядок. А тут и воздушного боя-то фактически не было, а одного нет. Такая обида! Расспрашиваю по радио летчиков, никто не видел, как это случилось. Наше время вышло, идем домой. Никак не могу поверить и успокоиться, что летчик пропал. Жаль парня, думаю, хороший летчик был, симпатичный, веселый, блондин красивого телосложения и высокого роста. И фамилия красивая — Пшеничный. Какая обида, в такой простой воздушной обстановке потерять летчика! В таком подавленном настроении возвращаюсь на свою точку без одного своего летчика. Маленькая надежда на то, что он жив, у меня есть. Могло что-то случиться с мотором, самолетом и где-то, возможно, сел или вернулся на аэродром?..



Может, выпрыгнул на парашюте? В общем, никак не могу согласиться с мыслью, что он погиб. Любой другой вариант, только не это.

Как только подошли к аэродрому, я распустил группу на посадку, а сам все просматриваю стоянку своей эскадрильи, нет ли там пропавшего самолета? В это время мой неизменный ведомый, боевой друг Мельник-Королук передает по радио:

— Командир! На посадочном поле лежит самолет!

— Номер не заметил? — спрашиваю, а сам думаю: «Этого еще не хватало, неужели кто-то из группы уже успел приложить самолет без шасси?» Резко разворачиваюсь, снижаюсь над лежащим самолетом, смотрю — он. Номер его, как говорится, гора с плеч долой! Самолет лежит на фюзеляже, не перевернулся, значит, живой, значит, порядок. Самолет жаль, бесспорно, но самое главное — Пшеничный жив. Самолет восстановят наши боевые друзья техники, им не привыкать.

Проследил за посадкой всех своих летчиков и сел сам последним. Зарулил на свое место, вылез из самолета. Подходит мой Пшеничный живой, здоровый, но грустный. Собрались все летчики. Пшеничный очень взволнованно докладывает:

— Товарищ командир! Сел без шасси и поломал самолет.

— Вижу, что сел и поломал. А почему?

— Подбили.

— Что? Кто подбил? Где?

— «Фоккер» подбил, вывел из строя гидро- и воздушную системы, нечем было шасси выпускать.

Я готов был его расцеловать за то, что, подбитый в бою, сумел прийти на свой аэродром и посадить самолет, но нельзя было этого делать. Это дурной пример для всех присутствующих, да и надо было показать ему и всем остальным командирскую строгость, почему он до-



пустил, что его подбил немец? Я не стал ставить его еще раз в неудобное положение перед другими, напоминая еще об одном способе выпуска шасси в таких случаях, о котором он, несомненно, знал, но, разволновавшись, просто забыл.

— Ну ладно, на разборе расскажите подробно, как все получилось.

Поручил заместителю собрать всех летчиков для разбора этого вылета, а сам сразу направился на КП для доклада к командиру полка. Мне нужно было: во-первых, доложить о произошедшем. Во-вторых, узнать его мнение о мерах воздействия на летчика. Доклад мой Леон Иванович слушать не стал, он знал уже все.

— Какие указания будут насчет летчика? — спросил я его.

— А как ты сам думаешь? — ответил он мне на вопрос вопросом.

— Я думаю ограничиться подробным разбором с указанием всех ошибок летчика. Ведь наказывать его нельзя, товарищ командир, — говорю я.

— Значит, твои летчики будут ломать самолеты, а ты им спасибо будешь говорить?

— Всем бы нет, но этому летчику, признаюсь, за этот случай даже сказал бы спасибо, товарищ командир, — говорю ему.

Он на меня так сердито посмотрел, а потом улыбнулся и сказал:

— Правильно думаешь, Эмир, если мы за такие вещи будем карать, то нам воевать не с кем будет. Ведь в дальнейшем всю тяжесть войны эти молодые люди на себе должны вынести. Наш долг беречь их как можно и где можно. Поэтому я решение твое одобряю, но на разборе особо остановись еще раз на осмотрительности и взаимной выручке. Ведь вы всей группой виноваты, что его подбили. Так или нет?





Ну что на это сказать против? Леон Иванович был прав. Если глубоко подойти, действительно вся группа была виновата. На разборе необходимо сделать упор на личные ошибки летчика, а затем уже указать на вину остальных. Времени оставалось мало. Надо готовиться к очередному вылету. Но разобрать этот случай нужно было немедленно.

Вот как это получилось по рассказу Пшеничного:

— Когда немцы развернулись и стали уходить на свою территорию, справа внизу я заметил один ФВ-190. Я был самым крайним в строю, и мне показалось, что его удобно сбить. Решил шум не поднимать, а самому атаковать немца. Только стал прицеливаться по «фоккеру», как мимо меня пролетела трасса, я резко развернулся вправо, смотрю, сзади меня другой «фоккер» стал в вираж. Посмотрел кругом, наша группа была выше и в стороне, мы остались вдвоем только с «фоккером». Сделал три виража, он за мной тоже. Я перешел на вертикаль, он за мной. Начал выполнять фигуры высшего пилотажа, он все за мной по-



Постановка боевой задачи



вторяет, но не стреляет. Я выполнил два комплекса фигур высшего пилотажа, а он все за мной повторяет. При выходе из «иммельмана» (теперь эта фигура называется «полупетля Нестерова») почувствовал удар по самолету. Стал резко разворачиваться из стороны в сторону, а немец опять за мной идет. Нашу группу я уже не видел. Сделал переворот и пошел резко вниз, вывел самолет по высоте 500 метров над лесом, осмотрелся, вроде никого нет. Пришел на аэродром, а остальное все вам известно.

— Почему не сообщили по радио нам сразу же, что вы ведете бой? — стал задавать я после рассказа вопросы.

— Я был один на один с «фоккером» и думал, сам справлюсь.

— Как вы выполняли фигуры высшего пилотажа, правильно или неправильно?

— Все выполнил правильно, товарищ командир.

Опытные летчики, конечно, при этом усмехнулись.

— Вот и плохо, что выполняли правильно. Надо было выполнять **неправильно**, с незаметным креном, со скольжением, тогда бы противник не смог вести прицельный огонь, — разъясняю ему и другим. Не стану описывать подробности разбора вылета, но остановлюсь на выводах:

1. Летчик нарушил дисциплину, самовольно откололся от группы.

2. Не сообщил вовремя по радио группе о своем положении.

3. Летчик перешел на вертикальный маневр, но не смог использовать преимущество в силе мотора, чтобы оторваться от врага. Самолет Ла-5, имея предкрылки на горизонтальном маневре, имеет преимущество — радиус виража меньше. Летчик этим не воспользовался.

4. Никто из группы своевременно не обратил внимания на отсутствие одного экипажа — плохая осматриваемость.



5. Придя домой, летчик не воспользовался аварийным способом (с помощью перегрузок) выпуска шасси.

6. Все закончилось более или менее благополучно, потому что немец потерял из виду наш самолет над лесом. Если бы не потерял, Ла-5 был бы сбит противником.

Все эти вопросы были разобраны, проанализированы, в конце собрания даны указания и практические советы, как быть впредь в таких случаях. К этому времени самолет подняли, поставили на шасси. Особых повреждений не оказалось. Надо отдать должное летчику, что посадку он произвел на фюзеляж блестяще.

На второй день Пшеничный опять вылетел на задание на своем самолете, но уже был куда более опытным летчиком.

### **Научились воевать**

Эскадрилья, которой я командовал, уже полностью втянулась в напряженную боевую работу. За короткий период Курской операции все летчики приобрели богатый опыт в воздушных боях. Мы достаточно хорошо изучили тактику врага, его сильные и слабые стороны. Самолеты наши были прекрасные, они имели превосходные качества, необходимые в воздушном бою: скорость, маневренность, пушечный огонь.

Если раньше обычно мы вылетали на задание в основном четверками, то теперь такая малочисленная группа не могла успешно решать поставленную задачу, т.к. враг, отчаянно сопротивляясь и стремясь удержать свои утерянные позиции, бросал в бой крупные силы как бомбардировщиков, так и истребителей. Поэтому и мы теперь вылетали большими группами по восемь-десять самолетов.

Уже почти все летчики эскадрильи имели сбитые самолеты противника в данной операции. За это время



только один летчик в эскадрилье покинул самолет на парашюте. Летчика лейтенанта Гулий так и прозвали потом «сверхспокойный». В одном из воздушных боев его самолет был подожжен «фоккером», и, прежде чем бросать самолет, он спокойным голосом передал по радио: «Самолет горит, покидаю на парашюте, прикройте!» Кроме того, он настолько был спокойным по натуре, что, перед тем как покинуть самолет, успел снять переходник (провод от радио) и часы с приборной доски. Он потом рассказывал: «Времени у меня еще хватало, но снять в кабине больше нельзя было ничего».

Очень часто попадались дни со сложной воздушной обстановкой. Как я уже отмечал, над передним краем одновременно действовало очень много самолетов, истребителей и бомбардировщиков как наших, так и вражеских.

Вот коротко динамика одного из вылетов на задание: группа за группой идут «юнкерсы», «хейнкели» под прикрытием больших групп «фоккеров» и «мессеров». Наши «лавочкины» и «яковлевы» набрасываются на врага со всех сторон, завязывается крупный воздушный бой, завертывается «карусель» то в одном месте, то в другом. Справа падает горящий бомбардировщик, затем второй. Вот проскочил мимо сверху камнем падающий истребитель и врывается в землю. Кто? Свой? Чужой? Пока трудно определить. Времени нет. Стремишься при первом же удобном случае напасть на бомбардировщик врага, но смотришь — уже к тебе трассы летят. Резкий разворот, увидел, товарищ в беде, на помощь спешишь к нему. Слева парашют, по нему летят трассы. Надо спешить, а вдруг наш?! Не успел подойти, как парашют вспыхнул и пошел камнем вниз. Наш «ячек» его расстрелял, значит, еще на одного фашиста меньше. Настроение поднимается, еще энергичнее бросаешь свой «лавочкин» из стороны в сторону в поисках удобной цели для атаки. Самолетов



вокруг, что выше, что ниже, полно, кругом летят трассы, падают горящие самолеты, с земли тоже тянутся трассы. Где свой, где чужой, определить становится труднее, уже сумерки наступают. Поэтому нужно быть начеку, не зевать. Мой верный друг, постоянный ведомый Мельник-Королук, как всегда, на своем месте. Его не смущает любой маневр, при любых и неожиданных маневрах он не оторвется, удержится на своем месте. В воздушном бою плавные, нежные движения рулями управления самолетом не годятся. Надо все делать быстро, резко и решительно. Но такое управление должно обосновываться отличной координацией движения рулями, умением пилотировать самолет, как говорится, «с закрытыми глазами», чувствуя свой самолет всем своим организмом в любом положении. В бою смотреть на прибор скорости некогда и незачем для летчика, владеющего самолетом в совершенстве. Беглый взгляд на температуру и давление масла, иногда на прибор высоты, и достаточно. Малейшие изменения в характере работы мотора хороший летчик сразу определит по звуку на слух. Объема работы для летчика-истребителя в бою больше чем достаточно. Надо за всем следить, все видеть и молниеносно реагировать. А командиру группы, кроме всего, надо грамотно командовать боем, своевременно подсказывать, заботиться о безопасности своих летчиков, правильно перенацеливать силы в зависимости от обстановки. В этом бою вторая моя четверка выполняла задачу: «сковать истребителей противника боем». Вторая моя пара, не отрываясь от моей пары, действовала по бомбардировщикам. Пока все идет по плану. В эфире сплошной гул разговоров на русском и немецком языках. Часто повторялись команды немцев: «Ахтунг, ахтунг — ляуфен!»

Вечерняя «карусель» продолжается. Я со своей парой устремляюсь в атаку на «юнкерсов». Только начинаю прицеливаться, в это время слышу голос Королука: «Коман-



дир! Слева пара «худых» (так мы называли «мессеров»). Подаю команду ведомому: «Бей «юнкерса», я прикрою!» Резко разворачиваюсь в сторону «мессеров», и завязывается местная «карусель». Не теряя из виду ведомого, слежу за «мессерами», которые пытаются зайти ко мне в хвост. Но это им не удастся, «лавочкин» в моих руках не позволяет им этого сделать. Пока они со мной возились, Мельник-Королюк поджег «юнкерс», враг, объятый пламенем, идет к земле. «Молодец, Королюк, пристройся, я кончаю!» — подаю ему команду. «Мессеры», увидев горящий «юнкерс», бросаются на Королюка, но поздно. Мы уже вдвоем быстро отбили «мессеров» и опять устремляемся к бомбардировщикам, которые уже кто как — одиночками, парами разворачиваются к себе.

Вижу впереди чуть ниже опять парашютист. Кто это? Надо выяснить. Увеличиваю скорость, приближаемся к парашюту, над ним кружатся два истребителя. Трудно опознать сразу, похоже, что это пара «фоккеров», значит, парашютист чужой, т.е. точно надо его расстрелять. Но по парашюту и форме летчика трудно определить в такой обстановке, а «фоккеры» издали очень похожи на наши «лавочкины». Поэтому сразу не решился стрелять. Когда проскочили мимо, стало ясно, что два ФВ-190 охраняют своего парашютиста. Разворачиваюсь боевым разворотом на 180 градусов и на большой скорости, пододвигая вплотную, даю длинную очередь. Парашют лопнул, скомкался, и фашистский летчик перешел в свободное падение. Два ФВ-190 опомнились только тогда, когда увидели лопнувший парашют, и даже не смогли препятствовать нам. Наша атака была для них полной неожиданностью. Они прозевали своего парашютиста, хотя и немудрено было в такой обстановке прозевать.

Вторая пара моей четверки, действовавшая по бомбардировщикам, тоже одержала одну победу. Бой заканчивался. Бомбардировщики противника, побросав свои



бомбы где попало, бесприцельно, поспешили уйти к себе. Кое-где еще были видны мелкие очаги воздушных боев истребителей. Вторая четверка моей группы под командованием ст. лейтенанта Ивана Астахова, имевшая задачу сковать боем истребителей прикрытия противника, ее выполнила и, успешно отвлекая на себя значительную часть немецких истребителей, сбила один ФВ-190. В этом бою, кроме нас, участвовало несколько групп истребителей Ла-5 и Як-1 из других аэродромов. Точно сосчитать, сколько их, было невозможно. Итак, бой окончен, время вышло. Группа собралась в полном составе и возвратилась на точку без потерь. Здесь отразилось еще одно важное качество самолета Ла-5 с воздушным охлаждением мотора — при серьезных повреждениях в бою самолет все равно мог лететь.

В этом бою враг понес большие потери. Всего было сбито пять бомбардировщиков и четыре истребителя противника. С нашей стороны из задания не вернулся один Як-1 с соседнего аэродрома. Только моя эскадрилья сбила два Ю-88, один ФВ-190 и одного парашютиста. Три наших самолета имели пробоины, один, ст. лейтенанта Ивана Астахова, получил значительное повреждение, т.к. снаряд попал в цилиндр мотора.

Этот воздушный бой продолжался минут пятнадцать. Проходил очень энергично, динамика была сложная при плохой видимости в наступающих сумерках. Поэтому нашим летчикам приходилось вертеться «волчком», чтобы не быть сбитым самому и чтобы найти и поразить цель. Очень хорошо была организована взаимная выручка и огневая поддержка друг друга. Хотя этим групповым воздушным боем никто централизованно не руководил, все летчики с нашей стороны действовали по единому принципу: немедленно прийти на помощь любому краснозвездному самолету в нужную минуту, независимо от того, «лавочкин» или «яковлев» это, своя группа или чу-



жая. Надо сказать, что хорошую службу сослужила нам в этом бою и станция наведения с земли, которая своевременно подсказывала об угрожающих моментах нашим самолетам и указывала на цели. Правда, под конец и ей тоже стало трудно ориентироваться, где свой, где чужой, и иногда путала, но все же сыграла свою положительную роль.

Было уже скоро два года, как я находился в действующей армии, но только теперь, во время Орловско-Курской операции, пришлось участвовать в боях в воздухе в таком массовом масштабе. Раньше мы действовали тройками, четверками, на большее просто не хватало сил. А теперь все изменилось в нашу пользу. Самолеты прекрасные, воевать научились, стрелять и сбивать наверняка тоже научились, и сразу потери наши резко сократились. Но враг еще силен и коварен. Он ожесточенно сопротивляется. Еще много впереди жарких схваток!

### **С одной очереди — Де-215**

Выше указывалось на массированное применение авиации с обеих сторон в данной операции. Но кроме прикрытия своих войск на поле боя в воздухе, мы часто вылетали на сопровождение своих бомбардировщиков на задание. Летали большими группами. Колонна бомбардировщиков на 40–50 самолетов и истребителей 25–30, и получалась иногда интересная картина. Наша колонна следует бомбить передний край противника, а примерно такая же колонна гитлеровской авиации идет бомбить наш передний край. Бывало, встречаемся как раз над линией фронта, иногда наша колонна или их проходит выше, а другой раз на одной высоте. Помнится такой случай: как раз над линией фронта наша колонна проходила ниже строя противника на встречных курсах. Я со своей четверкой находился в боевом порядке нашей





колонны в группе непосредственного прикрытия, возле своих бомбардировщиков. Получилось так, что Ю-88 начали сбрасывать бомбы как раз над нами. Смотрю вверх и вижу, как открываются люки Ю-88, откуда как болванки вываливаются бомбы и летят прямо на нас. Конечно, эти бомбы нас не задевают, проскакивают мимо нас вниз, но впечатление неприятное.

Наблюдая эту неприятную картину, как сверху на тебя летят «чурки», слежу за направлением падения бомб и готовлюсь отвернуть свой самолет в сторону, действует инстинкт самосохранения. И такой случай действительно был однажды. Увидев такую картину, я немедленно передал по радио: «Внимание, Арканы (наш позывной), посмотрите вверх! Посмотрите вверх!» Многие и без команды видели, а многие и нет. Во всяком случае, мой долг обратить внимание всей колонны на это «чудо в авиации».

Еще характерно в таких встречах больших групп в районе линии фронта было то, что проходят почти мимо две колонны противников и, безусловно, видят друг друга, но никто никого не трогает. Получалось парадоксальное явление: рядом проходит враг, а напасть на него нельзя. Почему? Да потому, что мы, истребители сопровождения, имеем категорический и строгий приказ: не бросать своих бомбардировщиков, не оставлять ни на минуту их одних без охраны, мы отвечаем головой за каждый бомбардировщик, чтобы никто не посмел их тронуть и помешать работе. Вполне естественно, что и немецкие истребители сопровождения имели аналогичное задание и строгий приказ. Надо сказать, здесь приходилось быть дисциплинированными как нам, так и вражеским истребителям. Во время Орловско-Курской операции мне пришлось наблюдать такую картину несколько раз... Идут в строю «юнкерсы», «хейнкели», «дорнье», по бокам и сверху маневрируют «фоккеры» и «мессершмитты»,



тут же рядом проходит наша колонна в боевых порядках. Они идут к нам, а мы к ним...

И вот однажды, при прохождении колонн на встречных курсах, ведь при виде противника инстинктивно стремишься охватить глазом все пространство и определить количество и расположение сил, я вижу, что в последней девятке Де-215 один самолет отстал от группы. Истребители противника находятся строго на своих местах в боевом порядке. Колонна врага уже проходит мимо нас, я со своей четверкой нахожусь в группе непосредственного прикрытия (пара слева и пара справа). Когда поравнялся с отставшим Де-215, принимаю решение: атаковать врага! Такой хороший момент! Резко развернуться, подойти вплотную и расстрелять его! Я не мог удержаться. Мгновенно оценил еще раз обстановку, убедился, что немецкие истребители ничего не подозревают, видимо, вполне уверены в нашей дисциплинированности. Передаю по радио своим ведомым: «На минутку отлучусь, стоять всем на месте, наблюдайте!» Разворачиваюсь влево со снижением, даю полный газ, быстро сближаюсь сзади слева под ракурсом  $1/4$ , т.е. примерно 15–20 градусов. Предохранительная скоба гашетки пушки откинута. Бомбардировщик в прицеле быстро увеличивается, можно открывать огонь, но мысли работают: «Не спеши, враг ничего не подозревает, еще ближе, ближе...» В этот момент, кроме огромного бомбардировщика со зловещими крестами в прицеле, я ничего не вижу, и никакая сила в таких случаях не сможет летчика отвлечь от этого зрелища. Пора. Больше сближаться некуда. Плавным движением, чтобы не сбить прицельность, нажимаю на гашетку. Две пушки моментально срабатывают, и тут же вижу: самолет резко «клюнул» и с правым креном под большим углом идет к земле. Чтобы не столкнуться с ним, резко вырываю машину вверх, перекидываю на правое крыло и наблюдаю, как Де-215 врежется в лес. Быстрень-



ко осматриваюсь — все спокойно, наша колонна начала свою работу над передним краем противника. Мне хорошо видно снизу, как группа за группой они пикируют на цель.

Догоняю свою группу и становлюсь на свое место. Все остальное идет своим чередом. Группа сработала, потерь нет, все возвращаются к себе на базу. Мой ведомый Мельник-Королюк говорит по радио:

— Командир! Поздравляю, аккуратная работа, без шума.

— Место запомнил? — отвечаю ему.

— Запомнил, дома покажу.

Лечу и думаю: другой раз, сколько кружишься, сколько гоняешься за противником и не собьешь, а тут быстро, спокойно, одна очередь, и такая машина завалилась на землю. Настроение прекрасное, чувствуешь себя еще сильнее, еще опытнее, радость победы приятно растекается по всему организму. Вот и наш родной аэродром. Какой он красивый с воздуха! Только присмотревшись хорошо, можно определить замаскированные самолеты в капонирах, сооружения. Поле расположено на опушке леса, все покрыто зеленой травкой, только в местах приземления самолетов видны «лысины», где трава выбита и чернеет земля.

Оружейники посчитали — всего мною было выпущено 25 снарядов из двух пушек. И этого оказалось вполне достаточно, чтобы сбить вражеский самолет Де-215. Все правильно — элемент внезапности, короткая дистанция огня и точное прицеливание. По всем законам теории вероятности воздушной стрельбы в этих условиях цель должна быть поражена. В тот же день наземные войска подтвердили, что самолет упал в Брянский лес на нашей территории.

По традиции, установившейся в полку, не только у нас, но и в других частях, вечером, после окончания бо-



евои работы, одержанные победы, а ведь их бывала не одна, отмечались в кругу боевых друзей за столом, как говорится, «за чашкой чая». Частенько приходилось отмечать такие радостные победы, сегодня один, завтра другой, а то и сразу несколько «именинников». Дело хорошее, что и говорить, приятное. Плохо было то, что ночи летние коротки, дни длиннее. Пока вечером соберемся, уже 22.00 или 23.00, другой раз засидишься допоздна, обмениваясь впечатлениями дня, а в 3.30 подъем и на аэродром. Бывало так, что в 4.00 ты уже на задании. Поэтому на отдых времени было очень мало, после таких мероприятий час или два прикорнешь, и уже надо принять готовность №1. Сидишь в кабине в ожидании ракеты на вылет, другой раз незаметно уснешь. Телефонные звонки полевого аппарата, привязанного прямо к борту самолета, не услышишь. Но тут наземный, но боевой друг не прозеваает сигнал, он внимательно и добросовестно следит за сигналами на вылет. Хорошо спится на рассвете в кабине «лавочкина», ведь мы, как летчики, умели спать сидя, и, кстати, получалось неплохо, даже сны видишь, но часто не приходилось досматривать их. Пробуждали энергичные и настойчивые толчки в плечо и голос техника:

— Командир! Ракета, командир! Вылет!

Сразу как рукой снимает сон. Телефонный аппарат от бортов в сторону — «к запуску!» Запустил мотор, высунул голову за борт, струя прохладного воздуха так приятно освежает, что сразу проходит сонливость и отступает усталость. Тут больше действует моральный фактор, чем исчезновение физической усталости. Летчик в кабине, мотор работает, приказ на вылет отдан, надо взлетать, собрать группу, следовать на боевое задание. Наверняка встреча с противником в воздухе, зенитка... значит, надо напрячься, собрать в кулак волю и приступить к привычному ответственному и опасному



делу. Все эти факторы моментально отрезвляют и вливают в организм летчика силу и бодрость. Иначе нельзя, на войне так надо. Нежничать, капризничать не положено никому. На войне всем достается, всем несладко. Кроме того, такое состояние бывает не постоянно. Бывают и просветы, передышки, явно нелетная погода и т.п. Летчики привыкли к таким вещам, и это мало нас смущало. При первой же возможности мы прекрасно устраивались под плоскостью своего самолета на чехах с парашютом под головой и отдыхали, набирали новые силы. Да разве только летчики бывали в такой обстановке? А наземные войска! Им ведь тоже не сладко приходилось, а может, еще хуже. Малейшая возможность — и солдат уже пристраивался в своем окопчике на отдых. Вообще мы, летчики, знали, что, как бы нам ни тяжело приходилось, все же мы имели гораздо лучшие условия, чем наземные войска, нас и снабжали бесперебойно всем необходимым, больше о нас заботились и оберегали. А вот воинам наземных частей доставалось порядочно, они во много раз больше переносили тяготы и лишения воинской жизни. И ведь несмотря ни на что именно они, наши наземные войска, и одержали историческую победу над фашизмом, а мы, авиаторы, только помогали им в этом.

### **Печальная история**

В ходе наступления наших войск на Орел появилась срочная необходимость уточнить данные о противнике. Нашему наземному командованию потребовалось более точно выяснить о предполагаемых крупных резервах противника в тылу, якобы сосредотачиваемых для нанесения контрудара нашим наступающим частям. Нам так и объяснили обстановку при постановке боевой задачи. Во всяком случае, наземному командованию известно



было, для каких целей потребовалась такая глубокая разведка в тылу противника.

Нам была поставлена задача: «... в составе 12 экипажей Ла-5 (по одной четверке от каждой эскадрильи) сопровождать один самолет-разведчик Ил-2 до целей и обратно глубиной до 150 километров в тылу противника. Мы должны были своими действиями обеспечить полную свободу и безопасность своему разведчику туда и обратно. Все было ясно и понятно. Задание было, с одной стороны, сложноватое, т.к. предстояло около 50 минут находиться над территорией противника, да и далековато лететь в тыл; с другой стороны, мы чувствовали свою силу, как-никак двенадцать Ла-5, и поэтому встреча с противником в воздухе особенно нас не смущала. Старшим в группе был командир второй эскадрильи капитан Николай Кузьмич Спириденко (впоследствии генерал-майор, Герой Советского Союза).

Стали мы готовиться к вылету. Подготовили самолеты, уточнили маршрут полета, определили наш боевой порядок в строю и ждем появления разведчика над точкой, сидя в кабинах, готовые к немедленному вылету. Ил-2 долго себя ждать не заставил. Ракета... и через какую-то пару минут мы уже в воздухе. Заняли свои места в строю, связались с разведчиком и легли на курс. Я со своей четверкой находился в верхнем эшелоне сзади. Все идет нормально, мы уже за линией фронта. Вначале все время приходилось выполнять противозенитный маневр, стреляли с земли по нас здорово. По мере удаления от линии фронта зенитный огонь противника стал слабеть, затем вообще не видно стало черно-оранжевых «шапок» от разрывов снарядов. Наш Ил-2 уверенно идет вперед отворотами и доворотами по курсу, выполняет свою задачу — разведывает с воздуха по своему плану. В эфире все спокойно. Мы вообще радиообмен не производим, все молчат. Такая тишина в воздухе неприятно



действует, тем более так далеко в тылу врага. Но все идет как нельзя лучше. Воздушного противника нет, все наши самолеты идут на своих местах, нижняя группа, т.е. группа непосредственного прикрытия, иногда маневрирует парами, переходя из стороны в сторону. Наш разведчик, окруженный со сторон и сверху своими истребителями, спокойно выполняет задание. Мы ведем общую ориентировку, а детально ориентируется Ил-2. Но мы уже чувствуем, что пора бы разворачиваться обратно. Больно далеко зашли в тыл, но разведчику виднее, он сам повернет, когда нужно. Он тоже не ради удовольствия залетел в тыл врага. Раз залетел, значит, надо извлечь максимальную пользу от этого полета, разведать все, как полагается, подробно сфотографировать и привезти ценные, свежие данные, которые, как воздух, нужны нашему командованию.

Только я успел подумать об этом, смотрю, Ил-2 разворачивается обратно. Идем и мы, так же все спокойно, кругом никого нет. Тишина. С каждой минутой приближаемся к своей родной земле. Опять зенитки бьют. Скоро линия фронта. Казалось бы, все прошло хорошо, лучше и быть не может. Задание выполнено свободно, без особого труда.

И вдруг слышу по радио крик:

— Арканы, Арканы! Где же вы, черт... — щелчок в наушниках и опять тишина. Я со своей четверкой сверху резко пикирую в направлении штурмовика, Спириденко со своей группой уже проходит над ним вплотную, а еще четверка парами носится сзади Ил-2 на пересекающихся курсах. Больше никого нигде нет. Пересекли линию фронта, Ил-2 стал снижаться, из правых патрубков мотора вылетают белые кружки (выхлопные газы). Все ясно, нашего штурмовика подбили. Но кто? Зенитка или истребитель? Видимо, истребитель, иначе летчик так не кричал бы по радио.



Какая досада, не уберегли все же мы, целых двенадцать истребителей, одного штурмовика. Как это могло случиться? Ил-2 идет с большим снижением, из мотора повалил густой черный дым. Когда я еще раз вплотную прошел над Ил-2, от увиденного по телу прошла неприятная дрожь. Вся задняя кабина самолета разворочена, стрелок лежал безжизненно, наполовину высунувшись за борт, вокруг все в крови, красное.

Штурмовик резко снижается, мотор стал, все кричат по радио, даже советуют, где и как садиться... Хотя все знают, что он никого не слышит, так как разбита рация. Если бы у него работало радио, он бы давно нас всех «поблагодарил в трехэтажном варианте». Он имел на это полное право. Следим с тревогой за посадкой. Кругом сплошные траншеи, воронки от бомб, отдельные лесочки. Сумеет ли он где-либо приткнуться и остаться в живых? Теперь это самое главное. Сумел. Поднялась пыль, самолет прополз на фюзеляже и буквально в нескольких метрах от глубокой траншеи остановился.

Вся наша группа кружится над ним, дожидаемся, пока летчик выйдет из кабины, чтобы убедиться, что он жив и здоров. Летчик, не спеша, вышел из кабины на плоскость, сорвал с головы шлемофон и со злостью ударил о крыло. Затем поднял и потряс кулаками в нашу сторону. Тут подбежали наши воины, и он стал объяснять, опять показывая на нас вверх, видимо, рассказывая, как мы его «охраняли».

Прилетели мы домой, доложили все, как было, и стали ждать справедливого нагоняя за эту работу. К нашему счастью, нагоняй ни в этот день, ни в другой все же не последовал, и вообще об этом забыли. Нас спасло то, что все же он привез очень ценные данные, хотя и с некоторым опозданием, но данные все же попали в руки наземного командования, и они пригодились в развертывании дальнейших наступлений наших войск на данном на-





правлении. Наше командование пожурilo нас немного за этот случай, и на этом все кончилось. Другие заботы военной жизни вытеснили этот случай из памяти.

И все же как это могло случиться, что подбили наше-го единственного, охраняемого штурмовика, и мы, двенадцать человек, не видели врага? А ведь это так и было. Его подбил Ме-109 или ФВ-190. Мы тщательно проанализировали свой промах и строили вероятные варианты атаки истребителя. После подробного анализа пришли к единому мнению. Вот как это могло быть.

Когда наша группа возвращалась домой, внимание несколько ослабили, самоуспокоились, особенно группа нижняя — непосредственного прикрытия. Враг, уже зная о нашем рейде над их территорией, выпустил пару истребителей или перенацелил находящегося в воздухе истребителя на нашу группу с задачей: подойти скрытно и сбить во что бы то ни стало именно разведчика. Одиночный самолет или пара «мессеров» подошли на бреющем полете, маскируясь местностью с учетом камуфляжа своих самолетов, убедились, что мы их не замечаем, на большой скорости сделали «горку», атаковали наш разведчик и с ходу скрылись. В том, что они подбили разведчика, видимо, сомнений у них не было. Но почему не сбили совсем? Почему не повторили атаку? Видимо, боялись себя обнаружить. Нас все же было двенадцать экипажей, они просто не захотели с нами связываться. Скорее всего, мы, начав свободно маневрировать по высоте и горизонтали, спугнули их, они решили, что мы их обнаружили, и скрылись. Вся беда в том, что никто из нас противника не видел. Враг перехитрил нас. Нам было стыдно об этом рассказывать и вообще вспоминать.

Вот к чему приводит успокоенность и ослабление внимания хотя бы на минуту в воздухе. Что толку, что у нас была большая сила, когда эта сила неразумно используется. От нее прока нет. Приведенный пример еще



раз подтверждает неоспоримость сделанного вывода. Этот горький урок мы долго помнили, сами сделали необходимые выводы для себя и на этом примере учили других летчиков. В дальнейшем, при сопровождении своей авиации на задание, мы всегда помнили этот урок и внимательно наблюдали за задней и нижней полусферой строя сопровождаемых. Враг еще раз «подсказал» нам наше слабое место в осмотрительности в воздухе. Что же, впредь будем всегда помнить об этом опыте.

Жаль стрелка-радиста и самолет. Самолет, конечно, подняли и восстановили, а вот стрелок погиб. Смерть парня лежит на совести двенадцати летчиков, не сумевших уберечь от врага единственный самолет-разведчик. Это была наука на будущее.

### **Очень тяжелый воздушный бой**

В этот день мы уже два раза вылетали эскадрилей на сопровождение наших бомбардировщиков. Оба раза обошлось благополучно, за исключением отдельных мелких эпизодов, которые, как обычно, часто бывают при выполнении боевого задания. Готовились опять идти на сопровождение. Позвонил начальник штаба полка и передал распоряжение: «Ровно через 30 минут полетите восьмеркой на прикрытие», указал район.

— Не успеем, два самолета надо малость подлатать, — ответил я.

— Время менять мы не имеем права, — отвечает.

— Тогда разрешите вылет шестеркой, — попросил.

Он с кем-то посоветовался, видимо, спрашивая командира.

— Вылетайте шестеркой, — указал время.

Вылетели в установленное время, пришли в указанный район. Целей нет. Станция наведения тоже подтвердила отсутствие целей. Мы с некоторых пор практиковали



при прикрытии своих войск пересечение линий фронта и встречу противника с его вероятного направления. Такая тактика оказалась эффективной.

Углубились в расположение противника, хотел дать команду на разворот и вдруг вижу много точек слева почти на нашей высоте. Это враг. Подаю команду:

— Полезли (пошли) вверх, цель слева впереди.

— Понял, вижу, — отвечает Иван Астахов.

Наша группа имела такой боевой порядок: четверка под командованием Ивана Астахова — ударная группа, она действует по бомбардировщикам. Моя пара — это сковывающая группа. Наша задача: связать истребителей противника боем и тем самым дать свободу действия ударной группе.

И. Астахов, опытный воин, разворачивается с набором высоты в сторону солнца. Боевой порядок и численность противника определил. Я насчитал двадцать четыре Ю-88 и восемь ФВ-190. Все понятно. Работа предстоит не из легких. Что делать? Надо действовать, другого выхода нет. Вдвоем связать боем и отвлечь внимание «фоккеров» от бомбардировщиков — задача очень сложная. Да и они не дураки, не будут всей группой с нами заниматься, у них главная задача — обеспечить действия своим бомбардировщикам. Если нам всей шестеркой заняться «фоккерами», значит, Ю-88 будут свободно бомбить наши войска. Отсюда следует, что звено Астахова должно бить Ю-88. Принимается следующее решение: немедленно нанести первый внезапный удар (по поведению их видно, что враг пока нас не заметил, мы находились выше на стороне солнца), затем, по мере возможности, частью сил навязываем бой «фоккерам», а остальными самолетами бьем по «юнкерсам». Кроме того, над полем боя наверняка будут наши истребители, они помогут нам.

При сложившейся обстановке в тот момент данное решение я считал самым разумным и единственно пра-



вильным. Элемент внезапности был на нашей стороне, внезапный удар по врагу, даже численно превосходящему, считался уже половиной победы, а вторую половину надо было сделать немедленно, не теряя ни секунды, но расчетливо, грамотно, методично и точно. Это уже дело мастерства летчиков, провести молниеносную атаку на большой скорости и открыть меткий огонь. Этот момент нельзя было упустить, иначе нечего рассчитывать на какой-либо успех при этой воздушной обстановке. Итак, все благоприятствует, враг идет, видимо, ничего не подозревая, наше тактическое положение такое, что лучше не придумаешь. Окончательно приняв такое решение, подаю команду: «Атакую верхнюю группу, Ваня, бей по ведущему «юнкерсов»!»

— Понял вас, — отвечает Астахов.

Используя высоту, атакуем сверху сзади четверку «фоккеров» парой. Сближение идет быстро, ведущий группы уже в прицеле, огонь не открываю, надо подойти ближе и бить наверняка. Вся четверка фашистских самолетов впереди в поле зрения, но что такое? Обычно спокойный, выдержанный Королук на этот раз поторопился, слева мимо ведущего второй пары «фоккеров» прошла трасса.

— Далеко, ближе подходи! — успел я крикнуть ведомому, как вдруг левая пара резко разворачивается с набором высоты. За эти секунды я со своей целью настолько сблизился, что ФВ-190 занял весь мой прицел. Даю две длинные очереди из пушек, «фоккер» вздрагивает, переходит на левое крыло, затем на нос и камнем идет к земле. Видимо, летчик убит. Его напарник резко уходит вверх с разворотом, чтобы не столкнуться с падающим «фоккером», мне приходится выхватывать машину вправо. Продолжаю пикировать на нижнюю пару врага, зная и надеясь, что Королук следует за мной. Астахов очень удачно ударил по голове колонны Ю-88 со своей груп-



пой. Один Ю-88 падает горящим. Другой, с тянущимся сзади шлейфом дыма, резко снижается.

Группа непосредственного прикрытия бомбардировщиков немцев опомнилась, когда они увидели, что начал разрушаться строй и уже двух своих самолетов они недосчитываются. Завязывается «карусель», но я не вижу своего ведомого. Отбивая атаки от группы Астахова то одного, то другого и отбиваясь сам, кручусь как белка в колесе. Нет моего напарника, вижу только четыре Ла-5 в этой каше «юнкерсов» и «фоккеров». Вызываю по радио, ответа нет. Пара Астахова, улучив момент, опять сверху пикирует на строй «юнкерсов», за ним тянутся четыре ФВ-190. Я бросаюсь наперерез, ждать нельзя. Далековато, но приходится открывать огонь то по одному, то по другому «фоккеру», вторая пара Астахова тоже спешит на помощь. Враг бросает преследование Астахова, разворачивается к нам, но других три ФВ-190 атакуют пару Астахова и срывают его атаку по Ю-88. Все вокруг смешалось, бой проходит на вертикальных маневрах, летят трассы, проскакивают мимо вверх-вниз то «фоккер», то Ла-5. При первой же возможности мы одиночками, парами устремляемся к бомбардировщикам, за нами спешат «фоккеры». Опять завязывается «карусель». Все же строй Ю-88 разрушен, они, видимо, спешат освободиться от своего груза, бомбы падают над линией фронта, некоторые даже поторопились, побросали бомбы, не пересекая линию фронта. Это уже хорошо. «Карусель» продолжается, а на сердце неспокойно — исчез мой Королук. Хорошо, если подбит и пошел домой. Однако сейчас надо продолжать драться. Спешу на помощь Ла-5, у него на хвосте сидит «фоккер», даю полный газ — успею или нет? Наземная станция настойчиво передает: «Задний одиночный, задний одиночный, идущий с юга, за вами «фоккер», осторожно! Посмотрите назад!» Пока я осмыслил эти слова и определил, к кому они относятся, а сам стрелял по противнику, си-



дядьке в хвосте нашего Ла-5, в это время почувствовал удар по самолету. Настала удивительная тишина, ничего не слышу, кроме шума мотора. Выхватил самолет, стал резко разворачиваться, вторая очередь врага прошла мимо меня. Впечатление очень неприятное. В эфире ни шороха, все замолчало. Все замерло. Я понял, что рация разбита. Теперь я без радио. Чувствуешь себя оторванным от своего мира, брошенным всеми. Враг преследует. Я решаю быстрее подойти к своим, но в это время сбоку бросаются ко мне наперерез еще два «фоккера». Образовалась наша «местная карусель». Остальные наши дерутся в стороне. Я остался один против трех, ну что же, пока это не так страшно, можно потягаться. Хорошо, что мой «лавочкин» ведет себя безупречно. Своим самолетом я владел образцово. Я его крутил, вращал, бросая вверх-вниз, из стороны в сторону, ощущая его поведение своим организмом, чутьем, я мог взять от него максимально все, что он мог мне дать.

Один против трех. Я продолжаю бой. То на вертикалях, то на горизонталях. Очень хочется еще одного подловить, сбить, тогда будет легче. Но враг насаждает со всех сторон, стреляет, но безуспешно. Моя задача — не давать вести по себе прицельный огонь. В один из моментов на вертикальном маневре мне удастся зайти «фоккеру» в хвост, враг мечется, бросается из стороны в сторону, но я не думаю отказаться от своего намерения: сбить противника. Задержался я у него в хвосте дольше, чем надо бы, мне хотелось подойти ближе и лучше прицелиться. И это оказалось моей роковой ошибкой. Только я хотел открыть огонь по врагу, в этот момент почувствовал сильный удар по самолету, обожгло левую ногу выше колена, и что-то горячее начало стекать в сапог. Провел рукой по этому месту, пальцы оказались в крови, а боли абсолютно не почувствовал. На левом крыле дыра. Хорошо, что в крыльевых баках бензина уже не было, вы-



работан. Самолет управляется неплохо, но сильно тянет влево. Обстановка усложнилась. Изю всех сил маневрирую, чтобы сбить прицельность огня противника. Враг, чувствуя близкую победу, еще яростнее стал наседасть на меня. Чтобы лишиться возможности врага атаковать снизу, я прижимаюсь к земле, к лесу, может, наша зенитка поможет, но, как назло, и зенитки не видно. Наверное, просто ее не было в этом районе. Свою группу я больше не вижу. Плохо дело! Левая нога стала тяжелеть, начала ныть, кровь все льется в сапог. Мое положение почти безвыходное. В голову лезут мысли: «Не выпустят немцы меня отсюда живым». Но пока силы есть, машина слушается. Голову вешать нечего. Надо бороться до конца. Продолжаю маневрировать, прижимаясь к лесу. При мало-мальски удобном случае даже стреляю по врагу, но это уже так, для очистки совести. Моя спешная и дальняя стрельба врагу угрозой не является.

Откуда-то взялся еще один ФВ-190. Я вижу уже не три, а четыре «фоккера», зажимают меня со всех сторон. Пока что мне удастся не дать им вести прицельный огонь по моему самолету, верчусь, как могу, но чувствую страшную усталость и слабость в организме. Как дальше быть, что можно еще предпринять? В тот момент, когда я решил, что меня вот-вот добьют и наверняка будет печальный исход, а мозг в таких случаях работает напряженно, за какие-то секунды вспоминаются и проносятся перед глазами многие события в жизни, не веря своим глазам, вижу: на высоте с нашей стороны идет группа истребителей. Это наши, видно по почерку. О... щедрый Аллах! Как вовремя ты прислал мне спасение! Но как с ними связаться, как указать свое положение? Радио не работает, я ношусь среди врагов у самой земли (сверху вниз не так просто быстро увидеть самолет, тем более на фоне леса). Что делать, как дать знать о себе? Придется рисковать. Принимаю решение (здесь главную роль дол-



жен сыграть мой верный друг и соратник по войне, мой самолет, вся надежда на его мощь и способность): разогнать свой «лавочкин» до предела, резко переломить его и почти в вертикальном положении идти вверх в направлении своих самолетов. От резких перегрузок на некоторое время теряю сознание. Пришел в себя и начал соображать: где я и что со мной. Высота 2400 метров. Мой самолет уже висит без скорости, все, что он мог дать, отдал честно. Для врага такой маневр был неожиданным. Он, конечно, потянулся за мной и оказался в очень невыгодном положении, да еще и без скорости.

На мое счастье, это можно назвать только счастливой случайностью, наши Як-1 заметили врага вовремя и немедленно сверху атаковали противника и с одной атаки сняли три «фоккера». Облегченно вздохнув, я увидел, как три горящих «фоккера» падают вниз. Четвертого врага было не видно, чудом уцелев, видимо, удрал к себе. Наши «яки» собрались и группой пошли по своим делам, а я направился к себе домой. Моими спасителями оказались самолеты с соседнего аэродрома из полка нашей дивизии. Пришел я на свой аэродром благополучно. Стал выпускать шасси — не выходят, гидросистема повреждена. Надо выпускать аварийно. Взглянул на манометр, воздуха в системе «0», аварийная система тоже перебита. Садиться на фюзеляж — жаль самолет, поломается низ и винт. А ведь этот самолет меня выручил, не подвел в трудную минуту, своим спасением я, прежде всего, обязан ему. И после всего этого посадить и поломать — это нечестно! Тем более на своем родном аэродроме, а не в поле. Есть еще один способ выпускать шасси, но для этого потребуется создавать перегрузки в полете, а как это сделать? Я чувствую себя неважно. Чувствуется потеря крови, нога болит от малейшего движения. Хожу по кругу и думаю: «Из такого переплета вырвался, пришел домой, а тут опять беда и неизвестно, чем это кончит-





ся». Придется опять рисковать, не покидать же самолет на парашюте? Решаю, что на фюзеляж садиться не буду. Срываю стойки шасси с замков механическим путем с помощью специальной ручки, шасси провисают. Теперь их надо поставить на замки. Для этого самолет надо разогнать и выполнить резкие эволюции в одну и другую стороны, создать инерционные силы, которые поставят стойки шасси на замки. Таким путем в свое время на авиационном празднике выпускал шасси на самолете И-16 Валерий Чкалов (это очень хорошо показано в кинокартине о нем). Как бы ни было трудно мне выполнять такие «крючки» в таком состоянии, я их выполнил. Шасси стали на замки, и я сел благополучно. Правда, на пробеге мой самолет остановился в пяти метрах от большого дерева, дуба, в конце аэродрома, тормозить-то было нечем, воздуха не было. Но ввиду того, что хвостовое колесо, так называемый дутик, не вышло, самолет катился на колесах и полз на хвосте, это и спасло меня от столкновения с деревом, не я тормозил, а хвост самолета.

Все. Полет окончен. Тишина. Винт стоит... Вылезти из кабины мне помогли подъехавшие товарищи. Доктор первым делом вытащил свой огромный шприц и тут же сделал укол от столбняка. В санчасти сапог разрезали, брюки тоже и без труда вытащили осколок из ноги. Оказывается, я получил четыре осколка с левой стороны: в ногу ниже, в плечо и голову, но они оказались безопасными. Осколок, который попал в голову, порезал шлемофон, шелковую подкладку и остановился в волосах. После, когда меня обработали, дали полстакана спирта и уложили спать. На вопрос мой: «Не пришел ли Королюк и как остальные?» — командир полка сказал:

— Все дома, Королюка нет. Ничего, найдется. Потом разберемся.

Проснулся я только ночью. Все спят. До утра думал о своем верном боевом друге. Надеялся, что где-то сел



подбитый, а может, выпрыгнул на парашюте. И на следующий день никаких сведений о Королюке не было. Не было их и в последующие дни. Так пропал мой хороший друг. Никто не знал, как и что с ним случилось. Из всей группы никто ничего не видел. Значит, погиб вместе с самолетом.

Это была очень большая потеря, и прежде всего для меня. Сбитые нами в этот день два Ю-88 и один ФВ-190 не могли быть оправданием за такую потерю. Что поделаешь, война есть война. Она еще долго продлится, времени и сил для отмщения за смерть друга впереди много. «Будем мстить фашистам за Королюка, они дорого заплатят за его смерть» — так поклялись мы все.

После долгих обсуждений сложившихся обстоятельств в этот день в воздухе мы пришли к выводу, что в тот момент, когда Королюк открыл огонь с большой дистанции, по врагу он не попал и, услышав мою реплику: «Далековато, подойди ближе», он, имея горячую натуру и самолюбие, посчитал для себя позором такие поспешные действия, решил во что бы то ни стало исправить свою ошибку, увлекся целью, оторвался от ведущего, и в этот момент ФВ-190 зашел и сбил его. Только так могло и быть. Если бы он видел, что его атакует враг, он никогда не позволил бы так просто себя сбить. Он был достаточно опытным летчиком.

Моя рана зажила быстро, несколько дней я хромал, а на шестой день пошел на задание. Силы мои быстро восстановились, молодой организм сделал свое дело, я опять стал в боевой строй рядом со своими однополчанами. Мой самолет был также быстро восстановлен за это время. Кроме дыры в плоскости, весь левый борт около кабины был изрешечен осколками разорвавшегося снаряда. Но специалисты быстро нас обоих излечили и поставили в строй. До конца дней своих на фронте в этом полку я воевал на своем самолете № 35.



## Девушки на «пешках»

Однажды вечером командир полка Л.И. Сорокин собрал нас, комэсков, уточнил наши возможности на завтра по количеству боевых летчиков и самолетов в строю, затем объявляет следующее:

— Завтра нам предстоит выполнять ответственное задание, выполнить его надо образцово.

Мы сидим и думаем: «Наверное, что-то интересное, новое возлагается на наш полк, раз командир так говорит».

— С утра начнем работу по сопровождению Пе-2 (пикирующих бомбардировщиков — «пешек»), — продолжает Леон Иванович.

— Товарищ командир! Вы что, нас за младенцев считаете? Как будто мы их мало сопровождали, обычное знакомое дело — до цели и обратно, — стал преждевременно возмущаться командир 1-й эскадрильи капитан Н. Боровской.

— Ты, Боровской, не спеши возмущаться, дай сказать до конца, — обрезал его Сорокин и продолжает: — Еще раз повторяю — задание ответственное потому, что на этих самолетах летят бомбить фашистов наши девушки — женщины, понятно?

— Девушки вместо стрелков, наверное, — говорю я.

— Вы что, сговорились, что ли, или прикидываетесь? Что вы мне голову морочите, или не слышали, что есть женский бомбардировочный полк? — сердится Леон Иванович.

Мы, конечно, слышали об этом, но как-то всерьез не принимали, думали, что называют женским полком потому, что в данном полку просто много женщин, вот и все. Николай Спириденко говорит:

— Товарищ командир! Задача ясна, мужской или женский, какая разница, значит, будем их сопровождать, работа знакомая.



— Я знаю, что работа вам знакомая, но эти летчики — молодые девушки, с ними надо как бы по деликатнее обращаться по радио, заботливо оберегать от всевозможных опасностей. Командующий армии лично просил предупредить всех летчиков об этом, — сказал Леон Иванович.

Наутро стали с ними работать. Вылетали по 8–12 наших экипажей. Они ходили на задание полком (четыре девятки). Вылетали мы «по-зрячему», т.е. они подлетали к нашему аэродрому с тыла, мы успевали взлетать и пристраиваться к ним. За несколько дней работы с ними у нас всякие сомнения отпали насчет «пола» экипажей. Весь полк состоял из женщин. Командир полка тоже женщина, звали ее Клава (по радио), фамилия, кажется, — Ломако. По рассказам, она была полная, солидная дама, что-то около 100 килограммов веса, как утверждали некоторые. По радио мы с ней каждый день разговариваем, а видеть ее и ее летчиц не приходилось, т.к. они стояли далеко от нас в тылу, очень хотелось посмотреть на этих девушек, женщин, которые героически, бесстрашно воевали, пикируя на объект, наносили сильнейшие смертельные удары фашистским войскам. Некоторым летчикам-мужчинам можно было бы позавидовать их работе над передним краем противника. Спокойно, дисциплинированно, четко сохраняя свои места в боевых порядках строя, они методично, довольно точно обрушивали свой груз на головы гитлеровцев. А когда, бывало, появлялись вражеские истребители, мы старались никого к ним не допустить; чтобы не унижить мужскую гордость, пренебрегая зенитным огнем, мы снижались до их высоты и буквально шли рядом, особенно оберегая замыкающую группу при выходе из пикирования. Мы хорошо знали излюбленную тактику врага — атаковать и сбивать наши самолеты снизу сзади при отходе от цели. Долго мы работали с женским полком вместе, больше недели. К счастью, ни один экипаж не потеряли, хотя сами



часто привозили пробоины. Работать с ними было одно удовольствие. Им ставилась задача немного облегченная, т.е. пикирование, удар всем запасом бомб с одного захода и домой. Но иногда, при спокойной обстановке, командир группы Клава по своей инициативе повторяла заход. Она в таких случаях всегда говорила по радио:

— Арканчики! Еще один заходик, хорошая цель, с пушечек прочешем, прикройте...

А что мы могли на это сказать? Сказать, что нам не хочется больше находиться под зенитным огнем или скоро истребители появятся — ложитесь на обратный курс? Это было бы величайшим позором для истребителя, для нас, молодых парней-летчиков.

Мы гордились их мужеством, выдержкой и стремлением больше наносить вреда врагу. Когда я бывал ведущим своей группы, отвечал им так:

— Вас понял, работайте спокойно, вас прикроем.

Над целью наши девушки обычно очень мало говорили, работали молчком, но когда предстояло им повторить заход, многие вступали в разговор, примерно такого характера:

— Клава, по машинам бить?

— Маша! Поняла, повторяем заход.

— Света, подожми правую ногу, выскочила!

— Катя, подтянись!

— Шура, посмотри, мои люки закрылись?

— Галочка, посмотри, как Арканчик присосался к тебе! — Вот такой безобидный и в то же время шутливый разговор происходил иногда над целью. Нам интересно было их слушать, от этих милых девичьих голосов еще больше разгоралось желание повидать их на земле. А повидать так и не пришлось. Свидания назначались только в воздухе, иногда по два-три раза за день.

Однажды нашей Клаве так понравилось работать по цели, что она решила зайти в третий раз. Истребите-



лей противника не было, зенитка била, но относительно слабо. Клава только развернулась группой и стала на боевой курс перед пикированием, а в это время кто-то из наших летчиков решил пошутить и напугать девушек.

— Клава! «Мессера», Клава, большая группа «мессеров» справа! — кричит по радио.

Многие летчики, в том числе и я, подумали, что это правда, стали смотреть и искать противника. Клава, получив такую информацию, тоже поверила и стала звать нас ближе к себе:

— Арканчики, прикройте, подойдите ближе! Подойдите ближе! Я Клава! Мы быстренько с ходу ударим и до мной!

Она законно разволновалась, она отвечала за свою группу. Она нарушила приказ, запрещающий им делать больше одного захода на цель. На самом деле никаких «мессеров» в нашем районе не было. Это была просто шутка, но шутка неуместная и неприличная. По возвращении домой этот летчик получил серьезное внушение. Правда, и Клава никому не пожаловалась, ведь сама нарушила приказ, хотя из чисто благородных намерений для своей группы и желания больше уничтожить врагов на земле.

Кто-то из нас придумал оригинальную вещь. Он предложил создать делегацию, поехать или полететь в женский полк и извиниться перед девушками за «злую шутку». Это был предлог повидаться с девушками-летчицами. Но из этого ничего не вышло, обстановка не позволяла. Решили отложить наземное свидание до лучших времен. Однажды, во время паузы между вылетами, сидели мы в своей землянке, кто чем занимался: кто писал, читал, кто в домино играл. Заходит один механик и говорит:

— Женская «пешка» к нам села, самолет буксируют.

Сначала не обратили внимания на это сообщение. Потом дошло... и кто-то спросил: «А экипаж как?»



— Экипаж невредим, три девушки сопровождают свой самолет, — отвечает механик.

Услышав это, все, кто был в землянке, пулей выскочили. Смотрим и удивляемся. Верить, не верить, что эти три молоденькие симпатичные девушки в комбинезонах и с шлемофонами в руках идут рядом с буксируемым самолетом и о чем-то оживленно беседуют. Наши летчики моментально их окружили, стали предлагать свои услуги, чем помочь, что сделать для них, приглашают на обед, уже знакомятся, начали вспоминать отдельные случаи в воздухе во время взаимодействий с ними и т.д.

Девушки смеются, бойко отвечают на вопросы, от обеда отказываются, только просят помочь запаять радиатор, который пробит пулей в воздухе, из-за этого и сели без воды вынужденно к нам. Хотят быстрее улететь домой. Мне тоже хочется поближе с ними познакомиться и поговорить, но неудобно, я же командир эскадрильи. Поэтому хочешь не хочешь, а приходится вести разговор более официально, проявляя при этом свое желание как-то, чем-то им помочь. Помощь организовали моментально. Наши техники быстро сняли радиатор, запаяли, поставили на место, заправили водой — все в порядке, можно лететь. Наши девушки поблагодарили нас и сказали: «Хорошо с вами, ребятки, но дома лучше, приезжайте в гости, встретим вас хорошо. А теперь до свидания, завтра встретимся в воздухе».

Что поделаешь, служба. Проводили мы девчат, они сели в самолет, запустили моторы, взлетели, прошли над нами, покачали крыльями и улетели. На этом наше земное знакомство кончилось. Зато мы еще раз сами увидели и убедились — вот они какие, девушки-летчицы! Как они искусно пилотируют эту серьезную машину — пикирующий бомбардировщик, обрушивая на головы врагов ежедневно свой смертельный груз, подвергая себя опасности от огня противника и истребителей. Раз-



ве это не пример героизма советских женщин в тяжелые времена для нашей Родины? Разве это не есть доказательство всему миру, на что способна советская женщина, когда это необходимо?!

Женский бомбардировочный полк в годы Великой Отечественной войны своими героическими делами, подвигами вписал немало ярких страниц в историю нашей авиации. Вот она, равноправная советская женщина, которая не словами, а на деле доказала еще раз всему человечеству свое право на равенство с мужчинами. Наш народ должен всегда об этом помнить и гордиться тем, что славные дочери Родины в грозный час встали в боевой строй рядом с мужчинами и внесли свою лепту в окончательный разгром немецко-фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны.

В дальнейшем при взаимодействии с этим полком мы еще более внимательно, бережно оберегали наших девушек от всевозможных опасностей. Мы это делали с любовью, гордостью, чувствуя свою ответственность за их сохранность. Как я уже говорил, ни одного экипажа женского полка за время совместной работы не потеряли, лицом в грязь не ударили. После войны летом 1945 года мой боевой друг Герой Советского Союза Николай Спириденко разыскал меня и вместе с Клавой (командиром женского полка) был у меня в гостях в Люберецком гарнизоне. Нам было что вспомнить и о чем поговорить, сидя за столом за чашкой чая.

Орловско-Курская операция закончилась. Причем закончилась полным и безоговорочным разгромом гитлеровских войск нашей армией. Перелом в ходе войны наступил. Враг после этого разгрома больше не смог оправиться. Инициатива в войне полностью перешла в руки наших войск до полного разгрома фашистов в Берлине.

Тут комментарии излишни. Этому свидетель — человечество всего мира.





## Случайная встреча

Враг вынужден был смириться с окончательным поражением в великой битве под Орлом и Курском. Активные и напряженные боевые действия на земле и в воздухе временно приостановились. Наступила передышка, на военном языке — «оперативная пауза». Вражеская авиация бездействовала. Мы тоже. Получили возможность заняться немного собой, своей техникой. После ожесточенных и напряженных боев в июле — августе 1943 года нам было официально разрешено в течение пяти дней отдохнуть, подвести итоги своей работы за время проведенной операции, проанализировать свои действия, как положительные, так и отрицательные, привести в порядок боевую технику и себя. Кроме дежурства на аэродроме звеньями, другой работы не было. Все эти дни занимались организационно-хозяйственными делами. Отдыхали, ремонтировали самолеты, облетывали их и готовились к перебазированию на новый аэродром, ближе к фронту. Все было подготовлено. Передовая команда убыла на новую точку, а ко второй половине дня и мы должны были перелететь. Командир полка подполковник Леон Иванович Сорокин собрал всех командиров эскадрилий и объявил свое решение:

— С запада надвигается грозовая деятельность, сегодня дайте отбой, а завтра утром перелетим.

Мы собрали своих летчиков, техников, дали указания готовиться к перелету завтра утром и отправились к себе. Жили мы тогда вдвоем — Николай Спириденко, Николай Боровской и я. Пришли в свою «хату». Время вечернее, решили организовать ужин, прощальный на этом аэродроме, где было много радостных побед и много горестей. Решили посидеть, вспомнить друзей-товарищей, сложивших свои головы в борьбе с ненавистным врагом. Замаскировали окна, зажгли лампочку. Сели ужинать.



Только подняли первую рюмку, как вдруг залаяла собака, стук в окно.

— Кто там?

— Это я, посыльный командира БАО.

— Что нужно?

— Капитан Чалбаш есть? — спрашивает посыльный.

— Есть, — отвечаю я.

— Вас вызывает генерал.

— Какой генерал, где он?

— У командира БАО, а кто он — не знаю.

— Хорошо, сейчас приду. — Что ж, надо идти, раз генерал вызывает. Но кто, не тот ли, что прилетел днем на Ут-2 (связной самолет). Поставил я свою рюмку, товарищи решили ждать моего возвращения, надел ремень и пилотку, пошел к генералу. Командир БАО подполковник Иванов жил на той же улице в деревне через три дома от нас. Прихожу, открываю дверь, хочу доложить о своем прибытии по вызову. Смотрю — сидят за столом без кителя в белых рубашках Анатолий Павлович Жуков и командир батальона Иванов.

— А... Вот где я тебя поймал! Иди сюда, садись к столу! — говорит Анатолий Павлович.

Я, конечно, обрадовался встрече со своим довоенным командиром эскадрильи в Качинской школе. И чтобы не заставлять товарищей долго меня ждать, отправил записку с посыльным. Сидели, говорили и вспоминали в ту ночь долго, чуть ли не до утра. Анатолий Павлович после Сталинградской битвы получил звание «генерал», в настоящее время имеет задание от Верховного Главного командования сформировать и создать высшую офицерскую школу воздушного боя по типу Берлинской летной школы асов. Для этой цели имеет мандат, специально летает по фронтам и отбирает кадры, в основном бывших качинцев, для работы в школе воздушного боя.



Встреча была совершенно случайной. Он не знал, что я нахожусь именно на этом аэродроме. И если бы мы улетели в запланированный день на новый аэродром, эта встреча не состоялась бы, и неизвестно, как бы сложилась моя судьба дальше. Как же получилось, что Анатолий Павлович узнал обо мне? Оказывается, раньше, в 1942 году, А.П.Жуков и комбат Иванов были хорошими знакомыми по совместной службе. При посадке на наш аэродром он не знал, что встретит и Иванова. Сел Жуков заправиться бензином. Узнав, что комбат тот самый знакомый Иванов, решил остаться и повидаться с ним. Во время ужина комбат, рассказывая о делах, о себе, упомянул мою фамилию. Жуков тут же спросил:

— Что, Чалбаш здесь?

— Здесь, командир 3-й эскадрильи, — пояснил Иванов.

— А где он сейчас?

— Да тут, через три дома живет, сегодня должны были перелететь, но комполка Сорокин отложил вылет до утра.

— Я прошу вызвать его сюда сейчас и немедленно, — сказал Жуков.

И вот мы сидим за столом вместе с Жуковым и разговариваем. Рассказав вкратце о целях и задачах школы воздушного боя, Жуков тут же предложил мне:

— Вот так, Эмир, готовься на новую работу. Пойдешь ко мне и будешь работать. Будем готовить своих асов.

— Анатолий Павлович! Товарищ генерал! Я прошу вас, не трогайте меня сейчас. Дела пошли хорошо, научились бить фашистов в воздухе и на земле, эскадрилья успешно воюет, после войны куда угодно пойду с вами работать, — ответил я.

— Нет, именно сейчас мне нужны кадры для работы. Раньше у нас такой возможности не было, обстановка не



позволяла, а теперь имеем возможность и создадим такую школу.

— Анатолий Павлович! Дайте мне довоевать до конца, — главные трудности позади, теперь веселее стало воевать по всем факторам, не забирайте меня с фронта в настоящее время.

— Война еще долго будет. Успеешь еще довоевать. Так что готовься. Зато у тебя работа будет интересная и нелегкая, — сказал Анатолий Павлович и дал понять, что отказываться бесполезно. Сколько я ни просил не забирать с фронта в настоящее время, не давал согласия, все равно ни к чему не привело и, не договорившись ни о чем, утром распрощались и разлетелись каждый по своему плану: я не дал своего согласия, а он не отказался от своего намерения.

### **На запад, ближе к Смоленску**

В конце августа рано утром наш полк перебазировался на новый аэродром. Собственно, это был не аэродром в обычном понятии, а летное поле с несколькими заброшенными землянками. Никаких сооружений, приспособлений для боевой работы не было. Все это надо было заново создавать. Пока основная работа не началась, мы имели возможность самоустроиться. Одно дело, самому устраиваться, другое — организовать, осуществить целый ряд мероприятий для целого подразделения. Надо было продумать размещение летно-технического состава, позаботиться о питании, стоянке, маскировке боевой техники, щелях для укрытия от воздушного нападения и целом ряде организационных и бытовых вопросов, связанных с армейской фронтовой жизнью. Правда, большинство из всех перечисленных вопросов решал командир БАО, но командир эскадрильи тоже не может оставаться в стороне в решении этих вопросов. Надо



проследить, проконтролировать и добиваться своевременного их исполнения.

Коллектив у нас был дружным, черновой работы никто не боялся, поэтому за короткий срок мы сумели и устроиться, и обзавестись всем необходимым для боевой работы и фронтовой жизни. Полк был готов к выполнению боевых заданий, но особых заданий полк пока не получал. Несли боевое дежурство на аэродроме, парами летали на разведку войск противника, мелкими группами летали на свободную охоту по наземным целям. Авиация противника также мало действовала. Таким образом, напряженной боевой работы не было. Было затишье перед бурей. Шла планомерная, продуманная подготовка к предстоящей смоленской операции.

Как раз в этот период произошло одно событие в моей личной жизни. В один из этих дней я стал коммунистом. Это было в августе 1943 года. Этот день остался в памяти на всю жизнь. Начальник политотдела дивизии, вручая мне партийный билет на аэродроме, сказал:

— Вы, товарищ Чалбаш, с этого дня являетесь коммунистом. Это высокое звание обязывает вас ко многому: быть всегда в передовых рядах в борьбе за наше общее дело. Наша партия с уверенностью надеется, что вы оправдаете это высокое доверие. Поздравляю вас от души и желаю вам успехов во всех ваших делах!

Эти простые слова политработника, товарища по оружию, я слушал с большим волнением в тот августовский день 1943 года. За это время особых примечательных событий в нашем полку не произошло. Работали помаленьку, в основном по наземным целям, охотились за всем, что попадалось на земле: скопление войск противника, машины, железнодорожные составы. В периоды крупных сосредоточений наших войск на определенном направлении или передислокации вылетали звеньями на прикрытие. Авиация противника активности не проявля-



ла. Если случалось встречаться с истребителями врага, эти встречи проходили скоротечно, враг, как правило, неохотно вступал в воздушный бой.

Мы в эти дни жили ожиданием начала больших событий на фронте. Каждый знал и чувствовал, что скоро начнется напряженная боевая работа. Подошла моя очередь, можно было поехать и отдохнуть несколько дней в доме отдыха. Чтобы успеть съездить до начала большой работы, я решил посоветоваться с врачом полка, как ускорить поездку. Он пообещал выяснить и сообщить. На следующий день врач сообщил мне следующее:

— Командир полка решил задержать вашу поездку.

— А почему?

— Я не знаю.

Я понял такое решение по-своему. Подумал, что вот-вот начнется боевая работа и незачем теперь вообще этот вопрос поднимать. Будем ждать лучших времен. Но в тот же день вечером за ужином Леон Иванович подсел ко мне и говорит:

— Саня (меня для удобства часто называли Александром Михайловичем), ты не обиделся на меня?

— Почему я должен на вас обижаться, товарищ командир, за что?

— А тебе не говорил доктор, что я задержал твою поездку?

— Раз задержали, тому причина, а какая причина, узнаю, наверное, в скором времени.

— Да, ты прав. Есть такая причина, но не та, что ты думаешь. Потерпи пару дней, и все станет ясно, — сказал командир и задумался. Я не стал допытываться, как и почему. Вижу, что он чем-то озабочен.

Через два дня, вечером, после воздушного боя с «мессерами», мы, собравшись у землянки КП, обсуждали бой. Подходит ординарец командира и, обращаясь ко мне, говорит:



— Вас вызывает командир полка.

— Где он? — спрашиваю.

— На КП, у себя.

Не успел я переступить порог землянки, как Леон Иванович бросает мне аппаратную ленту и с недовольным видом говорит:

— На, читай!

Беру длинную ленту и читаю...

— Никуда я не поеду, пусть наказывают, — отвечаю я Сорокину.

— Нет, дорогой мой, теперь уже ясно, что придется ехать.

Я все три дня «воевал», как мог, убеждал, доказывал высшему командованию, но ничего не вышло. Они ссылались на приказ из Москвы, никто не хотел брать на себя ответственность. Что делать, как поступить? На этой ленте написано: «...капитана Чалбаш Эмир-Усеина немедленно откомандировать в распоряжение ВВС Московского военного округа...» Стою с этой лентой в руках и обдумываю различные варианты отказа, чтобы не ехать.

— Ничего не выйдет, сдавай эскадрилью и собирайся в Москву, — говорит Леон Иванович.

— Товарищ командир, ведь я же не от войны хочу избавиться, а наоборот — хочу на войне остаться, неужели за это будут наказывать? — в который раз пытаюсь склонить на свою сторону Сорокина.

— Ты что думаешь, там дети собрались, решили поиграть, или барышни приглашают на любовное свидание тебя? Или там не знают, что ты на войне находишься? Раз вызывают немедленно, значит, вопрос решен окончательно. Приказы положено выполнять, товарищ Чалбаш, а не обсуждать. Я обязан тебя откомандировать. Сдавай эскадрилью и готовься. Все. Больше твоих возражений слушать не буду. Три дня вел переговоры о тебе, ничего



не добился. Значит, будем расставаться, — сказал командир полка и вышел из землянки.

Что мне оставалось делать? Надо выполнять приказ. Значит, надо все бросать, расставаться с боевыми друзьями, ехать в глубокий тыл. Куда именно и зачем, мне было абсолютно ясно. Сомнений не могло быть, это работа А.П. Жукова. Не зря он имел неограниченные права (мандат) забирать кого угодно и откуда угодно. Ясно, что мне предстоит работать в школе воздушного боя по подготовке летчиков для фронта. Не был бы я раньше школьным работником, никто меня сейчас и не подумал бы отзывать в тыл с фронта. Не буду описывать свои переживания, связанные с расставанием с родным полком, друзьями-товарищами, фронтовой жизнью. Сдал я свою эскадрилью заместителю старшему лейтенанту Ивану Астахову и тронулся в путь-дорогу. Леон Иванович дал мне самолет По-2, и полетел я в Москву.



## НОВАЯ РАБОТА

Как только прилетел в Москву, сразу явился в штаб ВВС МВО. Не успел еще толком доложить по форме о своем прибытии, как мне сразу заявили:

— О... Ждем-ждем, предписание готово, получайте и отправляйтесь в Люберцы в ШВБ (школа воздушного боя), генерал Жуков уже несколько раз звонил и спрашивал о вас.

Я и до этого был на сто процентов уверен, что отозвали меня в ШВБ. Сел на электричку и приехал в гарнизон Люберцы. Прежде чем попасть к генералу А.П.Жукову, произошла неприятная стычка с его адъютантом. Придя в приемную генерала, вижу, сидит за столом старший лейтенант и что-то пишет. Я обращаюсь к нему:

— Товарищ старший лейтенант! Генерал у себя?

— Генерал занят, — отвечает он, даже не подняв голову.

— Доложите генералу, я прибыл в его распоряжение, — снова обращаюсь к нему.

— Генерал занят... — опять не поднимая головы отвечает он.

Такое невнимание показалось мне обидным, я не выдержал и накричал на него:

— Как вы разговариваете со старшим по званию? Встать! Здоровый молодой офицер, сидите тут в тылу, и



даже лень голову поднять! — Мой поступок, что я отчитал его, не делал мне чести, но нервы были расшатаны, кроме того, попадая с фронта в тыл, мы, фронтовики, несколько вызывая себе вели, нам казалось, что только мы занимаемся нужным делом там, на фронте, мы являемся защитниками Родины, а все остальные в тылу только отсиживаются. Нам казалось, что каждый здоровый мужчина, тем более военный, должен быть только на фронте, а не сидеть в тылу. Кстати, адъютант оказался хорошим, толковым офицером, впоследствии мы с ним даже подружились. Старший лейтенант все же встал, смутился и отвечает:

— Я же вам дважды объяснил, генерал занят.

Анатолий Павлович своим звонком вызвал его в кабинет. Через открытую дверь слышу:

— Что у вас там за шум?

— Да вот какой-то капитан поднял шум в приемной.

— Что за капитан, кто такой? Узнайте фамилию.

Услышав мою фамилию, А.П.Жуков тут же меня принял. Наша беседа длилась всего 10 минут. Расспросив меня о делах на фронте, как я добрался до Москвы, о моем здоровье, Анатолий Павлович сказал мне:

— Э... брат, что от тебя осталось? Что так похудел?

Я заверил генерала, что на здоровье не жалею, просто устал малость, пару дней отдохну, и все будет в норме. Но он принял другое решение и стал звонить по телефону в санчасть.

— Какая у вас имеется ближайшая по сроку путевка в санаторий? — Что-то ему отвечают из санчасти. — Любая путевка в любое место, только она нужна сейчас, немедленно... Подходит, очень хорошо, благодарю вас... правильно... тот товарищ поедет позже... Сейчас к вам подойдет капитан, он только что с фронта, дайте путевку ему, его надо немного поправить, — сказал Анатолий Павлович и, положив трубку на аппарат, говорит мне: —



Иди в санчасть, получай путевку, поезжай в санаторий в Тушино. Отдохнешь, приедешь — тогда будем говорить о работе. Вопросы есть?

— Есть вопрос, товарищ генерал.

— Я слушаю...

— Сколько я там пробуду?

— Как сколько? Месяц.

— А что я там буду делать целый месяц без дела?

— А ты не бездельничай. Отоспишься, отдохнешь, начинай знакомиться с Москвой, читай книги и думай, как будем обучать и готовить летчиков для фронта. Нам предстоит большая и напряженная работа. Но об этом позже. Пока задача ясна?

— Я вас понял, товарищ генерал.

— Если понял — действуй.

На этом наша первая беседа закончилась.

Получил путевку, в тот же день выехал в Тушино. За этот месяц я стал неузнаваемым, отдохнул отлично, поправился, подлечился. Когда я вернулся в Люберцы, эскадрильи уже сформировали, слушатели приступили к теоретическим занятиям. На аэродроме Люберцы базировались две учебные эскадрильи на «яках» (одна эскадрилья приравнивалась к полку) и две эскадрильи на аэродроме «Н» в 150 километрах восточнее Москвы на самолетах Ла-5.

Меня назначили начальником воздушно-стрелковой подготовки эскадрильи. А вот начальником воздушно-стрелковой подготовки школы был полковник Рукавишников, который имел труды по воздушной стрельбе. Рукавишников был очень толковым и весьма грамотным, старым кадровым офицером. Система обучения в Школе воздушного боя была следующая. Незначительное количество часов на теоретическую подготовку слушателей, а все остальное время — на полеты. Пара, как основная огневая единица, должна была отрабатывать в воздухе



всю программу летной подготовки (строй в боевых порядках, воздушные бои, стрельба по конусам и на полигоне, маршрутные полеты). Затем летчики пары получали здесь же в Люберцах новые самолеты и улетали в полки на фронт. Срок обучения два месяца. Пары формировались так: ведущий — летчик, прибывший с фронта с боевым опытом, ведомый — летчик из запасного полка, не имеющий боевого опыта. Особое внимание уделялось воздушным боям и стрельбе. При школе была создана специальная эскадрилья на иностранных самолетах: немецких — Me-109, ФВ-190, Хе-111, Ю-87, Ю-88, Ю-52. Наши летчики-слушатели проводили учебные воздушные бои с истребителями и бомбардировщиками врага практически в воздухе. Наши летчики на вражеских самолетах летали с их крестами, но строго над своим аэродромом.

Каждые два месяца школа производила выпуск, и мы провожали наших питомцев на новеньких, сверкающих на солнце свежей краской самолетах на фронт, завидую этим счастливицам, которые через несколько часов приземлятся на фронтовом аэродроме и начнут боевую работу. Принимали новый набор и начинали все сначала. Постоянный состав школы был весь из бывших школьных работников. Подавляющее большинство из них успели побывать на фронте и имели боевой опыт. Работа наша была напряженной, но интересной. Я по долгу своей службы увлекся вопросами воздушной стрельбы. Мне приходилось практически обучать летчиков искусству стрельбы по воздушным и наземным целям. Одно дело показывать на макетах, схемах, рассказывать, как практически подходить к цели, как построить маневр, как поразить цель, а другое дело — самому показывать в воздухе. Грош цена такому учителю, который прекрасно расскажет, покажет на земле, а сам в воздухе показать не сумеет. Такой учитель-командир не имеет мораль-



ного права обучать, командовать, воспитывать. Кроме того, это величайший позор для него, языком все может, на деле — нет. К сожалению, и такие командиры-воспитатели были и тогда, и после войны в частях. Принцип «делай, как я» у меня выработался еще до войны, когда я был летчиком-инструктором в Качинской школе. Поэтому, работая теперь в школе воздушного боя, я понимал, что необходимо всегда быть в форме, чтобы уметь грамотно рассказать на земле и показать практически в воздухе, не отступать от своего принципа «делай, как я» в любом элементе полета. Для этого надо было еще больше заниматься, больше летать, чтобы всегда быть на голову выше. Но надо сказать, что это давалось мне без особого труда, во время всей службы в ВВС.

Учитывая, что профилирующим элементом в подготовке летчиков была воздушная стрельба, генерал А.П.Жуков, как начальник ШВБ, решил провести показательные полеты и проверить личную подготовку летчиков из постоянного состава, такие полеты в дальнейшем часто проводились. Наши летчики оправдали доверие, не подкачали. Ниже «хорошо» оценки по нормативам «стрельба по конусу» — ни у кого не было. Когда буксировщик бросил конус, по которому стрелял я, его потащили показать генералу. Он сказал:

— Этот конус соберите и сохраните для истории школы.

Количество попаданий было сверх ожиданий даже мне самому. Полковник Рукавишников никак не мог согласиться с таким количеством попаданий. По закону вероятности он был прав. Но когда проявили и расшифровали всю мою пленку фотокинопулемета, убедились, что нарушений в ракурсе стрельбы нет. Дистанция огня была несколько сокращена. Не скрою, стрелял я всегда с близкой дистанции в воздухе после горького урока на фронте, когда, стреляя по Ю-88 издали, сжег свои пулеметы и получил за это выговор от командира полка. Стрельбу



по воздушным мишеням я усвоил неплохо. В 1955 году на ДВК при проведении воздушных стрельб по конусу ночью в лучах прожекторов руководящего состава полков и дивизии, попали по конусу из пилотов только двое, в том числе и я. Стрелять по конусу ночью в лучах прожектора на реактивном самолете задача не совсем простая. Однако тот, кто уверенно стреляет днем и владеет своим самолетом ночью, и ночью не промахнется, попадет обязательно в цель. В первое время буксировщики боялись, когда я заходил и открывал огонь по конусу, потом привыкли, убедились, что, хотя я и подхожу близко к конусу, ракурс (угол стрельбы) никогда не уменьшал, поэтому для буксировщика никакой опасности не было. Незачем описывать различные варианты, приемы, хитрости воздушной стрельбы, эти элементы относятся к чисто профессиональному вопросу, но в школе воздушного боя этот вопрос стоял на должной высоте. Это большая заслуга полковника Рукавишникова, хотя он уже был и пожилым человеком, но все силы и умение отдавал этому важному для летчика-истребителя вопросу. Собственно говоря, Рукавишников был одним из первых ученых в нашей стране по теории воздушной стрельбы, хотя ученой степени не имел. Теория воздушной стрельбы изучалась везде по его трудам, по его книгам. Благодаря его настойчивости, энергии и показательной практике в воздухе методики стрельбы нам удавалось за короткий срок научить наших слушателей уверенно поражать цель в воздухе. Полученные навыки в школе воздушного боя по стрельбе и воздушным боям наши воспитанники умело и грамотно применяли на фронте по реальному противнику. Наша школа в то время получала много писем-сообщений от командования авиачастей с благодарностью за хорошую подготовку боевых летчиков.

Многие летчики, прошедшие учебу в ШВБ, одерживали блестящие победы в воздухе над врагом до конца



войны и стали Героями Советского Союза. На мой взгляд, школа воздушного боя вполне оправдала доверие высшего командования в тот период, со своей задачей справилась. Идея создания такой школы в грозное для нашей Родины время нашей партией и правительством была абсолютно правильной и своевременной. Мы, работники школы, хотя и роптали вначале, проявляли недовольство, что сидим в тылу, но в дальнейшем поняли свои задачи и получали моральное удовлетворение от своей работы, зная, что наши труды не пропали даром, как труд всех миллионов тружеников тыла, также направленный на разгром фашизма.

### **Как возникла идея**

Жизнь в тыловом авиационном гарнизоне шла своим чередом. Забегались много, работа была напряженной, но интересной. Мы уже свыклись с мыслью, что, хотя и находимся в тылу, но делаем полезное дело — готовим летчиков для фронта. Но все же мысль попасть снова на фронт частенько приходила в голову. Слушая сообщения Совинформбюро об успешных действиях нашей армии на фронте, тут же загорались желанием быть среди своих боевых товарищей на переднем крае, хотелось принимать непосредственное участие в изгнании фашистов из нашей земли. Но пока это была только мечта, реальной возможности не было.

Как-то раз собрались поужинать дома. Жили мы вдвоем с командиром эскадрильи иностранных самолетов капитаном Владимиром Стародубцевым в одной комнате. Зашел к нам Герой Советского Союза старший лейтенант Михаил Игнатьев, или Мишутка — так звали его все за низенький рост. Сидим, разговариваем о том о сем. И вот в разговоре за чашкой чая пришла в голову такая идея: «Пойдем завтра к генералу Жукову и попросим-



ся на фронт. А сформулируем эту идею таким образом: с целью поддержания практической связи с фронтом, изучения опыта новых тактических приемов врага в воздушных боях, чтобы еще качественнее готовить летчиков для фронта, а также для поддержания чести школы воздушного боя отобрать восемь-двенадцать летчиков, сформировать группу и вылететь на фронт сроком хотя бы на один или два месяца. Обсудили, решили завтра же утром явиться на прием к генералу и доложить свои соображения. Как решили, так и сделали. Утром выстроились втроем в кабинете Жукова. Доложили генералу о своей просьбе, он нас внимательно выслушал, задал ряд вопросов и в конце сказал так:

— Ну что ж, молодцы, что у вас возникла такая идея. А идея неплохая, как получится, доложу главнокомандующему об этом деле.

Мы ушли от него довольные тем, что он нас принял по такому делу, выслушал и даже поддержал. Сами мы мало надеялись, что из этой затеи что-либо получится. Это было в начале января 1944 года. Прошла неделя, вторая, ни слуху ни духу об этом. Мы уже примирились с тем, что ничего не выйдет. И вдруг, в конце января, меня к себе в кабинет срочно вызывает генерал Жуков. Я думаю: чего это генерал вызывает в кабинет, да еще и срочно? Вроде ни в чем не провинился, дела в эскадрилье идут неплохо. Когда прибыл к нему, у него уже сидел подполковник Орлов (впоследствии он стал командиром полка, когда наша школа перешла на полковую систему). А тогда он был заместителем Жукова. Генерал встретил меня такими словами:

— Не догадываешься, зачем я тебя вызвал?

— Никак нет, товарищ генерал. — А Орлов сидит и улыбается.

— Поздравляю, — говорит Жуков, — ваша идея побывать на фронте нашим командованием одобрена, вместе





с Орловым срочно отбирайте восемь летчиков на Ла-5 и четыре летчика на «яках». Это сделать сегодня. Ну, как, доволен?

— Еще бы, товарищ генерал, очень доволен, и спасибо вам, что поддержали нас, — отвечаю ему.

— Подполковник Орлов назначается командиром группы, вы — его заместитель. Ясно?

— Ясно, товарищ генерал.

— Тогда приступайте к делу. Товарищ Орлов, вечером доложите мне состав группы, — сказал генерал и отпустил нас.

Трудно передать ту радость, которая охватила меня после сообщения генерала. Мне представилась возможность опять попасть на фронт, участвовать в боях, увеличить счет сбитых самолетов противника, число уничтоженных на земле фашистов и их техники. Хотя срок и небольшой, всего на один месяц нас отпускают, но все же это большое дело. Честно говоря, я не совсем еще верил, что мы полетим на фронт, все еще может измениться. Но пока что решение есть — лететь, надо готовиться. Весь этот день ушел на подбор состава группы. К концу дня Орлов доложил генералу о сформированной группе и получил команду: «Взять с собой парашюты, выехать в г. Горький для получения новых самолетов Ла-5 на заводе и пригнать их в Люберцы». Значит, все в порядке, идея осуществляется. Прибыли мы группой в Горький, получили новенькие самолеты, быстро облетали их в воздухе, но из-за плохой погоды пришлось задержаться с вылетом.

Через несколько дней погода установилась, нам решили вылет, и наконец мы благополучно пригнали свои самолеты к себе в Люберцы. Пока мы сидели в Горьком и ждали погоды, в Москве было принято другое решение: «Отставить вылет на фронт нашей группе». Эту неприятную новость нам сообщили, как только мы вылезли из



самолетов после посадки в Люберцах. Пришлось опять продолжать обучение слушателей-летчиков. Так прошел февраль, март, апрель 1944 года. За это время состоялся очередной выпуск слушателей. Снарядили их новенькими самолетами, пожелали им доброго пути и боевых удач напутственными словами, советами. Своих питомцев провожали на фронт. При каждом выпуске организовывался банкет, к нам приезжали из Москвы лучшие силы артистов. Группы артистов возглавляла народная артистка СССР Алла Тарасова. Она с удовольствием к нам приезжала, т.к. ее муж генерал Пронин был у нас начальником штаба школы.

### **На фронт, на стажировку**

Все же наша идея начала осуществляться. Из Москвы поступила срочная команда: «Немедленно восстановить отобранную группу, два дня на подготовку и вылетать на фронт по намеченному плану». Наконец-то дождалось! Восемь экипажей на Ла-5 и четыре на Як-9т готовы к перелету. Хотя я работал в школе на «яках», но на фронт решил лететь на полюбившемся мне самолете Ла-5, «лавочкину» я не изменил.

20 мая 1944 года наша группа вылетела из Москвы на фронт в распоряжение 17 ВА. Первая посадка в Харькове. Бензином нас заправили быстро, но масла не оказалось и неизвестно когда будет. Придется ждать, видимо, не день и не два. Пользуясь свободным временем, решил разыскать своего брата, с которым мы не виделись с 1939 года. Он тоже был на войне в бронетанковых войсках, а в настоящее время должен был находиться в Харькове, это я знал из письма сестры, после освобождения Крыма, которая и сообщила мне его адрес. Разыскал часть, где служит брат, но его там не оказалось, улетел в Крым. На всякий случай оставил дежурному свой



адрес в гостинице и попросил, если появится, то пусть меня разыщет. Поздно вечером в этот же день встреча состоялась. Пригласил я к себе подполковника К. Орлова и капитана Вовка. Несмотря на поздний час, он нас ждал, и стол был накрыт. Встреча, радость, вопросы, воспоминания — как и бывает при таких встречах. Так незаметно и прошла ночь, только к утру расположились отдыхать. Только теперь он рассказал мне о выселении нашего народа, он его в родном селе уже не застал. На вопросе о депортации я подробно остановлюсь в отдельной главе.

Пять дней нам пришлось ждать заправку самолетов маслом. И только 25 мая вылетели из Харькова направлением на Кировоград. При перелете нашей группы из Харькова в Кировоград произошел один эпизод с артиллеристом-зенитчиком.

Накануне отлета, когда вечером организовали прощальный ужин у моего брата Сейт Халиля, то на этом ужине присутствовали представители различных родов войск: летчики, танкисты, артиллеристы, пехотинцы (летчики — мои друзья, а остальные — друзья брата, он сам в свое время окончил Академию бронетанковых войск). Во время знакомства за чашкой чая выяснилось, что один старший лейтенант артиллерист-зенитчик тоже добирался на фронт в свою часть после отпуска, и его маршрут совпал с нашим маршрутом. Кто-то из товарищей в шутку ему сказал:

— Чего тебе мучаться по дорогам, попроси авиацию, и они тебя мигом доставят на место.

(Почему я подчеркиваю, что он сказал шутя — ведь они все знают, что наши истребители одноместные и пассажиров брать не могут).

— Да я бы с удовольствием, но у них же мест нет, — отвечает зенитчик.

— Как мест нет? Если согласен перенести некоторое неудобство — залезай в фюзеляж, довезем тебя, — от-



вечаю ему, ведь я уже имел опыт, как помнит читатель, перевозил однажды девушку в фюзеляже на фронте.

— Я согласен на любые условия, только возьмите, — просит зенитчик.

— Я возьму, если разрешит командир группы, — ответил я. Подполковник Орлов улыбается и говорит:

— Куда же вы с такой фигурой в фюзеляж залезете, вы и в люк не пролезете.

— Товарищ подполковник! Я пролезу и согласен сидеть как угодно, разрешите? — просит он. Только одно его желание лететь на военном истребителе в фюзеляже свидетельствует о его смелости, мужестве. Из уважения надо брать.

— Я не возражаю, бери, если хочешь, — говорит мне Орлов. После этого у нас с зенитчиком-артиллеристом начинается такой разговор:

— А вы не боитесь вообще летать, зенитчик?

— Что вы, мне-то бояться?! Я могу сколько угодно летать.

— А если вас укачает?

— Да я здоровый, как бык, никакая качка меня не возьмет. — Он действительно дышит здоровьем, молодой, атлетического сложения, высокого роста. Но я-то знаю по опыту, что любого человека с отличным здоровьем можно укачать в воздухе. На это я даю стопроцентную гарантию. В свое время я укачал безукоризненно здорового летчика-истребителя своей эскадрильи. Это тоже был спорный вопрос. Его надо было решить и на деле доказать, убедить в ошибочности суждения некоторых летчиков. Летчик-истребитель, когда сам пилотирует, не укачается, если он здоров, но вот когда он не пилотирует, а сидит в качестве пассажира, его можно укачать запросто, особенно за облаками. Такие облака бывают обычно весной, их верхний край неровный, местами они возвышаются, как большие горы с ущельями. Вот однаж-



ды и пришлось мне убедить на деле молодого здорового летчика-истребителя Василия Лисицына. Вася Буслай звали его летчики за его фигуру и рост. Я его укачал, и он признал, что здоровье — еще не все.

— Ну, хорошо, — говорю зенитчику, — я вас беру, только с одним условием: если вам станет плохо, затошнит, имейте в виду — фюзеляж не пачкать, там убирать не так просто. Согласны вы на это условие?

— Я согласен, но заранее гарантирую, мне плохо не будет. Я даже могу при всех поспорить с вами, на что хотите.

Ну, думаю, друг, если ты еще спорить собираешься, тогда сто процентов, что ты проиграл, если дело доходит до спора, я тебя обязательно укачаю.

— Ну что же, раз так громко объявлено при всем честном народе, то мне просто неудобно не принять вызов. Спорим, что вы укачаетесь?

— Спорим, ничего со мной не будет.

— Условие спора пусть определяют товарищи, — обращаюсь я ко всем.

Кто-то предложил: кто поспорит — ставит два литра спирта в Кировограде, второй предлагает, пусть летчики сами ставят условие спора. Я абсолютно уверен, что зенитчик проиграет, не хочется его особенно наказывать и обременять крупным проигрышем, и поэтому прошу ограничиться двумя литрами спирта. Договорились, ударили по рукам и с этим делом покончили. Разошлись на отдых.

Рано утром 25 мая приехали на аэродром, а старший лейтенант зенитчик уже там. Увидев меня, подбежал, поздоровался и, улыбаясь, говорит следующее:

— Товарищ капитан! Если вы проиграете, не огорчайтесь, вы ничего ставить не будете. А то неудобно получится, вы меня привезете, да еще спирт будете ставить. Несправедливо это получится.



Посмотрел я внимательно на него и думаю: жаль мне тебя, друг, но вот за излишнюю самоуверенность придется тебя наказать.

— Нет, дорогой мой, слово чести. Никаких поблажек. Ведь слово дали при всех? Так что я не могу принять ваше предложение, я же офицер, слово надо держать до конца, — отвечаю ему.

— Ну, смотрите, заранее говорю, меня никакая качка не берет.

— Ладно, полетим — посмотрим. Идите, готовьтесь, знакомьтесь с самолетом, посмотрите, где вам придется сидеть. Вон мой самолет стоит, № 13.

Собрались все летчики, прослушали прогноз погоды по маршруту и сразу по самолетам. Я вытащил из кармана реглана отвертку, открыл фюзеляжный люк, показал, как надо залезать, где сидеть. Показал и предупредил, чтобы мой пассажир не касался тяги управления. Он заверил меня, что все сделает, как сказано, и полез в фюзеляж. Взлетели. На короткое время я о своем пассажире забыл. Собрав свое звено, пристроился к группе, легли на курс. Повернул голову назад, смотрю через бронестекло, а там мой зенитчик сидит и улыбается. Кивком головы спрашиваю: «Как дела?» Он отвечает, улыбаясь, показом большого пальца: «Все в порядке!»

Ну ладно, думаю, немного пройдем, дальше я займусь тобой, мой друг! Пока переговаривался с Орловым, своими летчиками по радио, кое-кого подтягивал, кое-кому советовал сохранять свое место в строю, затем уточнял маршрут по карте, прошло некоторое время. Я опять вспомнил о пассажире и уже намеревался заняться с ним. Когда посмотрел на него и мимикой спросил: «Как дела?», то понял, с ним заниматься не придется, он вот-вот будет готов. Большого пальца уже не показывал. Особых эволюций-то еще не было. Обыкновенные отвороты, довороты с креном не более 30–45 градусов, незначи-



тельные горки или снижения. Но по его виду было ясно, что ему не совсем там уютно. Короче говоря, прошли весь маршрут, произвели посадку в Кировограде почти в спокойной обстановке, т.е. обычный полет по маршруту без всяких «фокусов». Подрулив свой самолет в указанное место, я выключил мотор, выскочил из кабины и быстро стал показывать, куда рулить своим летчикам. Про своего пассажира я опять забыл на время. Когда летчики подрулили, выключили моторы, только тогда я вспомнил о нем. Открыл люк, он вышел бледный и без фуражки.

— Ну, как долетели? А где фуражка?

— Там, — показывает на фюзеляж.

— А чего вы там оставили фуражку?

— Да так получилось... Вы предупредили, чтобы я фюзеляж не пачкал, так я использовал свою фуражку, — отвечает он.

Смех так и разбирал меня, я понял, в чем дело, но человеку и так неприятно, и смеяться сейчас не к месту.

— Что же вы наделали, я же пошутил тогда в Харькове?! — говорю ему. Стоит, молчит, ему неудобно и стыдно. — Немедленно доставайте фуражку, вон стоит кран, вымойте ее быстрее, пока летчики ничего не знают, — посоветовал я ему, и он тут же побежал исполнять мой совет.

Когда подошли все летчики, конечно, первым долгом поинтересовались, каковы результаты спора и где зенитчик.

— Спор окончился вничью. Зенитчик свою марку выдержал, хотя немного раскис, видимо, от жары в фюзеляже, — отшутился я и перевел разговор на другую тему.

Пока мы сделали краткий разбор перелета, давали указания техникам о подготовке самолетов к дальнейшему перелету, наш пассажир сбежал, нигде его не было. Мы хотели пригласить его с собой в гостиницу, а его и след простыл. Пошутили, посмеялись по этому поводу



и пошли в гостиницу. Погода стала резко ухудшаться, метеорологи категорически заявили, что сегодня Тирасполь нас не примет, придется ночевать. Что поделаешь, раз не пускают, придется ночевать. Пошли обедать. Только расселись за столом, смотрим — пробирается к нам наш зенитчик и в руках держит большую бутылку. Подходит к нашему столу, ставит бутылку на стол и извиняющимся голосом рассказывает, что оббегал чуть ли не весь Кировоград, спирта не достал, но зато достал и принес хороший самогон. Мы опять его немного пожурили, зачем он столько бегал, искал, это необязательно и т.д. А он смеется и говорит:

— Как это так, слово офицера — закон! Я проиграл сто процентов и был обязан свое слово сдержать.

— А мы, грешным делом, думали, что вы сбежали, — говорим ему.

— Ну что вы, ребята, за кого вы нас, зенитчиков, принимаете!

— Ладно, спасибо, что сдержал слово, но пить сейчас не будем. Когда окончательно дадут отбой перелету, тогда вечером и отведаем это «добро», — сказал я ему.

В этот день нас так и не выпустили, так что пришлось за ужином попробовать кировоградский самогон. Зенитчик, хозяин своего слова, тоже был с нами. На вопрос: «Полетите ли дальше с нами?» — он уверенно ответил:

— Нет. Спасибо и на этом. Истребитель хорошо, но автомобиль — лучше.

Он предпочел дальше добираться другим видом транспорта, а то в самолете «жарковато». На следующий день наша группа вылетела по своему маршруту и благополучно приземлилась на конечном пункте базирования — на аэродроме «Н», недалеко от Тирасполя. Подполковник Орлов, отправляясь для доклада к командующему 17-й ВА генералу В.А. Судецу, взял меня с собой. Штаб 17-й ВА находился в Тирасполе. Генерал В.А. Судец





(впоследствии маршал авиации, Герой Советского Союза) принял нас, очень внимательно выслушал, задал несколько вопросов о нашей группе, о ее подготовке, о нашей школе и отдал распоряжение прикрепить нашу группу к 195-й ИАД. При этом В.А. Судец высказал свое сожаление о том, что время для нашей стажировки не совсем удачное: на земле и в воздухе наступило полное затишье. Он предупредил нас, что в основном нам придется работать по земле: вылетать мелкими группами на свободную охоту, уничтожать все, что попадется на земле, оккупированной врагом. Мы с благодарностью поблагодарили командующего воздушной армии за столь подробную информацию обстановки, заверили его в том, что наша группа приложит все свои силы и, хотя за короткий срок, нанесет врагу максимальный ущерб на земле или в воздухе. Генерал В.А. Судец пожелал нам боевых успехов и отпустил нас.

## **Мы опять на фронте**

Командование 195-й ИАД приняло нас хорошо. Разместили, помогли устроиться, детально ознакомили нас с наземной и воздушной обстановкой на данном направлении. Выдали нам полетные карты района предстоящих боевых действий. В течение двух дней мы изучили и облетали в воздухе район. На этом наша подготовка закончилась. На последнем этапе подготовки штаб ИАД охарактеризовал нам воздушного и наземного противника, их тактику действия, вероятные направления маршрутов разведчиков врага, базирования зенитных средств. Мы получили все радиоданные для работы.

Летный состав полков дивизии, узнав, откуда мы, а также цель нашего появления на фронте, с любопытством разглядывали нас, присматривались, расспрашивали.



Они были опытными, закаленными в боях воздушными бойцами. Среди них было много заслуженных летчиков и Героев Советского Союза. Летчики и командиры 195-й ИАД также все в один голос сожалели, что мы попали в период затишья и вряд ли придется нам участвовать в интересных, крупных воздушных сражениях в скором времени. Мы уже поняли, что нам не совсем повезло в этом отношении, но ничего другого не оставалось, как смириться с обстановкой и приступить к боевой работе с наземными целями. Мы не теряли надежду, что, может быть, под конец все же успеем повоевать в воздухе, впереди целый месяц.

Итак, боевая работа началась. Вылетали мы парами на задание. Пересекали линию фронта, углублялись в тыл противника до 50–70, иногда и до 100 километров и охотились за всем, что попадалось на земле. У меня ведомым был старший лейтенант Кузовкин. Мы с ним ежедневно вылетали по два раза, иногда и по три раза на задание. Прошла уже почти неделя, а в воздухе ни разу противника не встретили. Немцы тоже не летали, видимо, готовились к предстоящим сражениям, берегли силы. Как и другие наши пары, мы с Кузовкиным расстреливали любые наземные цели. Особенно охотились за легковыми автомобилями и железнодорожными составами врага. Выполняя подобные задания, часто вспоминали 1941 год, когда немецко-фашистские летчики практически беспрепятственно расстреливали наши войска, машины, беженцев с воздуха на нашей территории. Теперь, в 1944 году, все изменилось в нашу пользу. Теперь наши летчики поменялись ролями с фашистскими. Мы мстили гитлеровцам за наглость, коварство, подлость, расстреливая немцев с воздуха уже на их территории. Фашисты не могли нам ни в чем препятствовать, да и не пытались. Господство в воздухе было полностью на нашей стороне.



## Истребители в роли почтальонов

Как-то раз во время ужина подсел ко мне наш командир группы подполковник Орлов, и начался у нас такой разговор:

— Эмир! Завтра мы с тобой полетим на задание вдвоем.

— С большим удовольствием с вами полечу, товарищ подполковник, — отвечаю ему.

— Возьмешь ведомым к себе?

— Как так ведомым? Я у вас ведомым полечу.

— Ты понимаешь, мы будем выполнять с тобой необычное задание. Ты больше летал в этом районе, лучше знаешь расположение зениток и вообще район действий. Поэтому ты пойдешь ведущим, а я — ведомым.

— Как прикажете, товарищ командир. А что за необычное задание?

— Почту будем доставлять немцам и румынам.

— Какую почту и каким образом?

— А вот так: набираем мы с тобой связанные в пачках письма в кабину самолета, сколько влезет, вылетаем в тыл противника и бросаем эти письма к ним с воздуха. Понял теперь?

— Все ясно, товарищ командир. Значит, письмами будем их бомбить?

— Да вроде этого, это работа чисто агитационная, и она имеет большое значение для нашего командования.

Таким образом, мы сделали за два дня четыре или пять вылетов и разбрасывали письма. Что же это за письма и зачем мы их бросали с воздуха над противником? Эти письма писались пленными немецкими и румынскими солдатами и офицерами и были адресованы своим товарищам, близким, друзьям с призывом не сопротивляться русским, сдаваться в плен. В этих письмах пленные описывали свою жизнь в плену у русских, доказывали



бессмысленность дальнейшего сопротивления; призывали их избежать дальнейшего кровопролития в этой войне. Они разъясняли своим сослуживцам лживость геббельсовской пропаганды против русских. Они описывали гуманное и человеческое отношение к пленным со стороны русской армии. Каждый пленный, написавший такое письмо, вкладывал в конверт свою фотокарточку. Вот такие письма в пачках мы разбрасывали над территорией противника. Большую часть писем мы сбросили по заданию над Кишиневом.

Особых трудностей такая работа не представляла. Набирали мы таких пачек в кабину столько, сколько можно было их брать в кабину истребителя Ла-5. В общем, набивали кабину полностью, только чтобы не мешало управлению самолетом. Придя в район, где их надо было бросать, нам оставалось выполнить небольшую работу: взять пачку, развязать и бросить за борт самолета. Они падали, как тяжелые крупные листья. Часто было так, особенно под Кишиневом: зенитка бьет нас, а мы, четко выполняя противозенитный маневр, со злостью бросаем им пачку за пачкой письма. За два дня мы с Орловым вывезли и сбросили все письма, имеющиеся в оперативном отделе дивизии. Эту работу закончили благополучно. Никто из нас серьезных повреждений не имел, за исключением отдельных мелких пробоин от осколков зенитки.

### **Командир, горишь!**

Вылетали мы с ведомым Кузовкиным на свободную охоту в тыл противника. Поохотились неплохо. Вылет был удачным. Две грузовые машины подожгли, кто уцелел от наших снарядов, бросились кто куда; одна легковая машина после нашей атаки пошла в кювет и перевернулась вверх колесами: никто из машины не вылез.



Этой машиной больше не стали заниматься, в стороне заметили группу конницы; атаковали их и рассеяли. Время наше подходило к концу. Пора возвращаться домой. На обратном пути решил снизиться и в районе переднего края выпустить оставшиеся снаряды по живой силе врага. На большой скорости снизились до бреющего полета. С этой высоты хорошо рассматривать, что делается на земле. Увидев нас, солдаты бросаются в разные стороны, многие спешат добежать в окопы, траншеи. Увлечшись наблюдением за действием вражеских солдат и выбирая место с большим скоплением для удара, на время забыл об опасности, грозящей нам с земли. В это время почувствовал удар по самолету. Осмотрелся — никого в воздухе нет, кроме моего напарника. Самолет управляется, мотор невредим. Только появилась тяжесть в управлении самолетом элеронами. Слышу по радио голос ведомого Кузовкина: «Командир, горишь! Командир, горишь!» Осмотрелся еще раз — все в порядке.

— Спокойно, ничего не горит, все нормально, — отвечаю Кузовкину.

— Вас понял, вижу, пожара нет, — слышу опять голос ведомого. Как раз впереди справа вижу скопление врага. Сделав небольшую горку, переходим в атаку с небольшим углом. Трудно определить результаты атаки на такой скорости на малой высоте. Только хорошо было видно, как часть по пояс раздетых, загорелых солдат противника попадала на землю, а остальные разбежались. Пролетев низко над ними, мы вскоре пересекли линию фронта и благополучно приземлились на своем аэродроме.

При осмотре самолета обнаружили: один снаряд противника от «эрликона» попал в узел крепления правого элерона и деформировал его. Элерон перекосялся и на большой скорости, создавая лишнее сопротивление, не-



сколько затруднял управление в поперечном отношении самолетом.

Мой ведомый Кузовкин, опытный старый школьный работник, летчик-инструктор, до этого не имел боевого опыта и поэтому, увидев разрыв снаряда с вспышкой на крыле моего самолета, принял это явление за пожар. Здесь ничего удивительного не было, человек не имел боевого опыта, и здесь, находясь на стажировке, приобретал опыт войны.

Все мы так начинали войну, не имея никакого понятия о ней. Разбор этого вылета мы делали только вдвоем, чтобы не подорвать его авторитет как летчика перед бывальыми летчиками-«остряками». Разъяснив ему, как и что, я сказал:

— Впредь, не убедившись в случившемся, не поднимай преждевременно панику в воздухе. От этого больше вреда может быть, чем пользы. Понял?

— Понял, товарищ командир, теперь буду знать. Такое мне пришлось впервые увидеть, и мне показалось, что ваше крыло горит.

Кузовкин был смелым, инициативным в воздухе летчиком. Самолет пилотировал прекрасно. Скромный, выдержанный товарищ. Мы с ним все время летали вдвоем за время нашей стажировки на фронте. Хотя воздушных боев не пришлось проводить с врагом, но зато в действиях по наземным целям он получил за этот месяц большой боевой опыт. Я любил резко пилотировать свой самолет на войне, не опасаясь за последствия. И очень было приятно и радостно, что, какой бы я ни выполнял маневр резко, неожиданно, без предупреждения, Кузовкин немедленно реагировал, грамотно строил маневр и всегда сохранял свое место в строю. С таким летчиком летать на задание — одно удовольствие. Наблюдая «почерк» в воздухе Кузовкина, я часто с грустью вспоминал своего бывшего неизменного ведомого в 1943 году, бое-



вого друга и товарища Мельника-Королюка, погибшего в Орловско-Курской операции. Дальнейшую судьбу Кузовкина я не знаю. В 1945 году я убыл в строевую часть, а он еще оставался в школе воздушного боя.

### **Пробоина от винтовочной пули сверху крыла**

По своей натуре я не был суеверным, но мне все время товарищи напоминали: «смени номер самолета». Дело в том, что на этот раз на войне у меня бортовой номер самолета был «13», и очень часто после возвращения из боевого задания техники обнаруживали различные неполадки на моем самолете. Однажды даже «киль» вздулся, видимо, от большой скорости (т.е. отстала обшивка киля). Все эти неполадки особых опасностей не представляли, но пробоин от вражеских пуль или осколков я привозил домой больше всех. Все это приписывали номеру 13 моего самолета.

Однажды, после возвращения из боевого задания, на правом крыле обнаружили пробоину, но пробоина оказалась от винтовочной пули. Кто мог попасть сверху крыла из винтовки? Наши оружейники и техники долго ломали головы, чтобы установить обстоятельство попадания винтовочной пули сверху. Не придя ни к какому соглашению, они попросили меня рассказать, как проходил полет в тылу противника, где и каким путем пробито крыло сверху. Как проходил полет от начала до конца, я рассказал, но когда и как попали в мой самолет из винтовки, причем сверху, я сразу ответить не смог.

— Может быть, истребитель противника стрелял по вам из пулеметов? — спросил техник по вооружению.

— Не было в воздухе никаких вражеских самолетов, — говорю я.



— А может, были, а вы их не видели? — стоит на своем техник.

— Нет, дорогой мой, эта версия полностью исключается, и вот почему: во-первых, летал я не один, а с напарником Кузовкиным. Он так же уверенно подтверждает, что в воздухе противника не было. Во-вторых, теперь не 1941 год, а 1944-й. Если бы враг был и тем более атаковал нас, то мы его обязательно обнаружили бы.

— Но пуля вошла сверху и вышла снизу крыла, — не сдается техник по вооружению.

— Сверху никто не мог попасть в самолет. Это исключается.

— Как же объяснить, что попала пуля все же сверху? — Техник прав. На самом деле пуля попала именно сверху.

Это отрицать невозможно. Значит, необходимо разобратся в этом деле и установить истину. «Чудес» в авиации бывает много, но любые «чудеса» обуславливаются определенными факторами. Поразмыслив еще раз, проанализировав весь полет над целями в тылу врага, я вспомнил и высказал следующее предположение:

— В этом полете мы с Кузовкиным много раз атаковали паровозы врага. Для лучшей поражаемости паровозов мы всегда стремились строить свой маневр так, чтобы наши снаряды попадали в цель перпендикулярно, т.е. под углом  $90^\circ$ . Это обеспечивало наибольшую вероятность пробивания обшивки котла паровоза. Если же угол встречи снаряда с целью больше или меньше  $90^\circ$ , то снаряды рикошетировали, т.е. скользили по поверхности цели в стороны, не причиняя особого вреда такой цели, как паровоз. Кроме всего этого, чтобы наверняка поразить цель, приходилось снижаться очень низко и открывать огонь с близкой дистанции. Так вот, во время выхода из атаки, с целью лучше убедиться в результате своего огня по цели, как и всегда, я перевернул самолет вверх колесами и прошел над паровозом в переверну-





том положении и смотрел, что делается внизу. Только в этом положении могла попасть вражеская пуля снизу в перевернутое крыло.

Вообще на войне не бывает так, чтобы одна сторона стреляла, а другая спокойно на это смотрела. Стреляют те и другие в любых удобных и неудобных случаях, из любого оружия. Цель у всех одна: сбить, убить, разрушить, причинить вред. Так и здесь получилось. Мы стреляли по паровозу, а они из зенитки и из чего попало стреляли по нам. На сей раз мне снова повезло. Пуля попала в крыло. Если бы вражеский солдат получше прицелился и попал в кабину в перевернутом положении, то мои дела были бы плачевными: как известно, фонарь истребителя в верхней части никакой броневой защиты не имеет. Любая простая пуля способна легко пробить плексигласовый фонарь самолета. Вражеский солдат чуть-чуть ошибся, тем самым, не желая того, уберег меня от раны или чего похуже. Самолет № 13 Ла-5 из описанного боевого вылета возвратился на аэродром благополучно.

Встретиться с гитлеровцами в воздухе так и не пришлось. Срок командировки подходил к концу. А ведь день ото дня ожидали начала крупных событий на фронте. Готовилась Яссо-Кишиневская операция. Хотя наша стажировка завершалась, мы все же не теряли надежды успеть еще хотя бы несколько дней поработать в воздухе по-настоящему. К сожалению и великому нашему огорчению, операция еще не началась, а наше время закончилось. На запрос о продлении стажировки Москва ответила категорическим отказом. Поступила команда:

— Самолеты сдать в полк, а самим вылететь на самолете Ли-2 в Москву.

Я давно вынашивал идею остаться на фронте, поделился ею с летчиками местного полка, они с удовольствием поддерживали меня и обещали всячески помогать в этом. Была полная договоренность с командованием



полка. Предполагалось доложить, будто бы я нахожусь в госпитале после ранения. Все шло хорошо, и я мог бы остаться, но помешал наш командир группы подполковник К. Орлов. Узнав об этих проделках, он мне прямо заявил:

— И не думай, и не мысли... Ничего у тебя из этой затеи не выйдет.

— Товарищ полковник! Разрешите остаться до конца предстоящей операции, ну хотя бы на один месяц, а после я сам вернусь в школу, — упрашивал я его.

— Отлично понимаю твоё благородное намерение, в душе я согласен с тобой, но разрешить не могу, не имею права. Я обязан вернуться со всей группой и доложить начальству как командир группы и как офицер. Так что не комбинируй больше ничего и не проси об этом, все равно полетишь домой, — сказал он мне.

Все мои мечты были разрушены, никаких надежд больше не было. Приказ надо выполнять, я человек военный. Сдав свои самолеты, взяв с собой только парашюты, мы погрузились на Ли-2 и вылетели в Москву. Идея побывать на фронте, стажироваться, увидеть новое в тактике боев, пополнить свои знания и затем методично передавать свой приобретенный опыт слушателям была очень хорошая и своевременная. Но не все получилось так, как было задумано, потому что мы не вовремя попали на фронт, в период затишья.

С другой стороны, хотя нам и не пришлось сражаться в воздухе, но враг понес значительные потери от наших ударов. Наши летчики поддерживали марку летчика-инструктора своей дисциплиной, умением грамотно пилотировать самолет и успешным выполнением боевых вылетов. Технический состав нашей группы также успешно справился со своими задачами.

Не потеряв ни одного самолета и ни одного летчика за месяц войны, наша группа возвратилась в Люберцы.



Буквально через несколько дней развернулись ожесточенные бои на земле и в воздухе, началась Яссо-Кишиневская операция, завершившаяся полным разгромом крупной вражеской группировки. К сожалению, все это мы узнали потом из сводок Совинформбюро, будучи уже в Люберцах, в своей школе. Мы снова приступили к своим обязанностям по ускоренному обучению летчиков для будущих сражений с врагом.

### **Восемь девяток в небе Москвы**

И вновь — деловые, перенасыщенные всяческими хлопотами и заботами будни преподавательского состава Школы воздушного боя. В далекое прошлое ушла наша фронтовая командировка, которую завистники, не без нашего попустительства, окрестили «развлекательной прогулкой». Что ж, пусть не пришлось нам посостязаться с хваленными гитлеровскими асами. Зато в наших авиационных частях мы, неожиданно для себя, заметили немало и положительного, и отрицательного, со стороны всегда виднее! Нет, поездка на фронт не прошла впустую.

Но что толку заниматься самовосхвалением? Я не сойду, сказав, что и сотрудники ШВБ, от вольнонаемного до генерала, и ее слушатели, как обстрелянные «старички», так и «зеленая молодежь», работали не за страх, а за совесть. А способствовала этому, прежде всего, обстановка всеобщего подъема. В июне 1944 года союзники, высадившись в Нормандии, открыли давно обещанный второй фронт. И что же? Это сообщение не вызвало ни удивления, ни радости. Лишь скептическое: «Наконец-то! Торопитесь к шапочному разбору, господа?!» Да, как мы ждали этого второго фронта два года назад, когда наша страна задыхалась, ведя борьбу на пределе сил и возможностей. А что ж теперь, когда мы наступаем на всех фронтах и уже подходим к границам Германии! Вот на-



медни через Москву целый день плелась унылая колонна гитлеровских военнопленных! Ну, что, подлецы, как понравилась вам наша столица?! Жаль, не пришлось собственными глазами увидеть это шествие. Но торжествовали мы все. Умнее придумать нельзя: позорный «парад» фашистских недобитков был не только справедливым моральным воздаянием подлому врагу, — пощечиной, прогремевшей на весь мир, — а и весьма нелишним предупреждением, адресованным всем последующим притязателям на мировое господство. Но самое главное — в этот день весь советский народ с максимальной отчетливостью увидел, сколь близка Победа! Ну, как было не вспомнить: без малого три года назад гитлеровцы находились буквально у ворот Москвы; пожалуй, не один из этих мерзавцев, поглядывая в бинокль на башни Кремля, облизывался при мысли о будущих грабежах и насилиях. Как не вспомнить самый печальный в истории нашей страны парад, когда войска, проходя мимо Мавзолея Ленина, направлялись непосредственно на передовую! И подумать только: та наша парадная колонна была в десятки раз короче вот этой унылой колонны пленных гитлеровцев; у нас на счету была каждая винтовка, каждый снаряд, и все же мы выстояли и начали побеждать!

Да, настроение у всех нас было прекрасное. Наступление советских войск разворачивалось по всему фронту. Полностью освобожден Карельский перешеек, окружена и уничтожена колоссальная группировка гитлеровцев в Белоруссии, освобожден Львов и значительная часть Польши. Почти каждый вечер столица нашей Родины салютует в честь доблестных войск. И вот 20 августа 1944 года в небе Москвы состоялся первый за время войны воздушный парад.

День авиации всегда был одним из наиболее красочных и наиболее любимых праздников нашей страны. Обретшая крылья Родина в этот день обычно демонстри-



ровала новейшие достижения авиационной техники, показывала свою непрерывно растущую мощь. Но вот уже три года праздновать не приходилось: на счету был каждый самолет, и все технические новинки испытывались в воздушных боях с врагом. Казалось бы, и на этот раз будет то же самое: 18 августа мы, как и другие тыловые авиационные части, отметили свой праздник в гарнизоне «Люберцы» весьма скромно. Но едва кончился небольшой наземный парад, весь руководящий состав ШВБ получил приказание немедленно явиться в штаб. Недоумеваем. Заинтригованы. Высказываем самые фантастические предположения, слишком уж необычен этот вызов. Но уже по сияющему лицу начальника школы генерала Жукова видим, что дело пойдет о чем-то весьма приятном.

Да, сообщение радостное: по приказу Верховного Главнокомандующего 20 августа над Москвой силами нашей школы состоится воздушный парад. Парадную колонну возглавляют на двухместном самолете начальник ШВБ генерал Жуков и командующий ВВС МВО генерал Катичев. Заместителю начальника школы полковнику Курочкину немедленно отобрать и укомплектовать восемь девяток, в основном из числа преподавательского состава и наиболее способных летчиков-слушателей. Маршрут полета, боевой порядок парадной колонны и дополнительные задачи после прохождения над Красной площадью будут сообщены к исходу дня. Итак — парад... Радостно за всю страну... и немножко тревожно за себя. Нешуточное дело: на подготовку дан один-единственный день! А ведь никто из нас, пожалуй, еще не участвовал в настоящем параде!

Знаем: за полетом наших истребителей будут следить не только сотни тысяч москвичей. И военные атташе союзников, и десятки соглядатаев всевозможных мастей все глаза проглядят, лишь бы высмотреть недостатки в



нашей летной подготовке, чтобы уколоть при удобном случае, а то и использовать в качестве аргумента. Так что держитесь, братцы! Высшая Школа воздушного боя должна показать высочайший класс пилотирования!

Вечером того же дня задача воздушного парада была поставлена конкретно: колонна истребителей на самолетах «Як» и Ла-5 в количестве восьми девяток, в плотном строю с интервалом 300 метров между девятками, проходят на высоте 1200 метров над Красной площадью. Затем девятки распускаются по звеньям, звенья с подобранным определенным левым креном становятся в круг по Большому Садовому кольцу Москвы, после завершения круга каждое звено пикирует на Красную площадь до высоты 600 метров и уходит со снижением на посадку в Люберцы. От начала до конца парада над каждым железнодорожным вокзалом столицы одиночный самолет-истребитель выполняет на определенной высоте комплекс фигур высшего пилотажа.

Программа — разнообразная и интересная... но весьма сложная! Ох, доложу я вам, пришлось мне попотеть и во время подготовки к параду, и на самом параде!

Как красиво смотрятся с земли величественно проплывающие в высоком небе девятки, в которых самолеты кажутся крепко-накрепко присоединенными друг к другу незримыми стержнями! И как трудно выдерживать этот безупречный строй пилотам в действительности! Ведь все в движении, и даже незначительное расхождение в скорости рано или поздно приведет к нарушению заданных расстояний. Но ведомым девяток еще куда ни шло, нужно только строго «стоять на месте», так, чтобы силуэты самолетов соседей точно вписывались в заранее нанесенные на прозрачном «фонаре» кабины черточки. Ведущему девяток — значительно хуже, а в особенности тем, кто идет в конце колонны. Дело в том, что на каждое малейшее движение сектора газа, возглавляющего



колонну, все последующие должны действовать все более и более энергично. Это обуславливается возможностями реакции летчика на любые изменения условий полета. И пока, с нарастающим запаздыванием, эти изменения перекатываются от девятки к девятке, летчикам хвоста колонны уже не остается времени для размышлений; они должны реагировать мгновенно, чтобы сохранить дистанцию, а это требует резких, прямо-таки лихорадочных движений сектора газа. Моя девятка в колонне была седьмой, предпоследней. Без преувеличения: уже в первые минуты тренировочного полета я был весь в испарине, как загнанная лошадь. Не находилось времени посмотреть на землю и проконтролировать действия ведомых, все внимание сосредоточено на предыдущей девятке; не удавалось выдержать строгую прямолинейность полета, ибо неизбежные, хоть и незначительные, влияния каждой машины по курсу, суммируясь, приводили к искривлению заданного строя.

Непроизвольно вспомнился наш позорный дебют под Москвой, когда в безуспешных розысках конницы генерала Белова ведущие звеньев растеряли своих ведомых. Странно: именно это, далеко не приятное, воспоминание сейчас подействовало на меня успокаивающе. Да разве можно сравнивать нас тогдашних, едва оперившихся, и нынешних, налетавших сотни тысяч километров?! Ты просто слишком перевозбужден, дружище! Возьми себя в руки, все будет хорошо!

И впрямь: хотя, пожалуй, нигде и никому не приходилось готовиться к воздушному параду всего лишь одни сутки, он был проведен на высочайшем уровне. Ни малейшего нарушения пунктов программы, ни мельчайшего искажения конфигурации строя. Школа воздушного боя получила благодарность Верховного Главнокомандующего, но, пожалуй, нам еще дороже было всеобщее ликование москвичей. Говорят, все улицы и площади



были во время воздушного парада забиты народом. Пожалуй, так и было. Но я, надо признаться, пролетая над Красной площадью, так и не увидел ее. Ведущему седьмой девятки на землю смотреть некогда.

Как бы нам ни было трудно, задача была выполнена успешно. Итак, воздушный парад над Москвой после перерыва в несколько лет из-за войны 20 августа 1944 г. состоялся назло всем врагам и на радость нашему народу. С этого года в День праздника авиации наши Военно-воздушные силы, Гражданский воздушный флот и спортивная авиация демонстрируют силу и могущество нашей авиации перед всем миром.

### **Правильно ли говорят и пишут: «темнеет в глазах» летчика от перегрузок?**

В этой главе я хотел бы остановиться на двух важных факторах, которые являются последствиями больших перегрузок в полете. Любой летчик-истребитель почти в каждом полете переносит большие или малые перегрузки, в зависимости от характера выполняемого задания. Малые перегрузки, порядка «2»—«3», летчик переносит легко и почти незаметно, но большие перегрузки, примерно от «5» и выше, дают о себе знать уже в полете.

Что значит перегрузка «5»? Это значит, простыми словами, следующее: при перегрузке «5» летчик ощущает давление на свой организм силой, в пять раз превышающей его собственный вес. Например, вес летчика 70 кг, перегрузка «5», значит, на летчика давит сила в 350 кг. Я не ставлю целью дать полную характеристику различным по крайности перегрузкам и как летчик их переносит, но хочется подчеркнуть, что натренированный летчик, физически здоровый, тем более если он спортсмен, переносит их значительно легче, чем не тренированный или физически слабый летчик.





С появлением реактивной авиации, тем более сверхзвуковых самолетов, наши ученые, конструкторы разрабатывали и выпустили специальные противоперегрузочные костюмы, которые немного облегчают задачу летчику переносить перегрузки. Благодаря этим костюмам значительно повысился предел крайности переносимых летчиком перегрузок. Что же значит «темнеет в глазах»?

По физической сущности данного явления, термин «темнеет в глазах» — неправильный, в глазах летчика не темнеет, а происходит совсем другое явление. Но ввиду того, что трудно и, видимо, вообще невозможно подобрать такие простые, понятные слова, объясняющие смысл происходящего с глазами летчика в момент перегрузок, этот термин не изменился и существует по сей день.

В 1945 г. по заданию врачей был выполнен полет на высший пилотаж на самолете Як-3 с фотоаппаратом, установленным впереди летчика, который автоматически фотографировал лицо летчика во время выполнения комплекса высшего пилотажа. Затем, в лабораторных условиях, также врачами-специалистами, был произведен такой опыт: путем подвешивания маленьких гирь к векам летчика была установлена способность мышц века человека поднять, т.е. удержать определенный груз. Все это было смонтировано, и получился научно-документальный фильм, который был показан личному составу Школы воздушного боя.

До этого мы, летчики, понятия не имели о тех явлениях, которые происходят в моменты больших перегрузок в полете, и вот увидели все это в кинофильме. Надо сказать, что впечатление было весьма неприятным. Оказывается, в моменты больших перегрузок кровь из головы и лица летчика почти вся уходит, мышцы лица напрягаются, кожа стягивается. Смотреть на такое человеческое лицо просто неприятно. Теперь второе: оказывается, во



время сильных перегрузок мышцы век наших глаз не в состоянии удержать ту силу, которая давит на веки, поэтому наши веки под действием этих сил просто опускаются и закрывают глаза. Естественно, что у каждого летчика по-разному развиты мышцы век, поэтому у одних веки закрываются раньше, а у других позже от давящих сил при перегрузке.

Из сказанного опять напрашивается следующий вывод. У здорового, физически развитого летчика мышцы век способны удержать большую силу, чем у менее развитого. Т.е. у него опустятся веки, т.е. «потемнеет в глазах», при большей перегрузке, чем у другого при меньшей. Таким образом, в глазах не темнеет, а просто веки наши, опускаясь, закрывают наши глаза, и в этот момент мы перестаем видеть. По мере уменьшения крайности перегрузки наши веки поднимаются, и мы опять начинаем видеть окружающее. Кроме того, создание определенной крайности перегрузки в воздухе зависело от самого летчика. Опытный летчик-истребитель не допускал большие перегрузки, при которых «темнеет в глазах», без особой надобности в этом. Такая необходимость могла возникнуть при следующих случаях:

1. В воздушном бою с врагом или при выполнении другого боевого задания, связанного с глубоким пикированием с резким выводом.
2. При выполнении вертикальных фигур высшего пилотажа с меньшим радиусом, т.е. при пилотаже на низких высотах.
3. При выполнении по заданию двойных смежных вертикальных фигур.

Во всех остальных случаях грамотный, владеющий своим самолетом летчик мог выполнять любые фигуры высшего пилотажа, и даже в комплексе, без особо больших перегрузок. Все зависит от самого летчика, каким темпом он будет тянуть (брать) ручку управления



на себя на больших скоростях. Именно к таким выводам мы пришли в школе после анализа явления «темнеет в глазах», и это сильно помогло нам в обучении летчиков в нашей школе.

### **Скоро Победа...**

Голос у меня, скажу прямо, неважнецкий, даже в самодеятельность не примут, но в один день я прямо-таки пел от восторга. Так к чему бы эта неожиданная склонность к вокалу? Э, братцы, причина-то была! Причина личного порядка. Совсем недалеко от гарнизона «Люберцы» проживала Екатерина Филипповна. Так вот, спрашивается в задаче, что ответит вышеупомянутая девушка, если ей предложить «лишний» билетик в Большой театр? Есть очень большая надежда, что она просто улыбнется в ответ, и эта улыбка будет мне дороже всего на свете.

Но я и догадаться не мог, что точно через пять минут, уже у КПП (контрольно-пропускной пункт Школы воздушного боя), меня догонит посыльный с приказом немедленно явиться в штаб. Не имеет значения, какова причина вызова, действительно нужен, иначе не вызывали бы. Даже в мирное время человеку военному зачастую приходится неожиданно прерывать свой досуг и отдых, так что же говорить о времени, когда все население страны отдает все силы во имя победы над врагом? От Люберец до Москвы — рукой подать. Меньше часа езды электричкой, и вот ты на Казанском вокзале. Уже давно налажена работа транспорта, зовущие распахнуты двери театров и музеев. Но как редко удастся воспользоваться этими возможностями! Мы не ропщем, нет. Наоборот, командованию приходится иной раз в приказном порядке сдерживать наше служебное рвение, ибо оно становится чрезмерным. События на фронтах развиваются стремительно: освобождены Таллин и Рига, взяты Бел-



град и Бухарест, капитулировала Финляндия, объявили войну Германии ее бывшие союзники Румыния и Болгария. Грандиознейшая битва близится к концу. И мы, сотрудники Школы воздушного боя, спешим подготовить как можно больше летчиков высшего класса, ведь в неизбежных боях за Берлин гитлеровцы бросят против нашей авиации все свои сокровенные резервы. А еще больше спешат наши слушатели-летчики. Они мечтают о быстрейшем наступлении Дня Победы, но хотели бы встретить его в боях, а не в тылу.

Увы, это страстное нетерпение привело к ряду очень тяжелых последствий. Надо сказать, что до сих пор в нашей Школе воздушного боя почти не было серьезных ЧП. Конечно, случались мелкие аварии, но главным образом из-за технических неполадок в отлетавших свой срок машинах; было несколько инцидентов в отношениях личного состава. Но не погиб ни один летчик, не было отчислено ни одного слушателя, а ведь в каждый набор мы принимали их до ста человек.

И вдруг, как гром среди ясного неба, неприятнейшее ЧП. Помню: я находился в «квадрате», так называется огороженное флажками и несколькими скамьями место на аэродроме, где летчики ожидают своей очереди на вылет. Как начальник воздушно-стрелковой подготовки эскадрильи объясняю, и в который раз, специфику задания, которое предстоит сейчас выполнить. Учти, мол, дружище: с целью максимального использования полетного времени и горючего упражнения нужно будет выполнять в комплексе; сначала сделаешь то-то, затем это. И, возвращаясь на аэродром, завершаешь задание «стрельбой по наземной цели из фотокинопулемета». Да смотри в оба: «цель» — черное полотнище на снегу — всего лишь в восьмистах метрах от посадочного «Т», будь осторожен. Взгляни: сейчас на цель пикирует лейтенант Барышников...



Произношу эти слова... и чувствую подсознательную тревогу. Самолет Барышникова, одного из слушателей моей эскадрильи, атакует цель с большим углом пикирования, чем положено по заданию. Я не успеваю проанализировать, что к чему; не успеваю закончить фразу. Только вижу: при резком выводе из пикирования самолет Барышникова дает большую просадку и плашмя ударяется об землю; в тот же миг во все стороны разлетаются обломки, подымая вверх облако снежной пыли, а через секунду-две к нам докатился глухой удар.

Едва опомнившись, мчимся к месту катастрофы, нельзя терять ни мгновения; быть может, еще сумеем спасти летчика. К счастью, пламени не видно. А впрочем, какой может быть пожар, если обломки самолета расшвыряло во все стороны? Бежать тяжело: снег по колено, это ведь не по накатанной дорожке, а напрямик. Успеть бы, успеть! По себе знаю, сколь нужна своевременная помощь. Возможно, он только ранен? Но погоди, кто это успел прибежать раньше нас? Подбегаем ближе и глазам своим не верим: среди обломков самолета понуро бродит лейтенант Барышников.

Неправдоподобно, невероятно, не укладывается ни в какие теоретические схемы: самолет Як-9 буквально рассыпался на части, его мотор отшвырнуло на сто метров, а у летчика ни единой царапины на теле! Даже не контужен! Вот тебе и анализируй что к чему. Лучше уж сказать: «в рубашке родился!» Эх, в рубашке...

Есть такая мудрая книга, под названием «НПП», а если расшифровать для непосвященных — «Наставление по производству полетов». Не Библия и не Талмуд, но каждый летчик должен знать ее наизусть, ибо в ней оговорено все, что **нужно** делать, если **можно**, а чего — **нельзя**, даже если крайне **нужно**. Конечно же, лейтенант Барышников — хороший товарищ, храбрый и достаточно опытный летчик разбил самолет и чуть не убился сам вовсе не



из-за желания покрасоваться перед товарищами своим мастерством. Им владело горячее желание научиться стрелять как можно точнее, как можно результативнее; во имя этого он сознательно увеличил угол пикирования, решил приблизиться к злополучному полотнищу как можно ближе, чтобы иметь максимум «попаданий». Но он не учел, что «НПП» составляли люди, быть может, столь же энергичные и нетерпеливые, как он... но чуть поопытнее. Он нарушил целый ряд пунктов этого пресловутого «НПП», а в результате разбитый самолет.

Как ни прискорбно, а лейтенанта Барышникова судили. Каждый из нас умом понимал: иначе нельзя, этого требует суровая действительность военного времени. Но в душе было жаль этого ладного, энергичного крепыша. Ах, если бы мы знали, что случится вскоре после этого суда! Пусть лучше наши сердца ожесточились бы против одного, зато мы сохранили бы двоих!

Нет, не пошел впрок случай с лейтенантом Барышниковым! Стремление добиться наивысшего летного мастерства и умения вести бой стало у наших слушателей непреодолимым. Ну, и слава богу, как говорится! Сердце радовалось, как работали в эти дни наши слушатели! Даже укоризненный взгляд инструктора был для них величайшим наказанием, где уж там говорить о нарушениях или проступках! И лишь в одном нам приходилось сталкиваться с противодействием: мы были вынуждены ежедневно повторять: «Осторожнее! Осторожнее! Осторожнее!» А они осторожными быть не хотели.

И вот, печальный финал... Мне хотелось бы умолчать о нем; намного приятнее было бы расписывать, как мы уже заранее готовились ко Дню Победы... Но если я не расскажу, как было в действительности, я чем-то обкраду и самого себя, и моих друзей по Высшей школе воздушного боя, а те, кто родился в мирные дни под мирным небом, не смогут понять, что во время Великой Отече-



ственной войны люди погибали и в тылу. Не стану называть имен, здесь это ни к чему. Одним словом, был в Люберецкой ШВБ некий летчик из числа постоянного состава, не молодой и не старый, не герой и не трус, просто хороший человек. Выполнял он весьма скромное задание — тянуть за своим самолетом матерчатый конус, по которому истребители стреляют самыми настоящими боевыми патронами и снарядами. Неприятное задание, скажу я вам: существуют, конечно, всяческие инструкции и запреты, но ведь — «пуля-дура», а снаряды тоже не умнее... И был слушатель в нашей ШВБ — такой молодой, хороший парень, и смелый, и находчивый, и тактичный, и... Впрочем, зачем эти похвалы, если у него самым главным недостатком была нетерпеливость. Он всем заявлял, что боится опоздать на фронт; что для него не будет ничего позорнее ситуации, когда его выпустят из ШВБ после конца войны.

Он спешил. Он был на самом лучшем счету. Он прежде всех остальных, и лучше всех других, выполнял все учебные задания. Но вот однажды, желая добиться максимального количества попадания в конус, он излишне увлекся, подошел к буксировщику слишком близко, уменьшил ракурс... и прошил пулеметной очередью своего инструктора в буксировщике.

Это была картина, которую я не забуду до конца своей жизни. Завалился на крыло и стал падать вниз, все быстрее и быстрее, самолет-буксировщик, волоча за собой уже никому не нужный продырявленный конус. Грохнулся оземь... А над этим местом кружился и кружился истребитель...

К нему обращались по радио, но он молчал. Все понимали, что случилось. Еще не было ни отчаяния, ни злости, лишь растерянность. Взывали: «Почему молчишь? Почему не отвечаешь?» А что он мог ответить?! Что он, пусть не желая того, убил своего учителя, убил накануне



Победы? Знаю: не наказание его страшило, лишь осознание полной непоправимости происшедшего. Знаю: в эти минуты в его памяти прошла вся его столь небогатая событиями двадцатилетняя жизнь. Думаю, что он готов был бы отдать ее, лишь бы остался в живых убитый им. И потому-то я не удивился, увидев, как этот истребитель, выполнив переворот, пошел резко вниз, все ближе и ближе, к тому месту, где на снегу чернели останки самолета-буксировщика... Удар, грохот взрыва. Огненный факел.

Но не могу и судить слишком строго, ты не желал такого конца ни себе, ни своему инструктору. Но страшнее всего, что вы оба не дожили до Победы, а она была так близка!

### **Девушка — военный летчик-истребитель**

О том, что многие советские девушки и женщины наравне с мужчинами на боевых самолетах, бомбардировщиках и легкомоторных, успешно воевали, я знал, но тут в 1945 г. к нам в ШВБ, да не куда-нибудь, а в нашу эскадрилью, прибыл летчик-истребитель лейтенант Клава Блинова. Ну, братцы, услышав об этом, я невольно поскреб затылок. Летчиц ночных бомбардировщиков, как грозно именовались наши «кукурузники» По-2, я встречал. Как вы помните, не раз сопровождал чисто женские экипажи на пикирующих бомбардировщиках Пе-2. Но женщина-истребитель...

Быть может, и не было у меня желания унижить эту девушку, взявшуюся за совсем уж не женское дело, но все же что-то такое было. По долгу службы я мог и обязан был проверить ее технику пилотирования в зоне, как у всех вновь прибывающих летчиков, с целью определить уровень подготовки, чтобы правильно сформировать пары и определить объем программы подготовки для каждой





пары. Конечно, ее технику пилотирования мог проверить командир звена, но, признаюсь, мне очень захотелось самому слетать с ней и убедиться, что эта молодая девушка действительно может пилотировать истребитель, я уж не говорю о фигурах высшего пилотажа.

Клава Блинова ничем особенно не выделялась, была скромная и молодая девушка, и, не зная о том, что она летчик-истребитель, никогда бы не подумал, что эта худенькая блондинка, которая стоит в окружении многих летчиков и оживленно о чем-то беседует — летчик, а не то что пилот истребителя!

Проверив ее летную книжку и узнав, где, когда, сколько и на каких типах самолетов она летала, накануне полетов я ей сообщил, чтобы она готовилась лететь со мной на проверку. Перед вылетом, когда ей ставил задачу, определил количество и последовательность выполнения фигур высшего пилотажа, она сказала:

— Товарищ капитан! Я имею некоторый перерыв в полетах, если что-то не совсем чисто получится, вы мне покажете?

— Обязательно покажу, вы не смущайтесь, а выполняйте задание так, как вы всегда выполняли, все неполадки устраним, затем вас сюда в школу и прислали, товарищ лейтенант, — ответил я ей, и мы сели в кабины, она в передней кабине, я в задней, как и положено.

Я внимательно присматривался ко всем ее действиям, но ни во что не вмешивался, это была моя привычка еще из Качинской школы. Я допускал ошибки обучаемого летчика до пределов, вмешивался только тогда, когда дальнейшее невмешательство грозило опасностью. Такая методика оправдывала себя, летчик более уверенно и свободно себя чувствовал и мог показать все, на что он способен, без нервозности и переживаний за допущенные ошибки. Затем на земле и в воздухе эти ошибки устранялись и повторялись все меньше и меньше.



Лейтенант Блинова, получив разрешение, запустила мотор, проделала все, что необходимо перед взлетом, и мы поднялись в воздух. На взлете мне пришлось чуть-чуть ей помочь, в элементах взлета и посадки с допусками в ошибках надо быть очень и очень осторожным, ведь другой раз именно из-за пустяковой ошибки можно иметь большие неприятности. Что еще можно сказать? Все сомнения о возможностях летчицы-истребителя у меня были рассеяны. Эта обыкновенная, простая девушка была истребителем, и она в самом деле выполняла фигуры высшего пилотажа, стойко перенося при этом возникшие перегрузки.

Признаюсь, до сих пор я был убежден в том, что настоящим истребителем может быть только мужчина. Оказалось, что я ошибался, я сидел в самолете, который прекрасно пилотировала девушка-истребитель. Конечно, она не могла пилотировать самолет так же грамотно, как это делали мы, учителя летного дела. Но все же она правильно выполняла все комплексы фигур. По радио я предложил ей повторить комплекс вместе, затем показал сам, как надо выполнять сложные фигуры. Тут я уже постарался выполнять фигуры с ювелирной точностью. Здесь заговорила чисто профессиональная гордость, да еще перед девушкой. Я выполнял комплекс за комплексом, стараясь избежать больших перегрузок, ведь незачем было показывать девушке свое «ухарство», выносливость и умение резко пилотировать. Незачем было заставлять ее переносить сильные перегрузки и получать неприятные ощущения. Мы, летчики, мужчины, должны быть благодарны таким девушкам за то, что они решились на такую рискованную профессию да еще и могли бить врага в воздухе.

В те суровые военные годы наши советские девушки, находясь в рядах ВВС, оказали большую помощь в разгроме противника. Лейтенант Блинова Клава, летая на



больших истребителях, наравне с другими летчиками успешно окончила Школу воздушного боя. Но на фронт попасть ей не пришлось, так как вскоре она вышла в Москве замуж тоже за летчика, а через некоторое время закончилась и война.

## **Федя Бурцев**

Хочется остановиться на одном смешном эпизоде, который произошел с Федей Бурцевым. Федя находился в эскадрилье иностранной материальной части. Эскадрилья состояла из всех марок немецких самолетов, захваченных нашими войсками при наступлениях. Я о целях и задачах этой эскадрильи при Школе воздушного боя уже говорил. Федя Бурцев, молодой, здоровый, с красивыми черными закрученными усами, как истинный и прирожденный истребитель, летал на немецких «мессершмиттах» и «фоккерах». Летал он превосходно и без усталости. Для него не было предела количества вылетов. Он был по-настоящему влюблен в свое дело.

Однажды, в 1945 году, зимой, в полете на самолете Ме-109 с немецкими опознавательными знаками — крестами отказал двигатель. Стал протекать водяной радиатор, и без воды двигатель начал клинить. Убедившись, что до аэродрома не дотянет, Федя принял решение садиться в поле на фюзеляж. Только успел приземлиться и выйти из кабины, группа колхозников, мужчины и женщины, с топорами и вилами в руках окружили Федю с самолетом. Федя вначале улыбался этой затее, но, увидев суровые лица колхозников, приближающихся к нему с поднятыми вилами и топорами, улыбаться перестал и объяснил им: кто и откуда он, как здесь сел и т.д.

Ему в ответ колхозники с угрозами отвечают:

— Ты фашист, нам головы не морочь, сдавай оружие и следуй вперед.



— Товарищи! Вы, видимо, шутите, какой же я фашист? Я — советский летчик, просто сел вынужденно.

— Знаем мы ваши бандитские хитрости, видишь, как научился хорошо говорить по-русски. Тебя, гадину, наверно, долго обучали!

— Как вы не понимаете, откуда в таком глубоком тылу возьмется фашистский летчик. Я свой, советский летчик, служу в Люберцах.

— А фашистские кресты на крыльях самолета тоже советские? Ты что, за дураков нас принимаешь? Сдавай оружие и следуй, куда тебе велят, а то на месте прикончим.

Наш Федя, видя, что колхозники серьезно решили с ним расправиться, как с врагом, вынул пистолет, положил на крыло самолета, попытался еще раз растолковать о себе, о самолете с фашистскими крестами, но колхозники ничего слушать не желают, кольцо все время сжимается с протянутыми вилами. Один старикашка подошел, взял пистолет Феде, направил оружие на него и скомандовал:

— А ну, бандюга, поворачивайся кругом и иди к сельсовету, а то застрелю, как собаку.

Положение настолько осложнилось, что могут убить на месте, если и дальше будешь сопротивляться. Такая сильная ненависть была у советских людей к фашистским захватчикам.

— Ну, хорошо. Я понимаю вашу злобу к врагам, но вы очень легко можете убедиться в том, что я свой, советский летчик. Ведите в сельсовет и выясняйте. А убить меня вы всегда успеете.

Эти слова несколько подействовали на колхозников, вилы опустили и согласились разобраться в сельсовете. Председатель сельсовета, пожилая женщина, сразу успокоила разгневанную толпу своим повелительным голосом, внимательно выслушала рассказ Бурцева и



стала звонить по телефону. Пока она дозвонилась до люберецких городских властей, а те, в свою очередь, позвонили к нам на аэродром, прошло около получаса. Все это время Федя стоял, зло посматривая на толпу, а с другой стороны, хотелось расхохотаться, что его приняли за фашиста. Он уже был вне опасности, вот-вот все узнают об ошибке. Наконец-то зазвонил телефон, председатель сельсовета стал улыбаться, слушая сообщение с той стороны провода, еще раз листая удостоверение личности Феде. Стоящие вокруг колхозники начали смущенно отодвигаться к дверям, поняв, что переусердствовали в поимке «врага».

Председатель сельсовета пожурела всех за то, что грубо обошлись с летчиком, от имени всех извинилась перед Федей и попросила его не таить в душе обиду на стариков и женщин, задержавших его. Федя хотел было обидеться, но, подумав, махнул рукой, засмеялся и заявил:

— Прощаю всем. Это все виноваты проклятые кресты.

Все колхозники окружили Федю, стали жать руки, извиняться наперебой и тут же предлагать услуги, чем бы помочь Феде и его самолету.

На этом инцидент в подмосковном селе закончился. К вечеру Федя прибыл в свой гарнизон. Самолет тоже был доставлен на аэродром. Все вышеописанное со собственных слов самого пострадавшего Феде Бурцева. После этого случая несколько дней Федя не летал и грозился, что не сядет больше в самолет с крестами. Но его истребительская душа не выдержала, скоро все было забыто, и он, как и прежде, по несколько раз в день поднимался в воздух на «мессере» или «фоккере», проводил воздушные бои со слушателями школы.

После войны Федя Бурцев стал летчиком-испытателем. Работая в фирме прославленного советского авиа-



конструктора Микояна, Федя испытывал новейшие образцы реактивной техники. За проявленное мужество и отвагу при испытаниях сложнейшей авиационной техники Феде Бурцеву было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. После этого Герой Советского Союза полковник Бурцев Федя долгое время работал летчиком-испытателем и дал путевку в жизнь различным типам современной сверхзвуковой техники. Вот кто такой Федя Бурцев, советский богатырь, летчик-истребитель нашего времени.

### **Первое мая 1945 г. в небе над Москвой**

Мне посчастливилось также принять участие в воздушном параде над Москвой 1 Мая 1945 года. Чем отличался он от парада 20 августа 1944 года? Прежде всего обстановкой, потому что враг был загнан в свою собственную берлогу — Берлин и фактически уже был поставлен на колени. Всем, в том числе фашистам, было абсолютно ясно, что война идет к концу. Враг проиграл войну. Настроение у советских людей в тылу и на фронте было приподнятое и радостное.

О предстоящем большом воздушном параде с участием большого числа самолетов-истребителей, штурмовиков, бомбардировщиков было объявлено еще в начале апреля. Мы готовились к нему весь месяц, не занимаясь больше ничем. От нашей школы участвовало в параде девять девяток истребителей. На авиазаводе в Саратове мы получили новенькие самолеты Як-3 и пригнали их в Люберцы. Я снова был назначен ведущим девяток. Каждый день мы совершали один вылет всей колонной на тренировку. Было организовано систематическое фотографирование с земли строя нашей колонны с тем, чтобы каждый летчик мог увидеть на фотографии свое положение в строю и учел свои ошибки в следующих полетах.



Таким образом, нам удалось отработать строй колонны с точным сохранением всех элементов полета.

В моей девятке было семь летчиков из постоянного состава и два летчика-слушателя. Примерно в середине апреля из моей девятки одного летчика исключают и дают вместо него менее подготовленного. Я пытался возражать, но ничего не добился. Через несколько дней еще одного заменили. Как раз в это время подошел к нам на аэродром начальник политотдела школы полковник П.П. Азаров. Я стал ему жаловаться:

— Что же это получается, товарищ полковник, хороших летчиков из девятки исключают, а вместо них дают слабоподготовленных?

— Ну и что же, время еще есть, подготовишь новых летчиков, — улыбаясь, отвечает Азаров.

— Ведь задание-то ответственное. Вместо того чтобы сохранить слетанные звенья в девятке, приходится заново начинать. Кому это надо?

Полковник Азаров отвел меня в сторону и говорит:

— Ты вот что, брось возмущаться, раз заменяют летчиков, значит, есть на это причина. Там им виднее, кого заменить, а кого оставить.

— Кому это им? Нам летать на параде, нам и виднее. И вы об этом знаете хорошо, товарищ полковник.

— Знать-то я знаю, но особо вмешиваться в эти дела не всегда удобно. Хотя в душе тоже иногда возмущаюсь.

— Так кто же тут решает и почему? А генерал об этом знает?

— На то он и генерал, и начальник школы, чтобы все знать, что делается в школе. Ты мне вот что скажи: ты ничего не понимаешь и не догадываешься или притворяешься, что не понимаешь?

— Аллах свидетель тому, что не знаю, почему заменяют моих летчиков, товарищ полковник. Считаю, что по-



лет на парад очень ответственный и сложный, его должны выполнять крепкие, опытные, дисциплинированные и серьезные летчики.

— Оказывается, твой Аллах — отсталый субъект, многого не понимает. Так слушай, я тебе объясню. В прошлом году при обсуждении состава участников парада была война из-за тебя. Нам доказывали, что тебя, крымского татарина, нельзя допускать к параду над Красной площадью. Мы с генералом при поддержке ряда других товарищей, которые знают тебя, доказывали обратное и настояли на своем. Наша сторона одержала победу, и нам разрешили допустить тебя на парад под нашу личную ответственность. Ты слетал на парад и ничего об этом не знал и даже не предполагал, что этому предшествовало. Понял теперь, что к чему?

— Я вас отлично понял, товарищ, полковник, но где же тогда правда, почему так мог стоять вопрос?

— Товарищ Чалбаш! Я с тобой сейчас говорю не как с командиром девятки, а просто как коммунист с коммунистом. И считаю, что у тебя нет оснований терять веру в нашу правду.

— Веру в правду я не потеряю, товарищ полковник, но имею право считать происходящее личным оскорблением для себя.

— Не горячись, эти и многие другие недоразумения в настоящее время надеемся разрешить лучшим образом. Время и еще раз время — лучшее лекарство от многих неприятных недугов в нашей стране. Ты, коммунист, должен правильно все понять, осознать и выполнять свое дело так же честно и добросовестно, как ты это делал до сих пор, вышестоящее командование тебе верит неограниченно. Я мог бы все это тебе не говорить и не обязан был говорить, но решил ввести тебя в курс дела. И считаю, что от этого наше дело не пострадает. Так или нет?





— Абсолютно не пострадает, товарищ полковник. Я очень дорожу вашим доверием и доверием моих высших командиров. Спасибо вам за политическую науку.

— Ну, вот и отлично, теперь ты знаешь обо всем и о причине замены твоих летчиков тоже.

— А как в этом году со мной вопрос решался?

— Никак. В этом году о тебе вообще вопрос не решался, вернее, он и не стоял. В прошлом году мы тебя отстояли и, надеюсь, отстояли навсегда. Можешь больше об этом не думать. Не возмущайся, свое неудовольствие можешь держать при себе, принимай новых летчиков и быстро вводи их в парадный строй. Есть еще вопросы?

— Вопросов больше нет, товарищ полковник, но я остаюсь при своем мнении: летчики, исключенные из состава участников парада, не могут быть виновными, я их знаю достаточно, их зря обижают.

— Придет время, разберутся. Сейчас другого решения не будет, — сказал Петр Прокофьевич Азаров, попрощался и ушел к другой группе летчиков. Полковник Петр Прокофьевич Азаров был настоящим политработником. Исключительной души человек. Чуткий, отзывчивый. У него было всегда к собеседнику море симпатии. Он никогда не позволял себе повышать голос на подчиненных: мы порою удивлялись, как у него хватает выдержки и терпения убеждать человека часами, если это было нужно. Сам он был высокого роста, красивого телосложения. Иногда в разговоре или во время выступления с трибуны немного заикался. Мы знали по этому признаку, что он сильно разволновался. Заикаться он стал после контузии на фронте. В 1952 году мне еще раз посчастливилось служить в подчинении Петра Прокофьевича Азарова в Липецке, где он был начальником политотдела Липецких высших летно-тактических курсов командиров полков.



В последние дни подготовки к параду мы, командиры девяток, часто вылетали на генеральную репетицию. Каждый из нас действовал в воздухе так, как должна будет действовать вся девятка в день парада. Ввиду большой длины колонны очень трудно было выдерживать прямолинейность всей колонны. Почти все решалось умением, а также способностью и реакцией ведущих девяток. Остальным летчикам было легче: их дело — держать свое место в строю.

После каждого такого вылета нас собирали на совещание в Москву. На каждом из них нам напоминали о безопасности полета. Причем имелась в виду безопасность не столько для летчиков, сколько для населения города Москвы. Напоминания кончались строгим предупреждением такого содержания:

— Если в воздухе что-либо случится с самолетом над городом, нужно любыми путями дотянуть до Москвы-реки и там садиться. Дежурные катера подберут и окажут помощь.

Мы знали, что однажды (до войны) во время воздушного парада над столицей на самолете ТБ-3 отказали моторы. Самолет упал на город. Пострадало много зрителей, наблюдавших парад. К счастью, наша техника сработала на этот раз безупречно. Все летчики после парада благополучно приземлились на заранее намеченные аэродромы. Участники парада получили высокую оценку и благодарность от Верховного Главного командования.

## **Парад Победы в Москве**

Вот и пришел долгожданный день, пришла радостная весть об окончании Великой Отечественной войны. Сбылась мечта нашего народа и всего прогрессивного человечества мира. Узнав об этом, в три часа ночи, как и многие мои товарищи, высунув пистолет через форточку



окна, тремя выстрелами отсалютовал в честь всемирно-исторической Победы советских Вооруженных сил над германо-фашистскими войсками в Великой Отечественной войне. Как восприняли такое радостное сообщение воины и их семьи нашего гарнизона, что творилось в этот день в Москве? О радости наших людей повторять нет необходимости. О дне 9 Мая 1945 года очень много описано, рассказано и показано. Величайшая в истории победа над заклятым врагом человечества одержана, враг повержен и стал на колени. Наша страна еще раз доказала всему миру свою могучую силу. Поэтому в день окончания войны еще раз гордостью наполнились сердца советских людей за свое государство, за свои вооруженные силы. Через несколько дней после окончания войны нашим правительством было принято решение и объявлено о подготовке и проведении военного Парада Победы в столице нашей Родины — в Москве с участием всех родов войск нашей армии.

Парад Победы был назначен на 24 июня 1945 года.

От нашей Школы воздушного боя был привлечен для парада весь состав, участвовавший в первомайском воздушном параде. Я снова был ведущим своей девятки. В состав нашей парадной колонны истребителей была включена еще одна девятка, сформированная из летчиков — Героев Советского Союза, которые были вызваны с фронтов специально для участия в параде. Геройская девятка заняла свое место в головной части нашей воздушной колонны. Среди Героев Советского Союза я встретил и своих однокашников, в том числе своего бывшего курсанта по Каче Валентина Федорова. Мы приступили к подготовке к параду. Все летчики были переведены на казарменное положение. Был разработан и установлен строгий режим дня, и летчики — участники парада получали усиленное, специальное питание. В меню на ужин даже было включено вино, и каждый получал стакан



виноградного. Летная нагрузка была небольшая, так как весь наш состав имел уже достаточный опыт в полетах на воздушных парадах. Поэтому мы в основном выполняли один тренировочный вылет в день. Но вот несколько больше приходилось летать нашей героической девятке, летчики впервые участвовали в воздушном параде. Хотя они все были прекрасные, прославленные летчики, Герои Советского Союза, но опыт парадного полета они приобретали в период подготовки.

Я останавливаюсь только на воздушном параде и умышленно не хочу повторять всем известное о подготовке и проведении могучего наземного парада. Таким образом, все шло организовано, по намеченному плану. Все мы с нетерпением и гордостью ждали 24 июня, день смотра силы и могущества Советских вооруженных сил. Каждый летчик—участник Парада Победы относился к этому важному политическому и воинскому мероприятию с большим чувством ответственности и считал за великую честь для себя быть участником исторического и грандиозного парада, посвященного блестящей Победе советского народа над фашизмом в Великой Отечественной войне.

Задача стояла ответственная и не из легких. Фактически наша истребительная колонна демонстрировала над Москвой и представляла силу, мощь, способности всей истребительной авиации нашей великой страны. Наступило утро 24 июня. Поднялись мы рано, как всегда в авиации, хотя до вылета еще много времени. Лица у всех серьезные, настроение прекрасное и приподнятое. Еще раз проверяем свои самолеты, уточняем детали полета и ждем радостную, немного волнующую команду:

— По самолетам!

Проверив и убедившись в полной готовности к вылету на парад, начальник школы генерал А.П. Жуков подает любимую летчиками команду:



— По самолетам! — и сам направляется к своему самолету. Сидим в самолетах, все с нетерпением ждем и высматриваем очертания хорошо знакомых зеленых сигнальных ракет в воздухе. Погода была с самого утра пасмурная, теперь еще хуже стала. Облака опускаются все ниже и ниже, моросит дождик, но мы надежды не теряем. Поглядываю на часы, время вылета уже наступило, но ракет все нет и нет. Неужели не взлетим? Да, похоже на это. Уже опаздываем, уже надо быть в воздухе, а мы все сидим в кабинах.

Вот и все. Вижу сигнал: движение ладонями рук снизу вверх, означающий — приподымайся, вылезай, затем скрещивание обеих рук над головой — отставить вылет. Для летчика такие сигналы являются самыми неприятными, особенно когда он настроит себя к полету, сидя в кабине самолета. Вышли из кабин, погрустили, разбрелись по аэродрому, но приказано пока находиться на аэродроме. Говорят, что-то уточняют с Москвой. Вдруг опять разносится по всему аэродрому наша любимая команда:

— По самолетам!

Моментально занимаем свои места по самолетам и ждем ракеты на вылет. Но так и не суждено было в этот знаменательный для всех день нам увидеть в небе кривые следы, выписываемые ракетами зеленого цвета. Посидели минут 6–8 в самолетах и вылезли из кабин опять, на этот раз окончательно потеряв надежду на вылет. К несчастью, погода шла на ухудшение и была явно нелетная для парада.

В это время в Москве наше высшее командование приняло решение: учитывая высокую летную подготовку летного состава Школы воздушного боя, выпустить на парад одну нашу школу. Но при докладе об этом решении Верховному Главнокомандующему Сталин сказал:



— Если воздушного парада не будет, нечего пускать и школу. Отменить воздушный парад полностью.

Итак, столько готовились, так стремились, но нам не пришлось показать себя над Москвой в этот знаменательный для нашей Родины день. Воздушный парад был отменен, а наземный военный парад состоялся полностью по программе. Поверженные боевые знамена фашистских войск были торжественно брошены под ноги Советской армии на Красной площади в Москве 24 июня 1945 года.

### **Депортация моего народа**

В 1943 году я был направлен в Люберецкую школу боя, и в том же 1943 г. моего отца расстреляли фашисты, кстати, за то, что он отказался с ними сотрудничать. А в мае 1944 г. моя мать вместе с четырьмя детьми была выслана из Крыма со всем крымско-татарским народом. Эту новость я узнал в мае 1944 г. от брата Сеит Халиля, служившего на фронте танкистом. Много думал, в конце концов решил, что это явно какое-то недоразумение, в итоге разберутся. Но все время терзала страшная боль: ведь что там с матерью, сестрами? Когда я вернулся с фронта, я поехал в Среднюю Азию, в Узбекистан, нашел своих, они жили, прямо скажу, в адских условиях.

И вот генерал Благовещенский, Герой Советского Союза, стал начальником нашей школы, а при передаче школы положен инспекторский осмотр, он высказал пожелание пролететь на двухместном самолете, т.е. проверить, как летают сами учителя. Он летчик-истребитель, ну, я знал, что ему ухарство не надо показывать, потому показал нормальный полет. Слетал, прилетел, сел, спрашиваю:

- Разрешите получить замечания, товарищ генерал?
- Вы так всегда летаете?
- Стараемся.



И начал он у меня расспрашивать всю подноготную: кто я по национальности, откуда родом, я все рассказал, тогда он говорит:

— Да, брат, я слышал, как поступили с вашим народом... Я хочу вам помочь, но как? Знаете что, приезжайте ко мне завтра в Москву, я попробую вас с кем-то связать.

В итоге он помог мне связаться с начальником по спецпереселенцам всего СССР генерал-майором Чернышевым. Я сидел с ним в кабинете и разговаривал на равных, хотя сам был капитаном. Он хорошо говорил. Доставал папку, там дела, мои ребята из деревни, моего возраста, спрашивал: «А вы знали их?» Я отвечал:

— Знал, вместе учились, сидели за одной партией.

— Вот он партизан, много помог нам в Крыму.

И я подвел итог:

— Всех предателями называть я бы не стал. Если человек не успел своевременно уехать и вывезти семью, вынужденно остался, и под дулом пистолета он работал на немцев, то это не предатель.

Генерал сказал:

— Да, я с вами согласен. Будем проверять ваших родственников, если не будут замешаны, значит, освободим.

Первую часть выполнили, освободили, в 1945 г. я забрал их из спецпоселения, но было решение, что на поселение им разрешено выбрать любую точку СССР, только не Крым. Мне и самому позже не удалось возвратиться в Крым. Когда в 1959 г. я вышел в отставку, то дорога в родной Крым была по-прежнему закрыта. Я обращался к властям и к крымским, и к украинским, рассказывал о себе. Мне отвечали: «Да, вы заслужили, вы воевали, но прописать в Крыму мы вас не можем». Был запрет.

После отставки я прожил более сорока лет в Киеве, и только в конце жизни мне выпала счастливая возмож-



ность вернуться в родную Алушту, где после 10 лет ожидания я получил квартиру под № 17. Я со своим народом не общался с 1934 года, не разговаривал на родном языке, почти не встречался, и крымско-татарский язык стал осваивать только в Алуште. Так что сейчас я после всех скитаний наконец дома.

Распространяться о своем отношении как к самой депортации, так и ее роли в моей судьбе, я не буду, и так все ясно. Хочу заметить только одно — мне часто задают вопрос, особенно земляки, как же я мог простить сталинскую политику по отношению к собственному народу, как простить массовое выселение крымских татар в Среднюю Азию и при этом продолжать служить. Я отвечаю так: «Я присягу Родине приносил, а не Сталину, и своему слову не мог изменить, как не изменили ему и 43 тысячи крымских татар, которые в ту пору сражались против фашистов на различных фронтах Великой Отечественной войны».



## ПОСЛЕ ВОЙНЫ

После окончания войны меня наконец-то, после многочисленных просьб, отправили служить в действующую часть. И вот я в ПрибВО.

Какая это увлекающая, замечательная романтика. Тихая майская ночь. Теплая, но короткая в районах Прибалтики летняя ночь. Аэродром покрыт зеленым ковром молодой сочной травы. Тишина. Только слышно журчание отдельных легкомоторных самолетов Пе-4 в воздухе. Горит костер. Вокруг костра уютно расположились свободные от полетов летчики, техники. Идет, как говорили летчики, очередная чья-то «травля». Все сидят, слушают, своевременно поправляют рассказчика, т.е. разоблачают его, где он особенно начинает врать, и смеются. Мне по долгу службы не так часто и долго приходилось засиживаться у такого чудного и обворожительного костра, так как надо было много летать — проверять технику пилотирования очередных летчиков. Но зато заместитель командира дивизии полковник Обозенко всегда был центром внимания у костра. Он как старший по званию и по должности считался руководителем всей ночной деятельности на аэродроме. Заслуженный товарищ, пожилой человек, имеющий богатый опыт летной работы, он был всегда главным рассказчиком у костра. Как старый летчик, выдавший виды в авиации, имел что расска-



зывать молодежи. Его очень внимательно слушали наши летчики и техники. Кроме того, что он был старым летчиком, он еще был заядлым рыбаком и охотником. Как известно, у людей, сочетающих эти три качества, всегда есть рассказы интересные и увлекательные. Бывало, конечно, иногда он перебарщивал, но ему прощалось за то, что он много рассказывал про историю авиации, различные эпизоды в воздухе. Все это было поучительно для слушателей.

У полковника товарища Обозенко была одна интересная особенность. Об этом знали все летчики, кто с ним летал на проверку. Когда он проверял у кого-либо технику пилотирования на двухместном самолете, в воздухе все делал сам. Летчик только держался за управление. Но когда прилетали, садились, летчик докладывал о выполнении задания и говорил:

— Разрешите, товарищ полковник, получить замечания.

Он отвечал:

— Замечаний нет, так и летайте!

Видимо, у него была своя методика — определять качества летчика в воздухе. Но, зная такую особенность, я ему всегда давал летчиков на проверку более сильных и надежных, а сомнительных, молодых и более слабых проверял сам или проверяли командиры звеньев. Во всяком случае, не было у нас ни разу случая, чтобы получивший разрешение на самостоятельный полет ночью летчик нас подвел. Все шло хорошо. На самолетах Пе-4 эскадрилья успешно закончила программу ночной подготовки и приступила к полетам на самолетах Як-11, то есть наступил более сложный этап ночной подготовки. По установившейся методике, постепенно переходя от простого к более сложному, летчики эскадрильи успешно овладели полетами ночью и на боевых самолетах в дальнейшем. К нам в эскадрилью прибыли еще два



замечательных летчика: Казаренко Николай и Марченко Николай. Опытные летчики сумели за короткий срок войти в строй и шагать в ногу с остальными летчиками. Наша эскадрилья летала днем и ночью.

Спустя два года однажды во время ночных полетов на старте произошла одна забавная история. Я в это время был в воздухе, но когда мне рассказали, как все было, я также от души смеялся. Не смеяться было невозможно.

А произошло вот что. Летала ночью наша эскадрилья. На правах старшего авиационного начальника на полетах присутствовал заместитель командира дивизии вновь прибывший генерал Михайлов. Он также периодически летал с летчиками на проверку техники пилотирования. Генерал Михайлов снял свой реглан и фуражку, положил на табуретку около стола руководителя полетов и отправился в полет. Командир звена старший лейтенант Иван Коробко, увидев генеральское обмундирование, решил разыграть командира БАО. Договорился с летчиками, моим заместителем капитаном Морозом И.М., который руководил полетами, чтобы они не выдали его. Незаметно в стороне надел генеральскую форму и вполне серьезно, повелительным тоном подозвал командира БАО. Командир батальона прибежал и докладывает:

— Товарищ генерал, по вашему вызову явился.

— Вы что же это, голубчик, плохо готовите аэродром к полетам?

— Виноват, товарищ генерал, проверю.

— Что вы мне «проверю», надо было проверять днем, а не ночью. Ямы на поле и вовсе не засыпаны, освещение слабое. Плохо работаете, командир батальона, плохо.

— Виноват, товарищ генерал, все будет исправлено. Впредь лично буду контролировать.

— Вот-вот, именно лично. Взыскания имеете?

— Никак нет, товарищ генерал.

— Придется наказать вас, а?



— Готов получить наказание, товарищ генерал, но больше это не повторится.

— Ну ладно, я подумаю. Идите.

— Есть идти.

Командир батальона никак не мог догадаться, в чем дело. Иван Коробко мастерски подражал разговору генерала Михайлова. Рядом стоявшие при этом хватались за животы от подpiraющего смеха, но никто из них виду не подал. Сам командир батальона не мог распознать подделку, так как при тусклом ночном свете нельзя было различить лицо, кроме того, Иван Коробко умышленно разговаривал с ним сидя, так как он был невысокого роста, а генерал Михайлов — высокого.

Отойдя в сторону, комбат опомнился, вспомнил, что генерал собирался лететь. Когда он опять прибежал к столу, там все было по-прежнему. Реглан и генеральская фуражка находились на табуретке. На вопрос, где генерал, один из техников, не зная о прошедшей сцене, ответил:

— Генерал в воздухе на своем самолете.

— Когда он вылетел?

— Да уже давно. Я пришел как раз посмотреть хронометраж, сколько они уже летают.

Комбату все стало ясно. Он понял, что его красиво разыграли. Знавшие, что произошло, и присутствующие здесь больше не смогли сдержаться и расхохотались. Сам комбат тоже смеялся, но, узнав, кто его разыграл, чуть не избил нашего Коробко, бегал за ним по аэродрому. В конце концов, в дальнейшем комбат и Коробко стали хорошими друзьями, от обиды и следа не осталось, хотя долго еще этот случай являлся предметом здорового смеха. Узнав об этом, сам генерал Михайлов тоже смеялся от души и подтрунивал над комбатом словами:

— Ничего-ничего, голубчик, теперь наверняка будешь безошибочно различать начальство даже в полной тем-



ноте. Не обижайся. Летчики народ изобретательный и веселый.

— Никакой обиды, товарищ генерал. Помирились уже, — ответил комбат.

## **Механик в воздухе**

Шли обыкновенные дневные полеты. Летали две эскадрильи, моя и И.И.Лебедева. Отрабатывали боевое применение по плану. Заместителем командира ИАД был еще в то время полковник Обозенко. Он находился на старте как старший из дивизии. Я только что прилетел, вылез из самолета и направился к столику руководителя полетов. Смотрю, прямо из линии предварительного старта выруливает и взлетает боевой самолет Як-3 из эскадрильи И.И. Лебедева. Я подумал, что его подняли по тревоге, но вокруг засуетились, закричали:

— Кто полетел?

Я уже подошел к столику, здесь же стоит полковник Обозенко. Бежит И.И.Лебедев и на ходу докладывает:

— Товарищ полковник! Кто позволил, кто допустил? Куда улетел? — И т.д.

Поворачивается ко мне и говорит:

— Есть самолет с заряженным оружием?

— Есть самолет, товарищ полковник, — отвечаю я.

— Немедленно взлетай и сбивай его, это предатель, он в Финляндию улетит, — говорит полковник Обозенко, побледневший в лице.

— Есть вылетать и сбивать, — отвечаю я и бегу к самолету.

На ходу кричу механику убрать колодки, прыгаю в кабину, не надевая парашют, запускаю мотор, выруливаю для взлета, и тут меня останавливает Обозенко. Я стою с работающим мотором и наблюдаю за полетом над аэродромом механика. Механик проходит над стартом



с убранными шасси, разворачивается и заходит на посадку. Все, кто был на старте, неослабно наблюдали за необычным полетом, и почти все считали, что вот-вот совершится крупное летное происшествие, а может быть, и катастрофа. Ведь в воздухе не летчик, а механик! Я отрулил немного в сторону и с работающим мотором стою и жду команду на взлет, если потребуется. Но такая команда не последовала. Не было надобности взлетать и сбивать своего товарища. Он оказался не предателем, а самым настоящим советским воином, патриотом своей Родины, влюбленным в летное дело, но по иронии судьбы ставшим только механиком. Что же мы наблюдаем дальше? Самолет идет на посадку, планирует, механик-летчик на положенной высоте выпускает шасси и щитки, уточняет расчет подтягиванием и производит абсолютно нормальную посадку на своем аэродроме с одной-единственной ошибкой в расчете — перелетел посадочные знаки метров на 50–70. Как только он приземлился, полковник Обозенко и И.И. Лебедев на машине догнали его в конце пробега и не дали парню зарулить, вытащили из самолета и увезли. Убедительные просьбы летчиков к командованию полка не наказывать механика за его проступок, а направить его в летное училище ни к чему не привели. Его судили судом военного трибунала и направили в штрафной батальон. Хотя любому человеку было ясно, что из него вышел бы замечательный летчик-истребитель. С другой стороны, нельзя было ему прощать, так как в то время много было случаев самовольных вылетов механиков с тяжелыми происшествиями. Был такой период во время войны, когда по острой необходимости часть летных училищ расформировывалась, курсанты направлялись в наземные части на передовую, а часть попадала в механики. Таким образом, много авиационных механиков еще оставались в частях, которые раньше летали даже на боевых самолетах в учи-



лице. А находясь на службе в авиачастях как механики, они частенько выпрашивали разрешение у командиров слетать на спарке за пассажира во время облетов самолетов или же во время перебазирования на другие аэродромы. Иными словами, они мечтали когда-нибудь стать летчиками и поэтому при любых возможностях стремились получить тренировку в воздухе при случайных полетах. В дальнейшем часть таких механиков была отобрана и направлена в авиационные училища. Очень многие, успешно окончив училище, стали прекрасными летчиками-истребителями.

### **Как был спасен глаз Николая Васильевича Марченко**

Марченко Николай Васильевич был командиром звена в моей эскадрилье. Однажды полетел он с лейтенантом Ружиным выполнять задание по маршруту на реактивном самолете Як-17б и с задания не вернулся. Его летчик, Ружин, вернувшись один, доложил следующее:

— На одном из отрезков маршрута над литовской территорией у Марченко отказал двигатель, и он произвел вынужденную посадку в поле на фюзеляж, но самолет не перевернулся.

Все ясно. Летное происшествие — это большая неприятность. Жалко самолет, но в нашем авиационном деле самое главное — человек. Мы надеялись, что летчик невредим. Оказывается, мы рано успокоились. Через некоторое время по телефону получили нерадостную весть, что при посадке летчик получил ранение в голову и находится в тяжелом состоянии. Литовские граждане подобрали летчика и доставили в больницу, которая, к счастью, оказалась недалеко от места посадки. На второй день мы с полковым врачом прибыли на машине в больницу. Неприятное сообщение подтвердилось. Мар-



ченко был в очень тяжелом состоянии. Он никого не узнавал и разбитым глазом ничего не видел. Перевозить его в Ригу в военный госпиталь было нельзя, к несчастью, он был нетранспортабельным, поэтому пришлось лечить его врачам сельской больницы. Имея свою машину «Москвич-401», я часто навещал Марченко и привозил к нему военных врачей из госпиталя. Марченко был долгое время в тяжелом состоянии, один глаз совершенно ничего не различал. Затем ему стало лучше, он стал нас узнавать и разговаривать.

Однажды я приехал к нему один, без врачей. Состояние Николая Васильевича стало лучше, но глаз по-прежнему ничего не видел. Врач-окулист, молодая литовка, обращаясь ко мне, говорит:

— Глаз будем зашивать.

— Почему вы решили зашивать глаз? — спрашиваю ее.

— Потому что глаз видеть не будет, перебиты нервы, — отвечает она.

— А может быть, нужно что-нибудь сделать, чтобы сохранить глаз? — спрашиваю я.

— Нет, ничего нельзя сделать. Все, что можно было сделать, мы сделали, а теперь будем зашивать.

Что делать, как быть? Вроде все идет неплохо, Марченко поправляется, а тут такое дело, лишит парня глаза. Какая обида!

— Пожалуйста, проверьте еще раз, может быть, спасете глаз, — обратился я к ней.

Она послушалась, подошла, осмотрела еще раз глаз Николая и отошла. Когда вышли из палаты, окулист объявила твердое решение, чтобы сегодня же зашить глаз. Я, как летчик, в медицине особо не разбирался, но все же мне пришла в голову такая мысль: может, подождать до утра, не зашивать глаз, а утром я привезу своих окулистов-специалистов из госпиталя. Пусть они еще раз обследуют и сами примут решение. Я обратился к ней:





— Значит, мы сделаем так, уважаемая доктор: до утра подождите, не зашивайте. Утром я привезу врачей из Риги, а потом с их согласия и зашьете глаз.

— Нет, никого мне не надо. Все уже проверено, и я сегодня должна глаз зашить, — ответила она.

Вижу, что по-хорошему мы не договоримся, но я решил настоять на своем:

— Я не разрешаю вам зашивать глаз до утра.

— Извините, капитан, я врач и отвечаю за свои действия. Я должна это сделать сегодня.

— Я вам еще раз повторяю, уважаемая, так как я командир этого летчика, то категорически запрещаю зашивать глаз до утра. Надеюсь, вы поняли меня?

— Хорошо. Я подожду до утра. За последствия вы ответите, — сказала она, покраснев от злости.

— Я отвечу, вы не беспокойтесь, вас никто не обвинит в этом случае, я это говорю при свидетелях. Но прошу учесть, если вы нарушите свое обещание, вам придется иметь дело с высшим военным командованием, — сказал я ей для надежности.

Она что-то ответила на своем языке, видимо, выругалась, фыркнула и вышла из комнаты. Присутствовавшие при этом разговоре врачи и медсестры ничего не сказали ни за, ни против. Не теряя больше времени, я немедленно выехал в Ригу. Доложил о своем решении командиру полка. Он одобрил его и договорился с врачами из госпиталя, чтобы рано утром они выехали к больному. Откровенно говоря, я многое пережил за эту ночь. А вдруг что-нибудь случится, это отразится на здоровье летчика и будет на моей совести. С другой стороны, что будет, если окулист не послушается и зашьет глаз?

Рано утром с двумя врачами-окулистами мы выехали из Риги. Прибыв на место, наши врачи приступили к обследованию больного. Разговаривали они на своем, особом, медицинском языке. Задали ряд вопросов местной



окулистке, и она подробно им все объяснила. Я с нетерпением ждал решения консилиума. Они долго совещались, спорили, что-то доказывали друг другу. Затем еще раз направились в палату и стали осматривать больного. Перед тем, как выходить из палаты, один наш военный окулист еще раз стал показывать пальцы Марченко, проверяя его зрение, и вдруг, чудо! До этого Марченко ничего не различал, а теперь стал видеть пальцы поврежденным глазом — один-два-три... Какая радость, какое облегчение на душе! Ведь ясно же, глаз спасен, теперь зашивать не будут. Наша окулистка несколько смутилась, покраснела, но военные врачи успокоили ее и в деликатной форме поддержали ее авторитет как врача. Возможно, она чего-то не учла, недосмотрела и поспешила со своим решением. Как бы там ни было, глаз спасли. После полного выздоровления зрение на этом глазу у Марченко стало 0,5. С летной работой ему пришлось распрощаться, хотя еще долгое время продолжал служить в армии.

Впоследствии Н.В. Марченко ушел в запас, проживал в Киеве, и работали мы с ним на одном заводе. Семьи наши дружили. Он частенько вспоминал прошлое и благодарил меня:

— Вы мне спасли глаз.

А подвели его тогда, при посадке, плечевые привязные ремни. Летчик-истребитель не любит, привязавшись ремнями, застопоривать их, потому что это сковывает свободное движение корпуса в кабине. Поэтому летчики летают с незастопоренными ремнями, те растягиваются на амортизаторах и дают возможность свободно поворачиваться в кабине. Это хорошо и удобно при обычных и благополучных полетах, а при вынужденной посадке они должны быть всегда застопорены, чтобы корпус летчика плотно прижимался к бронеспинке сиденья. Зная, что предстоит вынужденная посадка, летчик обязан застопорить ремни. Н.В. Марченко этого не сделал



и чуть-чуть за это не поплатился. При посадке на фюзеляж от больших инерционных сил ремни на амортизаторах настолько растянулись, что Марченко ударился головой о прицел. А что произошло дальше, я уже рассказал. Вот такая незначительная деталь, ошибка вследствие забывчивости привела к таким тяжелым последствиям. К счастью, все кончилось благополучно. Н.В.Марченко выздоровел. Над бровью остался только шрам. Я над своим другом потом долго подтрунивал:

— Как же ты, Коля, забыл про ремни перед посадкой?

— Забыл, товарищ командир, исправлюсь, — отвечал он, улыбаясь и шутя.

Кстати, во время этого происшествия пострадал не только Коля, пострадал и я, т.к. снова начал курить. Дело в том, что в мае 1950 года я бросил курить. Когда с Колей случилось несчастье, я часто навещал его в больнице на машине. Иногда в машине со мной ездили наши военные врачи. Дорога дальняя, 80 км. Бывало, возвращаемся в Ригу ночью, дорога тяжелая, дождь, снег (это было в конце октября), мои врачи курят и мне предлагают. Я вначале отказывался, долго не поддавался уговорам, но однажды закурил, думал просто так побаловаться, не затягиваясь. Потом еще раз и еще раз, а затем в дни праздников основательно закурил и по сей день продолжаю это делать. Кто знает, если бы не это происшествие, возможно, я и не закурил бы, так как в первый раз бросил курить очень легко и быстро отвык от этой плохой привычки.

## **Новый реактивный истребитель Миг-15**

Наш полк полностью освоил первые реактивные самолеты Як-17б. Все летчики летали на боевое применение без ограничений, а наша эскадрилья освоила эти самолеты и ночью, все летчики летали на боевых самолетах в темную ночь.



Мы уже слышали, что пошли в серию новые, более мощные самолеты МиГ-15. В скором времени стало известно, что наш полк будет получать МиГ-15. Отобрали нас несколько человек и направили на переучивание на аэродром «Н» под Калининградом. Освоили мы новую машину быстро и хорошо. Уже летали на боевых, выполняя свою обязательную программу переучивания, как будущие инструкторы по переучиванию летчиков на новой технике. Это было летом 1951 года. В это время по плану Высшего командования на аэродроме был организован показ авиационной техники всему руководящему составу Прибалтийского военного округа. Замысел показа авиационной техники был следующий: во-первых, показать все типы самолетов, находящихся на вооружении Военно-воздушных сил, ознакомить руководящий состав округа с летно-тактическими и техническими данными самолетов. Во-вторых, показать практически в воздухе высший пилотаж и воздушный бой одиночных истребителей.

Мне выпало счастье показать в воздухе высший и сложный пилотаж на реактивном истребителе. Командир местной дивизии, где мы временно находились, вызвал меня к себе и поставил задачу на полет. В задании на полет было много ограничений, особенно по высотам. Выслушав задание, я понял, что командир дивизии не знает меня как летчика, в целях безопасности ограничивает некоторые элементы полета. Он по-своему прав. Но, понимая важность данного полета и зная свои способности, я сказал командиру дивизии:

— Товарищ полковник! Если высшее командование доверяет мне и оказывает честь показать пилотаж на реактивном истребителе, то я прошу вас не ограничивать мои действия в полете, разрешите мне выполнить свободный полет. Иначе никакого эффекта не будет.

— Что значит «свободный полет»? — спросил он.



— Свободный в том смысле, что без ограничений скоростей и высот, а комплекс фигур высшего и сложного пилотажа, а также динамику полета разрешите мне продумать, составить и вам доложить, — ответил я.

— Принесите мне вашу летную книжку, и я подумаю.

Летную книжку свою ему принес, но, видимо, за это время он связался с моим командованием в Риге и узнал интересующие его сведения, так как, когда я явился к нему со своей летной книжкой, он ее даже не смотрел, а приказал мне продумать и доложить ему план полета. Короче говоря, я получил «добро» выполнить пилотаж по своему усмотрению и показать участникам сборов (руководящему составу наземных войск округа), на что способен реактивный истребитель. Доложил всю динамику показанного полета командиру дивизии, он ее одобрил, но все же не мог не напомнить о небезопасности полета. Он как авиационный начальник заботился о моем благополучии.

Я выполнил два тренировочных полета по составленному мною комплексу. Самое трудное и сложное было выполнение двух слитных «полупетель Нестерова», бывших «иммельманов». Выполнение этих фигур связано с большими скоростями вначале, большими перегрузками, точными движениями и координацией рулями.

Не буду описывать, как выполнялись элементы полета, но полет прошел успешно. Зрители остались довольны. Трибуны, где сидели зрители, были радиофицированы, диктор объяснял по радио выполняемые фигуры, но что касается меня, то я старался, чтобы был максимальный эффект. При разгоне самолета перед вводом в очередную вертикальную фигуру снижался до самых допустимых малых высот и проходил над головами зрителей на максимальной скорости. Цель была достигнута. Доверие оправдал, за что был награжден командующим ПрибВО генералом Баграмяном именным серебряным портсигаром.



Вообще проведенное мероприятие имело большое значение. Командиры частей, соединений, армий всех родов наземных войск, годами не видя вблизи, что из себя представляет самолет, в этот день имели возможность осмотреть все подробно, послушать интересные сведения о самолетах, как говорится, «пощупать» самим авиационную технику и даже посидеть в кабинах различных типов самолетов. Один из командующих армии, посидев в кабине реактивного самолета, сказал мне тогда:

— Как можно все эти рычаги, кнопки, агрегаты запомнить и управлять в воздухе? Нет, я лучше согласен даже двумя армиями командовать, чем выполнить один полет на таком самолете.

Это была шутка, конечно. Сборы кончились, мы приступили к своим обязанностям. Закончив программу переучивания, мы вернулись в Ригу на свою базу и приступили к переучиванию летчиков полка на новой технике, на самолетах МиГ-15. В послевоенные годы в авиации установилась и утвердилась строжайшая последовательность в методике обучения летчиков. Никому не разрешалось нарушать сложившуюся методику. Но все же иногда ухитрялись скомбинировать, немного обойти методику, упростить. Все это делалось не умышленно, не с целью опорочить установленные правила и порядки, а делалось это с целью выиграть время, ускорить обучение, быстрее ввести летчиков в строй, особенно в периоды освоения новой техники. Так было в нашем полку. Мы тоже пошли по линии упрощения, ускорения. Чтобы каждого летчика отдельно не вывозить в зону и на штопор, было решено скомплексировать... Например, лечу я с летчиком, это заместитель командира эскадрильи по политической части капитан Чибисов. Летчик впервые сидит в кабине такого серьезного в то время самолета, как МиГ-15, и летим мы с ним сразу на «штопор», чтобы в этом же полете отпилотировать в зоне, затем два-три



полета по кругу, и летчик готов к самостоятельному вылету. Все это хорошо, когда хорошо кончается. А вот у нас с Чибисовым в этом полете чуть-чуть не получилось плохо. Набрали мы положенную высоту — 7000 м, показал я летчику технику ввода в штопор и вывод из него. Чибисов повторил. При выходе из правого штопора летчик по неосторожности перетянул сектор газа за защелку, и двигатель остановился. Когда в воздухе останавливается двигатель, впечатление не из приятных. Здесь приходится усиленно работать мозгу. Тут надо решать очень много задач с неизвестными. Мне как инструктору надо думать прежде всего о летчике, а затем о себе. Ни у меня, ни тем более у Чибисова опыта в запуске двигателя в воздухе нет. Что делать? Дать летчику команду: «Катапультироваться?!» — нет, еще рано. Высота большая, есть время подумать и что-то другое предпринять.

Как только я доложил на землю о случившемся, с этого момента по радио разговаривать уже не было никакой возможности. Руководитель полетов по микрофону давал нам вопросы:

— Ваше место, высота, где находитесь, — и все сначала.

Я больше ничего передать не мог, эфир занят, да и все равно не смог бы ответить, где точно находимся, так как аэродром затянуло облаками. Ясно одно, что с земли нам ничем помочь не смогут. По внутренней связи я передал Чибисову:

— Успокойся, ничего страшного нет, сейчас будем запускать. Ты ничего не делай, только внимательно следи за температурой и оборотами.

Откровенно говоря, у меня никакой уверенности в том, что двигатель запустится, не было, тем более из задней кабины. Как это делается, я по инструкции знал. Продолжая снижение, подобрав благоприятную скорость и высоту, приступил к запуску, выполняя в строгой



последовательности действия, абсолютно не ожидая чудес. Первая попытка ничего не дала. Решил повторить запуск, одновременно думая, какое решение я должен буду принять, если не запустится. И на этот раз повезло, не знаю, какой по счету, ни катапультироваться, ни вынужденно садиться не пришлось. К нашей всеобщей радости, двигатель запустился. Все стало на свое место, жизнь стала веселой. Все переживания тяжелые, неприятные думы позади. Наступили радость и гордость за свои силы, умения, за надежность нашей техники. Никак не удастся хоть на минуту вклиниться в эфир и передать на землю бодрым голосом:

— Все в порядке, двигатель работает.

За это время на земле также успели сильно попереживать за нас и все время в эфир летели слова:

— Высота, ваше место, не теряйте скорость, — и т.д.

Наконец удалось сообщить о себе на землю, и все стало тихо и спокойно. Пробили мы облака вниз и выскочили в районе Рижского взморья. Прилетели и благополучно приземлились на своем аэродроме.

Генерал Михайлов даже не дал мне доложить, как и что случилось, посадил нас на свою машину и приказал ехать домой и лечь спать. Приказ есть приказ, поехали домой. В 15.00 часов я лег спать и проснулся в 6.00 часов утра следующего дня. Но зато абсолютно бодрый, полный сил и энергии. Как будто ничего и не случилось накануне. Но пережить пришлось за этот полет изрядно.

В дальнейшем переучивание полка проходило благополучно. Все летчики освоили МиГ-15 успешно. В сентябре 1951 года, прибыв в Алупку в санаторий, встретил там моего друга, одноклассника, земляка, дважды Героя Советского Союза Аметхана Султана. Мы с ним с 1946 года не виделись. Он с семьей отдыхал в Алупке у себя дома. Аметхан Султан тогда работал у генерального конструктора Микояна летчиком-испытателем. Как раз в то время





он осваивал самолет-снаряд. Аметхан первым в Союзе вылетел на самолете-снаряде и в начале октября убыл в район Евпатории для подготовки еще четырех летчиков для вылетов на самолете-снаряде. В этой группе как раз и был Федя Бурцев, мой бывший однополчанин, о котором я уже рассказывал.

### **Учеба в Липецке**

Я уже вернулся из Крыма, где отдыхал в санатории. Время моего убытия на учебу приближалось. В начале декабря 1951 года мы начали перегонять самолеты нашей дивизии из Риги на аэродром Тукумс. Наша дивизия перебазировалась на новое место дислокации. Для перегонки самолетов МиГ-15 была создана специальная группа из более подготовленных летчиков, в основном из руководящего состава во главе с генералом Михайловым. Много машин уже перегнали, нам оставалось сделать еще два рейса. Сидим на командном пункте и ждем погоды. Начался сильный снегопад. Но мы упорно ждем, думаем как-нибудь, хоть на бреющем полете перегоним еще партию самолетов. Ждали мы напрасно. Из штаба армии позвонили и дали полный отбой на этот день. Кто-то из товарищей предложил:

— Раз такое дело, поехали в город, посидим в ресторане, пива попьем и музыку послушаем часок.

Эту идею поддержали все.

— Я очень жалею, что не смогу поддержать компанию, меня ждут дома, надо собираться в дорогу, — ответил я.

— Успеешь собраться, поехали вместе, посидим часок, тем более уезжаешь от нас, — говорит генерал Михайлов.

— Не обижайтесь, товарищи, не могу, завтра мне обходную получать, — ответил я, и они согласились с моим решением, больше не стали уговаривать.



Генерал Михайлов, подполковник Кольцов, Герой Советского Союза Андрей Булгаков и еще двое поехали в ресторан «Кавказ», а я поехал к себе домой, очень сожалея и досадуя на себя, что не смог поехать с ними.

На второй день утром я на поезде поехал в Тукумс, получил обходную в штабе полка и начал рассчитываться. Встречаю генерала Михайлова, узнаю, что он тоже рассчитывается. Я в недоумении. В чем дело!? Вчера никаких разговоров не было об этом, а сегодня, оказывается, он тоже уезжает на учебу. Генерал Михайлов, улыбаясь, говорит:

— Не удивляйся, мы с тобой в авиации служим, все решается и делается на весьма больших скоростях. Пойдем куда-нибудь, расскажу.

Зашли в чайную, взяли пару бутылок пива, и он начал рассказывать:

— Посидели в ресторане, немного выпили. Андрей Булгаков пригласил девушку латышку на танец. Во время танца Андрей по неосторожности наступил на ногу своей партнерше. А партнерша оказалась гордой девушкой, не стерпела такую обиду и в середине танца бросила своего партнера среди зала, повернулась, чтобы уйти. Андрею показалось бестактным ее поведение — оставить Героя Советского Союза среди зала, не дожидаясь конца танца. Сильно обидевшись на нее да еще будучи в «приподнятом» настроении, Андрей хватает ее за руку, поворачивает к себе и дает ей пощечину. Тут подскакивают сторонники девушки к Булгакову, а наши к ним, и таким образом началась потасовка, шум, крики, бой посуды... А тут патрули. В итоге за ночь принимается решение: все участники ночного веселья наказываются в дисциплинарном порядке, а генерал Михайлов уезжает на учебу.

Вот такая неожиданная неприятная история произошла с моими товарищами в ту ночь. В назначенное время я прибыл в Липецк на учебу в Высшие тактические курсы командиров полков. На периоде учебы я останавлиюсь коротко.



Слушательский состав курсов состоял из заместителей командиров и командиров авиационных полков в звании от майора до полковника. Я тогда был подполковником. Командовал Липецкой школой генерал Герой Советского Союза Судец Владимир Александрович, впоследствии маршал авиации. Начальником политотдела был мой старый знакомый по Школе воздушного боя полковник Азаров Петр Прокофьевич.

Учеба проходила очень напряженно. С первых дней был взят высокий темп. Ежедневно по 8 часов классных занятий и 4 часа обязательной самоподготовки в классах. Такой темп продержался до одного неприятного случая. В одно зимнее утро не поднялся по звонку, не вышел на физзарядку и на построение один наш слушатель, Герой Советского Союза, подполковник. Когда товарищи по комнате стали его будить и тормошить, он оказался мертвым. Экспертиза установила, что смерть наступила от кровоизлияния в мозг вследствие переутомления. После этого тяжелого случая нам нагрузку резко сократили. Но все равно за год мы прошли программу, рассчитанную для военной академии по теоретической части. Генерал Судец В.А. даже ходатайствовал перед Москвой, чтобы нам засчитали академическую программу, но Москва не разрешила. На одном из занятий по марксистско-ленинской теории произошел один случай, из-за чего наша группа до конца дней учебы смеялась. Семинарские занятия по марксистско-ленинской теории обычно планировались на первые часы по понедельникам, как говорят, на свежую голову. Но иногда у многих из нас после воскресенья не было «свежей» головы. А на семинаре надо выступать по заданной теме. Наш преподаватель, очень толковый, грамотный офицер, полковник, кандидат философских наук, часто устраивал веселые шутки. Придет в класс, поздоровается и начинает, шутя, «играть на нервах».



— Ну, как отдохнули, как подготовились, кто сегодня думает первым выступить? — и т.д.

Откровенно говоря, никто из нас не имел большого желания вообще выступать. Сидим притихшие. Кого же он вызовет? Поставит вопрос и предлагает:

— Кто имеет слово? — Все молчат.

— Ну что же, если вы все такие скромные, придется вызывать по журналу.

Мы уже хорошо знали его очередную хитрость-шутку.

— Так. На этот вопрос нам ответит товарищ, товарищ (смотрит в список) полковник (умышленно делает большую паузу)... — Тут все полковники прижимают головы еще ниже, а все остальные майоры и подполковники, облегченно вздохнув, смело смотрят на него. Затем пауза кончается, и преподаватель продолжает:

— Полковник, полковник в проекции... — называет фамилию любого, в общем, никогда не угадать заранее, кого же он вызовет.

Так вот в этот день, когда он поставил вопрос, никто не изъявил желания выступать добровольно первым. Я почему-то чувствовал, что сегодня меня наверняка вызовет. Поэтому я проявил инициативу — поднял руку и выступил первым. Минут через 25 он меня остановил:

— Достаточно, товарищ Чалбаш, садитесь, остальные товарищи дополняют.

Но так как желающих дополнять не оказалось, преподаватель вызвал командира полка подполковника товарища Коршунова Василия. Коршунов Василий говорил уже порядочно времени.

— Товарищ Коршунов! Вы ближе к сути вопроса, ближе к делу, — в итоге предлагает преподаватель.

— Я сейчас подойду к сути вопроса, — отвечает Вася.

Преподаватель его несколько раз прерывал, но Вася никак не может выкрутиться.



— Понимаете, товарищ полковник, я вот около и вокруг кручусь и никак не вспомню основное содержание вопроса.

— Да-да, вы действительно вокруг крутитесь, а вы подойдите ближе, к центру идите, — говорит Васе преподаватель.

Коршунов, видя, что самому не выйти из затруднительного положения, решил сослаться на более авторитетные источники по данному вопросу. Он сказал так:

— Вот Чалбаш сказал, да и Ленин говорил...

Весь класс во главе с преподавателем минут пять не могли успокоиться от смеха. До самого окончания школы вспоминали об этом и смеялись.

Весной 1952 года приступили к полетам. Летали интенсивно. Много уделялось внимания слепой и ночной подготовке. Во время ночных полетов нелепый случай вырвал из наших рядов одного опытного летчика, прекрасного командира и методиста полковника Костю Орлова. Он тогда был заместителем начальника школы по летной подготовке. Это тот Орлов, который был у меня командиром полка в Школе воздушного боя. С ним вместе мы были на стажировке на фронте, о чем я уже говорил. И так, летом 1952 года в Липецке при исполнении служебных обязанностей погиб ночью на боевом самолете МиГ-15 наш дорогой, славный как человек, старейший военный летчик-истребитель Константин Орлов. Это была очень тяжелая утрата для всех нас, слушателей, для всей школы, а для меня особенно большая утрата, так как я его очень хорошо знал, вместе служили, немного воевали вместе и дружили.

Липецкую школу я окончил по первому разряду. Мне был предложен выбор при назначении: командиром полка в Германии или заместителем командира полка на ДВК. Я решил служить на своей советской земле, согласился на должность заместителя командира полка и поехал на Дальний Восток.



## На Дальнем Востоке в новом полку

На Дальний Восток я был направлен после окончания Липецких высших тактических курсов командиров полков в 1952 году.

Полк 494-й, в который я прибыл, на Дальнем Востоке только недавно вернулся из правительственной командировки, где все летчики приобрели боевой опыт. Командиром полка был Маньковский Анатолий Филиппович, командиром дивизии — полковник Щербаков.

Как и положено по Наставлению, меня, как вновь прибывшего летчика, полагалось проверить в воздухе и допустить к полетам. Днем я полетал несколько дней на боевом самолете, и подошло время проверки ночью. Командир дивизии изъявил желание сам проверить мою технику пилотирования ночью. Полетели на спарке. Я выполнил задание в зоне, снизился, захожу, убираю газ, а комдив не дает убрать газ, держит сектор газа. Вначале я подумал, что он лучше знает особенности подхода и посадки ночью на данном аэродроме. Он летает здесь давно, а я только первый раз. Но вижу, что нам не сесть. Расчет будет с большим перелетом. Командир дивизии, убрав газ, продолжает снижаться. Даже малоопытному летчику ясно, что садиться нельзя, аэродрома не хватит. Старший-то он старший, но я тоже летчик, выдавший виды, имею неплохую подготовку в ночных полетах. Тут я нарушаю субординацию, самовольно даю газ и ухожу на второй круг. Комдив молчит, за управление не держится. Только я выхожу на посадочный курс и убираю газ, он снова зажимает сектор газа и не дает убрать газ. Опять большой перелет, снова не сядем. Я вынужден еще раз уходить на третий круг, снова та же история. Мой командир молчит. Третий раз заходим, то же самое. Загорелась красная лампочка в кабине, сигнализирующая об аварийном количестве остатка керосина в баках. Я пере-



живаю еще из-за того, что с земли все наблюдают эту картину и наверняка думают, что я не могу рассчитать и сесть. Когда загорелась красная лампочка в кабине, я, не считаясь с тем, что подрываю авторитет командира дивизии по внутренней связи (СПУ), говорю:

— Товарищ полковник! Если вы сейчас не дадите мне произвести посадку, то я вынужден буду покинуть самолет катапультированием.

— Ну, ладно, ладно, садись, — ответил мне мой командир и больше за управление не брался.

Я произвел посадку нормально. Зарулил самолет на заправочную линию, вышел из кабины, доложил о выполнении задания и прошу у него замечания.

— Хорошо. Так и летай, не обижайся на старика, — (хотя он совсем еще не старик) сказал мне и пошел к своей машине.

Я стою расстроенный, переживаю за полет. Что подумают летчики? Скажут:

— Вот прислали нам заместителя командира полка, а он, чтобы сесть, сделал четыре круга.

Подошел ко мне помощник командира полка по воздушно-стрелковой подготовке майор Голушков Виктор Данилович, мы с ним успели за несколько дней подружиться, и спрашивает:

— Ну что у вас там случилось?

— Не пойму пока, Виктор, как это все оценить. — И рассказал ему, как было.

— Не переживайте, он иногда применяет такой метод проверки в воздухе новичков. Кроме того, по-моему, он даже был слегка навеселе перед вылетом, — объяснил мне Виктор Данилович.

— Тогда все ясно. Почему же не сообщили об этом до вылета? — спрашиваю.

— Если бы с ним летал малоопытный летчик, мы бы сделали так, чтобы он не вылетел, но раз вы с ним ле-



тели, мы не беспокоились и не хотели сорвать ваш полет.

— Дорогой Виктор Данилович! Давайте договоримся раз и навсегда с самого начала — ни один летчик в любом чине и ранге, если он хоть самую малость выпил, в воздух идти не должен. Нам вместе в этом полку служить и вместе должны бороться за летную дисциплину. Согласны со мной?

— Вполне согласен. Пора кончать с расхлябанностью. Значит, договорились, — ответил мне Виктор.

Ознакомившись с обстановкой, подробно с летным составом и всем личным составом полка, я как заместитель командира в скором времени полностью вошел в колею и взял на себя почти все вопросы наземной и летной подготовки полка. Даже находил время уделять внимание контролю организации и проведения политической подготовки срочной службы. А сам был пропагандистом в сети политпросвещения в одной из групп летного состава. В общем, как говорится, изголодался по настоящей работе в строевой части за время учебы. Со мной вместе прибыл в полк еще один подполковник с Липецких курсов Одинцов Николай Михайлович на должность помощника командира полка.

Командир наш, Маньковский А.Ф., присмотревшись к нам, все более и более стал доверять самостоятельно решать любые вопросы в полку, а сам все разъезжал на своем стареньком газике и наблюдал, как мы работаем.

Летает полк. Приедет командир дивизии на аэродром, посмотрит, как летаем, и спросит:

— А где Маньковский?

— Только что поехал, где-то на аэродроме, — отвечаю ему.

Так было несколько раз. Однажды я попался. Приехал комдив, побыл немного и опять спрашивает:

— Где Маньковский?





— Здесь, товарищ командир дивизии, только отъехал, — соврал я опять.

— Ты меня... долго будешь обманывать и покрывать своего командира? Я знаю, что твой Маньковский сейчас в городе находится.

Мы стояли на Барановском недалеко от Ворошилов-Уссурийска.

— Виноват, товарищ командир дивизии, он действительно недавно уехал, — сказал я.

В общем, работали хорошо, в полку дела шли успешно. Летали много днем и ночью. Летных происшествий не было. Анатолий Филиппович был чудесным человеком, спокойный, культурный командир полка.

Станет командир дивизии его ругать:

— Полк твой летает, а ты где носишься?

— Товарищ командир! Там у меня два «кучерявых» подполковника. Я уверен, что там всегда во всем будет порядок и мне нечего им мешать, — отвечал он полушутя, а то и полусерьезно.

Наш командир дивизии был грамотным, знающим дело командиром. Летал сам прекрасно, но к осени произошла смена руководства, вместо него приехал к нам командиром дивизии полковник Леонов, моряк, бывший школьный работник. Он был исключительно культурный, вежливый, хороший методист (впоследствии генерал запаса, проживал в Одессе).

### **Новая должность, повышение**

Не думал я, что так скоро меня переведут в другой полк, да и разговоров об этом не было. Ранней весной 1954 года мы со своим полком находились в лагерях. По своей неосторожности я простудил среднее ухо, спал возле окна, и пришлось недельку полежать в госпитале. Через пару дней после выхода из госпиталя неожиданно



приехали ко мне на квартиру командир дивизии полковник Леонов и начальник политотдела полковник Маковенко. Фактически я еще полностью не выздоровел, ухо было еще заложено ватой.

— Ну, Эмир, собирайся, поехали, — говорит, улыбаясь, командир дивизии.

— Как, куда собираться, товарищ командир? — спрашиваю.

— Поехали в Кневичи (это тоже лагерь), будешь принимать 404-й полк.

— Я не совсем вас понимаю, товарищ командир.

— Потом все поймешь. Все уже решено и с командующим согласовано. Скорее собирайся, и поедем.

— В 404-м полку командир полка на месте, как же это получается, товарищ командир? Я вас очень прошу, не забирайте меня из моего полка, я очень привык к своему коллективу. Кроме того, считаю, что мне рано еще принимать полк, — ответил я.

— Рано или нет, определять положено нам, товарищ Чалбаш. Командование дивизии считает необходимым назначить вас командиром полка. Командующий согласен, и готовится материал в Москву на утверждение вас в этой должности. Этот вопрос обсуждался давно, и он решен. Командир 404-го полка товарищ Клипов переводится на некомандную должность. Вот вы и будете принимать 404-й полк, — сказал полковник Маковенко.

— Да он же еще больной, куда же вы его увозите? — попыталась вмешаться моя супруга Екатерина Филипповна.

— Ничего-ничего, как раз пока примет полк и выздоровеет, — отшутился командир дивизии.

Что же делать? Отказываться — значит поставить в неудобное положение все командование дивизии перед командующим, ехать, принять на себя такой сложный по задачам полк, да еще в лагерных условиях, — это слож-



ная и очень ответственная задача. Что же оставалось мне делать? Пришлось собраться и ехать.

404-й полк нашей дивизии находился в лагерях на аэродроме Кневичи. Он решал сложные задачи. Как раз в этом полку была ранее сформирована одна эскадрилья «перехватчиков» на реактивных самолетах со специальным прицельным оборудованием. Прием и сдача полка продолжались пять дней, как положено по Уставу. Полеты в полку не прекращались. Полетами в это время руководил заместитель командира дивизии полковник Романов. И как раз в этот период произошло тяжелое летное происшествие. Произошла катастрофа днем при полетах в облаках, погиб сильный, имеющий хороший опыт в полетах в облаках летчик Савицкий. Эта тяжелая утрата еще сильнее повлияла на моральное состояние летного состава. Многие летчики опустили головы, дисциплина в полку оказалась не на высоте, жилищные условия неважные. Кругом сплошная грязь, дожди идут ежедневно. Словом, картина была мрачная. Кроме всего этого, бывший командир полка товарищ Клипов встретил меня совсем не дружелюбно. Хуже того, он не постеснялся даже задать мне такой вопрос:

— Чего ты сюда приехал?

Мне стало не по себе от такой встречи и от обиды. Решил немедленно уехать в свой полк. Разыскал командира дивизии и заявил:

— Товарищ командир! Я никогда никого не просил, чтобы меня повышали в должности, я работал и буду работать заместителем сколько угодно, отпустите меня, не хочу, не желаю принимать полк.

— Ты что говоришь? Ты подумал, что говоришь?

— Вполне серьезно, товарищ командир, я подумал.

— Значит, увидел, почувствовал трудности и решил бежать? А мы думали, что ты не из робкого десятка, выходит, что ошиблись.



— Не трудностей я испугался, товарищ командир. Я представлял, какую ответственность беру на себя, когда ехал с вами сюда. Но тут совсем другое... и мне обидно стало.

— Знаю я это самое другое... А вы не будьте барышней, умеете давать отпор в таких случаях и вообще поменьше слушайте Клипова. С обстановкой в полку вы уже знакомы, если не боитесь трудностей и уверены, что наведете здесь порядок, действуйте, поддержка будет, — сказал полковник Леонов.

Обстановка была очень сложной, но отступать было нельзя. В таких условиях пришлось приступить к исполнению своих новых обязанностей. Начальником штаба полка был подполковник Д.М. Бакуменко, заместителем по политчасти майор В.С. Бабин, заместитель по летной подготовке подполковник В.Г. Тихонов, старший инженер полка подполковник А.П. Перунов, командиры подразделений: майор Олифиренко, капитан Козик и майор И.И. Жигалов. Все перечисленные товарищи были грамотными, знающими свое дело, офицеры-коммунисты. Наша дивизия входила в состав Военно-воздушных сил Тихоокеанского флота (ТОФ), командующим ВВС ТОФ был Герой Советского Союза генерал Конарев, весь личный состав соединения носил морскую форму, хотя авиация наша была сухопутной. Полк был вооружен реактивными самолетами МиГ-17, а эскадрилья перехватчиков — самолетами МиГ-17 ПФ. Постоянное место базирования полка было в гарнизоне «Коммуна им. Ленина», в 25 километрах от города Ворошилов-Уссурийский.

На второй день после катастрофы я официально приступил к исполнению своих обязанностей командира 404-го ИАП. Гроб с телом погибшего летчика поставили в умывальнике, где умывались летчики, за неимением другого помещения. Идет подготовка к похоронам, и



вдруг мой заместитель подполковник Тихонов сообщает мне очередную вводную:

— Товарищ командир! Передали из штаба ВВС флота, чтобы завтра полк летал.

— Как летал? Вы, видимо, шутите?

— Да нет, не шучу. Я пытался объяснить положение, но сказали, что сам командующий приказал летать.

Я был поражен такой горячкой с полетами. В полку произошла катастрофа, летчика еще не похоронили, а тут приказывают лететь. Как быть? С такими обстоятельствами я впервые столкнулся. Посоветоваться не с кем. Командир дивизии убыл на основную базу. Связаться с ним не удастся, в штабе его нет. Посоветовался со своим штабом, но все пожимали плечами. Как выполнить приказ командующего лететь, когда один из наших товарищей на глазах у всех лежит в гробу? Собрал я всех летчиков, поговорил с ними как летчик, по душам, объяснил обстановку, при которой придется решать завтра утром задачи боевой подготовки, и предложил участвовать в полетах добровольно. Короче говоря, полеты состоялись в первую смену в облаках, а после обеда состоялись похороны. Запланированные мероприятия были выполнены.

Начало было сделано. В дальнейшем все имеющиеся трудности преодолевались всем коллективом. А коллектив оказался замечательным. Правда, пришлось к отдельным, плохо поддающимся товарищам применять суровые меры, но это пошло на пользу дела. Поработать пришлось много всему аппарату. Полк вошел в колею, летал днем и ночью, летных происшествий не было.

1954 год был очень напряженным в боевой подготовке. Это был период весьма ускоренного освоения полетов днем и ночью в сложных метеоусловиях. Обстановка требовала, чтобы кадровый летный состав ВВС нашей армии в кратчайший срок освоил реактивную технику в облаках, за облаками, днем и ночью и умел взлетать и



Дальний Восток. Летный состав полка перехватчиков

садиться при установленном минимуме погоды для летчиков I класса. Полку, кроме этих задач, надо было подготовить к действиям в облаках в темную ночь эскадрилью перехватчиков, чтобы перехватчики могли поразить цель в облаках или ночью, не видя ее визуально, имея на борту своего самолета специальное прицельное оборудование. Таким образом, полк решал очень сложные задачи, и он их решил успешно. Замечательный коллектив летно-технического состава много вложил своих сил, умения и знания, чтобы с честью рапортовать вышестоящему командованию о своих трудовых успехах к концу учебного года. Налаженная крепкая воинская дисциплина в полку, продуманная партийно-политическая работа, умело организованная заместителем по политчасти товарищем Бабиным Василием, энтузиазм и задор комсомольцев, личный пример старших летчиков и техников



при решении сложных задач, а также слаженная работа штаба полка обеспечили успех дела. К концу учебного года наш полк занял первое место в дивизии по боевой и политической подготовке. Приказом министра обороны почти всему кадровому летному составу, и мне в том числе, было присвоено высокое звание «Военный летчик I класса». Таких успехов полк достиг благодаря честному и добросовестному отношению к порученному делу воинов 404-го истребительного авиационного полка.

### **Самолет не хочет выходить из штопора**

Фигура «штопор», как таковая, специально не отрабатывалась в воздухе на боевых самолетах, в воздушном бою она не применяется. Наоборот, штопор на любом типе самолета является опасной фигурой. Самолет попадает в штопор вследствие ошибки летчика в технике пилотирования, особенно в воздушном бою. Для того чтобы летчик умел вывести самолет из этой фигуры при непроизвольном попадании в нее, приходилось ежегодно один, а то и два раза провозить летчиков на двухместном самолете на штопор, показать и научить грамотно действовать рулями при выводе из него.

Ввиду того, что на штопоре было очень много неприятностей, даже катастроф, в каждом полку создавалась специальная группа из нескольких сильных летчиков, которые имели право провозить летчиков на штопор. В нашем полку наступило время проверять летчиков на штопор. Получилось так, что в полку, кроме меня, в этот день на штопор вывозить никто не имел права: кто-то заболел, кто-то оказался в командировке, и другие причины. Чтобы максимально использовать хорошую погоду, что очень редко бывает летом на Дальнем Востоке, я решил сам летать на штопор с летчиками. В этот день я уже сделал пять или шесть вылетов, очередной вылет



был с летчиком старшим лейтенантом Хоматкоевым. Как и обычно, на высоте 7000 метров я ввел самолет в штопор, показал летчику, как надо выводить. Затем приказал летчику повторить. Летчик все сделал, как положено, но самолет не выходит, продолжает падение с вращением. По внутренней связи я предупредил летчика, чтобы он не изменял положение рулей, а спокойно сидел и ждал выхода самолета из штопора.

Итак, самолет штопорит, не думает выходить, а мы сидим и ждем. Самолет уже сделал лишних четыре витка и по-прежнему устойчиво продолжает штопорить. В таких случаях надо иметь большую выдержку и ни в коем случае не дергать рулями, то есть не изменять положение рулей. Если только летчик начнет в кабине нервничать и менять положение рулей, то самолет вообще может не выйти из этой фигуры до земли. Таких трагических случаев было уже немало на данном типе самолетов. Ждем. Самолет не выходит. Летчик Хоматкоев пытается изменить положение рулей, но я крепко держу рули в задней кабине и не даю летчику действовать рулями. Высота падает, самолет идет к земле с вращением, я все время успокаиваю летчика, но сам уже подумываю, как дальше быть, что предпринять. Я никак не могу согласиться с тем, что у меня самолет может не выйти из штопора. Он должен выйти. За свою практику я столько отштопорил на всех типах самолетов, что и теперь никакого сомнения не было. На данном типе самолетов я тоже очень много штопорил и настолько натренировался и чувствовал самолет, что мог по заказу на заданном направлении вывести из штопора самолет очень легко, хотя самолет МиГ-15, МиГ-17 считался очень строгим на штопоре. Все это было так, но в тот момент наш самолет словно подменили, он и не думает выходить. Высоты все меньше и меньше остается, скоро наступит предел допустимой высоты, тогда придется давать команду летчи-





ку катапультироваться и самому спастись тем же путем. Все это происходит за очень короткое время, но в таких случаях летчик успевает об очень многом вспомнить и подумать. Откровенно говоря, и у меня лезли в голову невеселые мысли. Я сидел и думал: неужели не выйдет самолет и на этом все кончится, жизнь оборвется?

Наступил момент принимать неотложные меры. Я принял следующее решение: попробовать заново дать рули на ввод и затем на вывод, проделать эту операцию быстро и энергично. Если не выйдет, то покинуть самолет. Предупредив летчика по радио, взял управление на себя и проделал задуманное. Самолет стал замедлять темп вращения и стал опускать нос — это первый признак начала выхода из штопора. Тут уже он был в моих руках, теперь я его зубами выхвачу. На высоте 300 метров мне удалось вывести самолет в горизонт. Таким образом, с высоты 7000 до 300 метров мы падали на неуправляемом штопорящем самолете. Все же самолет был подчинен воле летчика. Как только самолет вышел из штопора, мой Хоматкоев развернулся в сторону аэродрома и спрашивает меня по СПУ:

— Разрешите следовать на посадку, товарищ командир?

— Набирайте высоту!

— Не понял вас.

— Набирайте высоту, еще раз будем штопорить, — отвечаю ему.

— Товарищ командир, он же не выходит из штопора, может быть, на земле проверить самолет?

— Не беспокойся, Хоматкоев, выйдет, никуда не денется. Набирай высоту! — четко приказал летчику.

С таким результатом вернуться на аэродром я не мог. И вот почему: во-первых, надо было убедить летчика, что самолет выходит из штопора нормально. Иначе он потеряет уверенность в самолете; во-вторых, мой личный ав-



торитет и, в-третьих, все равно с этим летчиком придется еще раз вылетать на штопор, иначе он не имеет права летать на боевом самолете по плану. Поэтому, полностью уверенный в самолете и в своих силах, я решил повторить штопор сразу же, несмотря на пережитое нами несколько минут тому назад. Мой расчет оправдался. Мы с Хоматкоевым выполнили еще 5 или 6 штопоров, и каждый раз самолет немедленно реагировал на рули и прекрасно выходил в тот момент, когда нам хотелось. Все стало на свое место. Цель была достигнута. Почему самолет вышел из штопора с таким большим опозданием? Потому, что одной из особенностей самолетов — реактивных «мигов» была нестандартность в этом вопросе: каждый самолет входил и выходил из штопора по-разному: требовал исключительно четких действий рулями в кабине. А в другой раз просто без всяких известных нам причин выходил из штопора с различными опозданиями, на что никаких точных объяснений не было в то время. Но нам было хорошо известно, что при грамотных и решительных действиях летчика самолеты «МиГ» хорошо выходили из штопора. К сожалению, не все товарищи грамотно поступали в таких затруднительных случаях, спешили, теряли уверенность и в результате имели большие неприятности, вплоть до трагических случаев. В конце пятидесятых годов было принято решение о том, чтобы прекратить специальные полеты на штопор в частях Военно-воздушных сил.

### **Два летчика из ближайших помощников**

Наш полк в основном летал днем в сложных и ночью в простых и сложных метеоусловиях. Для летчиков кадрового состава днем при хорошей погоде делать было нечего. Мы специально караулили плохую погоду. Нам нужны были облака, причем низкие облака с высотой облачности 200 метров, ночью — 300 метров. Если же



нет облачности днем, осенью и зимой, мы больше летали ночью. Подошло время, когда надо было приступить к очередному этапу в ночной подготовке, т.е. отрабатывать боевое применение в лучах прожекторов.

Как и положено по методике обучения, первым приступает к отработке нового элемента полета руководящий состав полка. Начал я провозить на двухместном самолете, т.е. в спарке, своих ближайших помощников в лучах прожекторов. С одним слетал, с другим, вроде все нормально. Полетал со штурманом полка майором Лариным. Сделали несколько заходов для атаки освещенной цели, но у Ларина ничего не получается. Нельзя его выпускать в лучах на боевом самолете. В следующую ночь я опять с ним полетел. Опять не получается. В одном из заходов слышу, кричит по радио:

— Возьмите управление, возьмите управление, товарищ командир!

— В чем дело, товарищ Ларин? — спрашиваю, беря управление самолетом.

— Плохо что-то я ориентируюсь в лучах, — отвечает он.

— Давайте еще раз зайдем по цели вместе! — предложил ему.

Только входим в атаку, опять слышу:

— Товарищ командир! Теряю пространственное положение, берите управление!

Несколько заходов делаю я, затем предлагаю повторить ему. Только войдет в лучи, кричит:

— Не могу.

Что же, все ясно. Зачем человека зря мучить? Товарищ Ларин достаточно опытный летчик и хорошо знает свои силы и способности. Пошли на посадку. Временно пришлось отстранить Ларина от ночных полетов. Через некоторое время по состоянию здоровья Ларину пришлось распрощаться с авиацией. После этого случая я решил еще более придирчиво относиться к технике пи-



лоти́рования своих заместителей и помощников, хотя они были старыми опытными летчиками. По служебному положению эта категория летчиков в воздухе редко проверялась. Решил я проверить их по слепой подготовке, под колпаком. Полетел со своим заместителем по политчасти летчиком I класса майором В.С. Бабиным. Несмотря на то, что он все время летал в облаках наравне со всеми летчиками, на этот раз полет под колпаком у него не получился. Очень большие отклонения по скорости, высоте и курсу. Допускать к полетам в сложных метеоусловиях (СМУ) на боевом самолете майора Бабина я не мог и не имел морального права. Но отстранить его от полетов как рядового летчика тоже было нельзя. Этим я подорвал бы его авторитет.

— Что-то плоховато получилось в полете, товарищ командир, — говорит мне Бабин.

— Для тебя — особенно плохо, Вася, — сказал я. Чтобы дальше не смущать и правильно выйти из положения, говорю ему:

— Не горюй, Васенька, все поправимо. Сделаем так: пока ты на боевом не лета́й. Бери спарку, сажай в кабину опытного летчика и приступай к тренировке. Как только отлетаешь, немедленно уезжай с аэродрома по своим служебным делам, по политработе. На разборе полетов я объявлю всему летному составу о том, что майор Бабин временно не летает на боевом самолете ввиду чрезвычайной занятости по партийной политработе. Ну, как, приемлемо?

— Вполне, товарищ командир, спасибо.

— Не благодарить ты меня должен, Вася, а упрек сделать, почему я так долго с тобой не слетал. Ведь за твою технику пилоти́рования и твое благополучие в воздухе отвечаю лично я, и я обязан теперь исправить свою ошибку. А тебя прошу в дальнейшем немедленно ставить меня в известность, если что не так получается в полете. И делай это без всякого стеснения. Мы с тобой являемся руководи-



телями большого коллектива, и мы обязаны на своем личном примере обучать и воспитывать подчиненных. Если что не так сказал, возражай, — сказал я тогда Бабину.

— Возражений нет, товарищ командир, еще раз благодарю за совет и поддержку.

Майор Бабин В.С. был замечательным политработником. С ним работать было одно удовольствие. Летал днем и ночью в сложных метеоусловиях, пользовался деловым авторитетом среди личного состава полка. Сам небольшого роста, плотного телосложения, с правильными чертами лица офицер. Очень умело пользовался своей властью как заместитель. Сколько мы с ним работали, не помню случая, чтобы кто-либо из личного состава его не послушал. Все его уважали и его требования выполняли безоговорочно. У него энергии хватало на все. Он очень много труда вкладывал в вопросы воспитательной работы. Если в полку что-нибудь случится вроде самоволки, нарушения воинской дисциплины, халатности в службе и т.д., майор Бабин занимается разбором этого дела, анализом причин и принятием мер воздействия, то мне, как командиру полка, можно было совершенно не вмешиваться. Я хорошо знал своего замполита — он начатое на полпути не оставит, а доведет дело до конца и только потом придет докладывать: что он сделал, какие меры принял. Что мне оставалось делать? Только от души поблагодарить и еще раз сказать ему спасибо. А ведь часто бывало у других, да и у меня был замполит другой после него, как что, сразу бежит и жалуется на непорядки. Такие безынициативные товарищи не пользовались авторитетом у людей и мало от них мы, командиры, ощущали практическую помощь, хотя многие из них, не являясь летчиками, не летали, а только занимались партийно-политической работой. Майор Бабин был сильным замполитом, всесторонне подготовленным офицером и боевым летчиком-истребителем. Хорошо и слаженно мы с ним проработали вместе, дружно



жили, и это давало свои результаты. Наш 404-й ИАП считался на хорошем счету в дивизии и в ВВС флота. Очень жаль было мне расставаться с таким человеком и замечательным офицером, но пришлось. В.С. Бабин был направлен на учебу. До конца его учебы мы поддерживали с ним связь, но затем связь прекратилась, и о дальнейшей его службе сведений не имел.

### **Подготовка перехватчиков**

1954 год был для наших Военно-воздушных сил годом интенсивной подготовки летчиков к полетам на боевых самолетах в любых метеоусловиях днем и ночью. Кроме того, с начала года поступили на вооружение самолеты-перехватчики — МиГ-17 ПФ. Обучение летчиков на данном типе самолетов для перехвата противника в любых условиях дня и ночи было новым элементом в авиачастях. Обучить летчика пилотировать МиГ-17 ПФ никакого труда не составляло, так как самолет отличался от обыкновенного МиГ-17 только специальным оборудованием на борту для обнаружения целей и форсированным устройством двигателя. Но обучить летчика обнаружить цель в воздухе при ее невидимости и поразить из фотокинопулемета — задача одна из самых сложных. Опыт перенять было неоткуда. Этот вид подготовки был новым в авиации. Система обучения заключалась в следующем. В каком-то районе, на какой-то высоте летает цель-бомбардировщик или истребитель с угловыми отражателями. Цель идет в облаках или же ночью без навигационных огней. По команде командного пункта вылетает летчик-перехватчик. Командный пункт своими радиотехническими средствами выводит перехватчик в район цели. С момента обнаружения цели на экране прибора перехватчик, пилотируя самолет, маневрируя по высоте, курсу и скорости, производит сближение, прицеливание и атаку со стрельбой из



фотокинопулемета по невидимой цели. Все эти операции летчик выполняет в облаках или ночью, пилотируя свой самолет вслепую, то есть по приборам. После выполнения задания радиотехнических средств построить маневр для захода на посадку по системе оборудования слепой посадки, пробить облака вниз и произвести посадку. Я не ставлю целью подробно описывать, какие сложнейшие задачи решает летчик в воздухе при полетах в сложных метеоусловиях днем или ночью. Но из вышесказанного видно, что в таких полетах от летчика требуется максимум внимания, собранность, дисциплинированность, большая выдержка, умение пилотировать реактивный истребитель по приборам и знание многочисленных систем, агрегатов, приборов и цифровых данных. Такие сложные задачи способны решать летчики, которые отвечают перечисленным требованиям. Кроме всего сказанного, надо еще отметить особенность условий аэродромного базирования. Дело в том, что подобные полеты летчики выполняли в основном над Тихим океаном, а посадку производили на аэродромах, вблизи которых расположены многочисленные, различные по высоте сопки. Эти факторы также в определенной степени усложняли действия летчика при полетах в сложных метеоусловиях.

В полку, в котором я командовал, была сформирована 1-я эскадрилья из сильных летчиков для освоения самолетов-перехватчиков. Таких эскадрилий было всего три на Дальнем Востоке, в каждой дивизии по одной. К лету 1954 года перехватчики в моем полку только осваивали самолет. К перехватам еще не приступали. С первых дней своего пребывания в полку я понял, что в этой эскадрилье необходимо максимум внимания и «зеленая улица» в полетах днем и ночью. Казалось бы, командование полка, я лично старались сделать все возможное, чтобы быстрее ввести в строй перехватчиков, но, скажу откровенно, за эту эскадрилью я имел большие неприятности от командова-



ния ВВС ТОФ. Полностью заняться одной этой эскадрильей я не мог, так как остальные две эскадрильи тоже решали сложные задачи. Надо было к концу года подготовить летчиков I класса основного состава полка. Все же первая наша эскадрилья имела преимущество во всех вопросах. Обстановка была следующая: ежедневно или еженежно о каждом совершенном полете на перехватчиках докладывалось в Москву. Поэтому горе бывало нам, если хоть один полет недолетаем и не выполним плановую таблицу. Контролировал штаб дивизии и штаб ВВС ТОФ. Надо признаться, дело прошлое, что при организации полетов и выполнении их на перехватчиках приходилось иногда отступать от норм и законов безопасности и рисковать.

Например, стремясь выполнить полностью плановую таблицу, не пренебрегая предупреждением метеослужбы об ухудшении погоды, долетались до того момента, пока аэродром полностью был закрыт туманом ночью. Пять самолетов, оставшихся в воздухе, пришлось перенацелить на запасной аэродром. Но из-за плохой организации дежурной службы на запасном аэродроме ночью чуть-чуть не имели большие неприятности. Только благодаря высокой выучке, выдержке летчиков они произвели благополучную посадку на исходе горючего. Пять самолетов сели в сложной обстановке на запасном аэродроме благополучно. Я, как командир, отвечающий за организацию проведения полетов, имел полное право быть довольным исходом ночных полетов на перехватчиках. Но наутро мое настроение было испорчено. С утра шла подготовка опять к ночным полетам всего полка. Мой заместитель подполковник В.Г. Тихонов подошел и говорит мне:

— Товарищ командир! Вас к проводу.

— Кто вызывает? — спрашиваю. Мы находились в лагерьях.

— Начальник штаба корпуса, чувствуется, злой, — отвечает Тихонов.





Иду, беру телефонную трубку и сразу же слышу массу упреков по своему адресу. На мою попытку оправдаться, объяснить положение слышу ответ:

— Соединяю вас с командующим, объясните ему.

— Кто у телефона?

— Командир 404-го полка подполковник Чалбаш, слушаю вас, товарищ командующий, — отвечаю.

— Вы, товарищ Чалбаш, почему ночью недовыполнили план полетов?

— Товарищ командующий! Вам, наверно, доложил штаб, в каких рискованных условиях ночью летали и какой был исход, я считаю...

— Меня не интересует, что вы считаете. Вы, как командир полка, тормозите подготовку перехватчиков. Если и впредь так будете работать, я вас сниму!

Пока он говорил мне эти фразы, я кипел от обиды и не понимал, как можно еще форсировать подготовку: грубо нарушая законы элементов безопасности полетов? В общем, мои нервы не выдержали, и, признаюсь, дерзко ответил:

— Ну, что делать, снимайте, товарищ командующий, по-другому работать не умею.

Аппарат щелкнул, и я положил трубку.

Вот и все. Докомандовался. Сколько вложено труда и энергии за короткий срок в этом полку, полк набирал неплохой темп, дела выправляются, люди замечательные, и все придется оставлять на полпути. От этих грустных мыслей меня отвлек Тихонов.

— Ну, что там, товарищ командир?

— Плохо, Василий Герасимович. Меня снимут.

— Да что вы, за что?

— Как за что? Командующий сказал, что я торможу подготовку перехватчиков.

— Я тоже ничего не понимаю. Как еще можно, что и как ускорить? Неужели вчерашнего урока недостаточно?



— Все это верно, Василий Герасимович, но раз сказал: «Сниму», то он шутить не будет. Я этого не боюсь. Для меня работа найдется. Вот что, Василий Герасимович, придется тебе принимать полк и продолжать дальше дела. Другого вряд ли сейчас пришлют. Прошу тебя, не лезь на рожон и не поддавайся соблазнам. Обстановка требует любыми путями ускорить подготовку перехватчиков. Мы с тобой это хорошо знаем. Но все равно главное в нашем деле — безопасность летчика. От этого принципа не отступай. А теперь пошли к летчикам, будем продолжать подготовку к ночи.

Я уже смирился с тем, что меня не сегодня так завтра снимут. Только жаль, что не предоставляется возможность высказать свое мнение о порядках и к чему они приведут. Командующий авиацией ВВС ТОФ Герой Советского Союза генерал Конарев был очень требовательным и жестоким. Об этом все знали, и очень многие его боялись. Сам бывший летчик, он в годы войны героически сражался с врагом. Рассказывали его сослуживцы следующий случай. В годы войны Конарев командовал авиационным полком. За проявленное мужество и героизм в борьбе с врагом ему было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Когда эту радостную весть узнали в полку, Конарев был в воздухе. Начальник штаба полка и заместитель по политчасти решили встретить своего командира на аэродроме, сообщить ему радостную весть и первыми поздравить. Конарев произвел посадку. Зарулил свой самолет, вышел из кабины. Тут ему сообщили об указе и стали поздравлять. Он спокойно выслушал, как будто ничего особенного не случилось, и, обращаясь к начальнику штаба, говорит:

— Вы почему не бриты?

— А вы почему с расстегнутым воротничком ходите? — обращаясь к замполиту. — По пять суток домашнего ареста вам. Идите.



Те сначала подумали, что он шутит, но потом убедились, что это вовсе не шутка, и постарались побыстрее убраться подальше с глаз долой.

Вот такой был характер нашего командующего генерала Конарева. Зная его характер, я не сомневался, что он не изменит своего решения обо мне, но пока что я еще не был снят с должности, а полк готовился летать ночью. Поэтому я был обязан подавить в себе обиду и, как всегда, организовать, проконтролировать подготовку и осуществить ночные полеты. К концу подготовки к полетам приехал из основной базы командир дивизии полковник Леонов.

— Ты что здесь натворил?

— Ничего особенного, товарищ командир, просто поговорил по телефону с командующим, — ответил я.

— Ну и как?

— Ничего. Сказал, сниму.

— Поговорил, значит?

— Да, поговорили по душам.

— Поехали к нему, вызывает «на коврик», — сказал Леонов. Мы говорили «на коврик», когда высшее начальство вызывало для разгона.

«Ну вот, начинается. И скоро будет конец», — подумал я.

Приехали во Владивосток, в штаб Военно-воздушных сил ТОФ. В приемной командующего уже ждали приглашенные. Нас пригласили в кабинет к командующему. Зашли. Выстроили по чинам. Стоят два генерала, три полковника и самым последним я, как самый младший по чину и должности. В этом кабинете я был впервые. Кабинет огромный. Стоит письменный стол, большой овальный стол, стулья. На полу ковры. Никому из присутствующих не было предложено сесть, даже двум генералам. Мы стоим и ждем. Командующий сидит за столом и ложечкой помешивает чай в стакане. Затем, отпив глоток



чаю, командующий обратился к начальнику штаба ВВС генералу Невзорову:

— Что скажете вы, почему вчера ночью перехватчики не выполнили план?

Генерал Невзоров объяснил причины, но ответственность с меня не сняли.

— А вы, полковник (начальник штаба корпуса, исполняющий обязанности командира корпуса временно), как оцениваете ночные полеты? — спрашивает командующий.

Здесь последовал ответ, полностью обвиняющий меня. В общем, никто в мою пользу ничего не говорит. Единственная надежда на моего командира дивизии, он знает всю обстановку и за меня заступится, думаю я. К сожалению, и здесь веских фактов в свою пользу я не услышал и решил, что вопрос ясен, меня тут же с должности снимет командующий. Мне терять больше нечего было. Решил высказать хоть напоследок все, что думаю о порядках, о методике подготовки летчиков, об организации служб и т.д.

Дошла моя очередь держать ответ.

— Ну, теперь послушаем вас, командир полка, — обращаясь ко мне, сказал командующий, допивая свой чай.

Я начал говорить. Мой командир дивизии, стоящий рядом со мной в строю, начал дергать меня за руки и шептать:

— Что ты делаешь? Что ты говоришь!

— Товарищ Леонов! Не мешайте, пусть говорит, слово ему дано, — сказал командующий, заметив беспокойство Леонова.

Эти слова командующего еще больше подзадорили меня, и я высказал все, что считал необходимым. Закончил я свое выступление следующим выводом:

— При такой организации на аэродроме, где семь полков и всем надо усиленно летать, для перехватчиков явно мало летных смен, цели для перехвата базируются



очень далеко, связь с ними плохая, вылеты срываются. И в итоге летчиков выпускаем в полет в явно грозящую опасностями погоду без учета особенностей аэродромной сети района, — грубое нарушение элементарных порядков и методики обучения, невозможно в кратчайший срок качественно и безопасно подготовить перехватчиков. Мы понимаем, что обстановка требует как можно быстрее подготовить боеспособных перехватчиков, поэтому я считаю целесообразным изменить отношение к системе подготовки летчиков, дать им зеленую улицу в полетах без ограничений. Только при таких условиях полк решит ответственную задачу.

Высказав все это, я был убежден, что сейчас последует решение:

— Раз вы не способны решать задачу с перехватчиками, я вас освобождаю от должности — и т.д.

Но, к моему удивлению, командующий, выслушав все, что я говорил, помолчал некоторое время, затем обратился к своему заместителю генералу Кадомцеву:

— Пройдите в свой кабинет с командиром дивизии и командиром полка, составьте план мероприятий по подготовке перехватчиков и дайте мне на утверждение. Идите. Все остальные свободны.

Я сразу не мог понять и осознать, что произошло, почему меня еще не сняли? В кабинете генерала товарища Кадомцева первым делом я попросил график летных смен полков на нашем аэродроме. Командующий дал такое право выбрать и взять для полка столько и такие смены полетов, сколько необходимо. Из графика я выбрал себе летные дни и ночи. Генерал Кадомцев взялся за голову:

— А что я дам остальным полкам?

— Не знаю, товарищ генерал, что вы дадите остальным, но мы взяли только необходимое, — ответил я.

План мероприятий был составлен. Командующий его утвердил. Наш полк имел право работать по скользяще-



му графику полетов. Цели-бомбардировщики были сразу же перебазированы на наш аэродром, и их летчики жили вместе с нашими летчиками в одном зале.

Генерал Конарев не зря был командующим. Несмотря на свой жестокий характер, принял тогда умное и грамотное решение. Этим самым создал благоприятные условия для подготовки перехватчиков. Чувствуя еще большую ответственность, я спал и видел лучшие методы и варианты подготовки летчиков. Дела в полку шли хорошо. Через некоторое время командующий изъявил желание присутствовать на ночных полетах полка. Все шло в обычном порядке. Летчики уверенно летели ночью в СМУ при минимуме погоды. Опыт был достаточным. Перед полетами в СМУ ночью разведку погоды производил всегда я сам. Командующий прибыл на КПД. Я доложил о готовности полка к полетам и, взяв разрешение, вылетел на разведку погоды. Вертикальный разрез и характер облачности доложил на КПД по радио. Обледенения самолета не было, но при посадке выяснилось, что нижний край облачности ниже минимума и понижается еще ниже, 180–200 метров.

Доложил командующему о погоде подробно, и он спросил:

— Какое ваше решение?

— Надо подождать, товарищ командир, облачность понижается, летать не безопасно, — ответил я.

— Ну, что же, подождем, — согласился он.

Еще раз проанализировал оптическую карту, получили свежие данные от запасных аэродромов, но ничего утешительного не было. По всему Приморью погода ниже всякого минимума. В таких условиях и при отсутствии лучшей погоды на запасном аэродроме начинать полеты ночью в СМУ запрещается. Идем, разговариваем. Настроение у командующего хорошее. И тут — кто его за язык дернул? — заместитель командира дивизии полковник Романов возьми да скажи:



— Знаете, товарищ командующий, погода опасная да еще ночью ...

Не дал ему договорить, как разозлился командующий, как начал читать ему мораль:

— Вы что, полковник, в авиации служите или где? Вам что здесь, полеты ночью прогулка, что ли? Как вы рассуждаете? Вы что, мне красных девиц обучаете или боевых летчиков? — Как пошел, как разошелся... повернулся ко мне:

— Командир полка! Начинайте полеты по плану.

— Есть начать полеты, товарищ командующий, — ответил я и тут же дал команду аппарату руководителя полетов.

Полеты начались. Подняли цель — бомбардировщик, затем выслали истребители на перехват, Тихонова предупредили:

— Пока выпускать только сильных летчиков.

Сам пошел вторым на перехват. Пока ничего, все в пределах нормы. Мы вдвоем сели. Нижний край 200 метров. В воздухе еще 6 самолетов. Начали возвращаться с интервалом 15–20 минут по одному на посадку. Очередной на посадочном курсе докладывает:

— Вниз пробил, 180 метров.

Надо немедленно возвращать остальных. Облачность понижается. Еще двое сели. 180–170 метров стал нижний край. Но летчики опытейшие, прекрасно владеют своим самолетом по приборам. Командующий, чувствуется, волнуется. Хотя не вмешивается в наши дела. Еще один сел. Нижний край стал 170–160 метров. Положение очень серьезное. На запасном аэродроме погода тоже не блещет. Летчик лучше сядет на свой аэродром при худших условиях, нежели на запасной, туда немного в лучших. Остался в воздухе один самолет. Все внимание на него. Я взял микрофон и стал подбадривать и успокаивать летчика на посадочном курсе:



— Идет отлично, вас видим (по локатору), выдерживайте режим снижения, запросите пеленг и т.д.

В общем, летчик Арнаут сел благополучно. Он вышел из облаков на высоте 150 метров, а это вдвое ниже установленного минимума ночью. Бомбардировщика посадили на запасном аэродроме.

Как только сел последний самолет, командующий вздохнул облегченно и сказал:

— Хорошие летчики сейчас летали, командир полка. Все ваши летчики так летают?

— Нет, товарищ командующий, не все, но большинство. И остальные будут так летать, будем учить, — ответил я.

— Хорошо. Сегодня больше летать запрещаю. Полеты закрывайте!

— Есть закрыть полеты, товарищ командующий. Жаль, план не выполнили.

— Ну-ну, не умничайте. Все надо делать разумно. До свидания.

Сел в машину и уехал. В дальнейшем всякое бывало. Командующий и ругал за дело и хвалил тоже за дело. Он был строгим, требовательным, но в целом справедливым командующим авиацией ТОФ.

Все же поставленную задачу на год пока решил неплохо. На подведении итогов за учебный год по боевой и политической подготовке командующий сам присутствовал. Наш 404-й ИЛП занял 1-е место. После совещания командующий подозвал меня к столу и стал беседовать:

— Так вы в отпуск уходите?

— Да, товарищ командир. Всем полком идем в отпуск. Остается 4 летчика для дежурства.

— А кто ими будет командовать?

— Остается с ними помощник по огневой подготовке майор Гамбург.





— Где думаете отдыхать?

— Думаю съездить в санаторий «Кульдур» радикулит полечить, товарищ командующий.

— А путевка есть?

— Путевка есть.

— Один или с супругой едете?

— С супругой вдвоем, товарищ командующий.

— А как добираться будете в санаторий?

— Поездом поедем, товарищ командующий.

— Может, самолетом вас отправить?

— Большое спасибо, товарищ командующий, но решил ехать поездом и отоспаться в дороге.

— Ну хорошо, езжайте отдохните, полечитесь. Ваш коллектив в этом году хорошо и много потрудился, — сказал командующий и пожелал хорошего отдыха.

В общем, расстались друзьями. Но дружба недолго продолжалась. Дней через десять после моего отъезда при вылете ночью по тревоге дежурного летчика на реального противника летчик Чазов по своей вине упустил направление на взлете, наскочил на ограничительные флажки, пробил керобак. Летчик принял решение прервать вылет. Полет был сорван. Наутро майор Гамбург был вызван к командующему «на коврик». Майор Гамбург оправдывался, оправдывался и, наконец, высказался:

— Да оставили таких летчиков, которые не могут вылетать по тревоге ...

— Как так — таких летчиков? Значит, Чалбаш халатно отнесся к дежурству и оставил плохих летчиков, — рассвирепел командующий, и нашей дружбе был тут же положен конец.

Командующий вправе был рассердиться, когда ему доложили, что я оставил плохих летчиков. На самом деле летчики были оставлены самые сильные и самые подготовленные. Майор Гамбург просто решил отвести от себя удар, охаял летчиков и свалил вину на меня. Об этом раз-



говоре я узнал, вернувшись из отпуса, от генерала Кадомцева.

— Как раз в это время командующий распределял легковые машины командирам полков, когда дошел до твоей фамилии... — кричал: «Старую ему, старую!», даже карандаш свой поломал, вычеркивая твою фамилию из списков, — рассказывал генерал Кадомцев, смеясь.

В 1954 году, согласно постановлению правительства, всем командирам полков, не имеющим машины, были выделены легковые машины «Победа» для служебного пользования. Но тут мой помощник «помог» мне получить старую, разбитую «Победу» с брезентовым верхом. Только летом 1955 года я получил служебную машину в полк — новую «Победу».

### **Жители гарнизона остались довольны**

Приближался Первомайский праздник 1956 года. Мы знали, что в этом году в лагеря выезжаем попозже, то есть в мае. Будучи начальником гарнизона, в начале апреля я задумался над таким вопросом: как сделать, чтобы Первомайский праздник в гарнизоне провести более организованно и более торжественно? Наш гарнизон, «Коммуна имени В.И. Ленина», был расположен вблизи деревушки, но в 25 километрах от ближайшего города Ворошилова-Уссурийска. Поэтому все зависело от нас самих: подготовка, организация мероприятий и проведение праздника. Вот тут-то пришла в голову такая идея: а что, если подготовиться и провести парад войск гарнизона в день 1 Мая? Как все это организовать, подготовить и провести, я хорошо знал, так как сам много раз участвовал в парадах и имел кое-какой опыт. Поделится этой идеей со своим замполитом В.С. Бабиным и начальником штаба Д.М. Бакуменко. Они мою идею



одобрили. Получив разрешение от командования дивизии, собрали командиров частей на совещание и поставили задачу, пришлось убедить, правда, с некоторым нажимом на отдельных товарищей, в целесообразности и необходимости данного мероприятия. После долгого обсуждения и разъяснения подробностей, как практически это осуществить, подавляющим большинством руководящего состава гарнизона задуманное мероприятие было одобрено. Без скептиков не обошлось, но они вынуждены были сдаться, так как в тот же день был подписан заранее заготовленный приказ по авиагарнизону о подготовке и проведении парада войск. Был выработан и составлен тщательно продуманный план-график тренировок личного состава частей. Несмотря на напряженную летную работу на аэродроме днем и ночью, подготовка частей к параду шла своим чередом. При этом она абсолютно не мешала ходу боевой и политической подготовки. Чем дальше, тем более охотно выходили части на тренировки, личный состав серьезно заинтересовался таким новым мероприятием.

Перед генеральной репетицией были еще раз уточнены задачи, порядок и вся динамика проведения парада. И 1 Мая погода, как по заказу, выдалась чудесной. С самого утра в гарнизоне чувствовалось оживление, приподнятое настроение не только военнослужащих, но и наших семей. Все с нетерпением ждали начала торжества. За час до начала парада личный состав частей гарнизона был выстроен на стадионе. Отдельной колонной выстроились школьники гарнизона с флажками и цветами. Наш стадион заранее был оборудован, празднично украшен и размечен для парада. Вместо трибуны был использован кузов грузовой машины. Стадион и трибуна были радиофицированы. Ровно в 10.00 по местному времени я, как начальник гарнизона и как принимающий парад, появился на стадионе, и начальник штаба



гарнизона подполковник Д.М. Бакуменко как командующий парадом доложил по форме о готовности войск к параду в честь международного праздника 1 Мая.

Обход частей, приветствие и поздравление проходили под оркестр по всей форме проведения войскового парада с одной только разницей. Вся эта процедура осуществлялась не на белых лошадях, как в прежние времена, и не на комфортабельных легковых автомобилях, как в наше время, а пешком. Все остальное было сделано и осуществлено точно по-уставному. После краткой речи с трибуны и прочтения приказа министра обороны была дана команда:

— К торжественному маршу...

После прохождения торжественным маршем частей гарнизона прошли строем наши школьники. Без всякого преувеличения отмечаю, что представители из дивизии, корпуса и гарнизона, стоящие на трибуне, были восхищены торжественностью момента, некоторые из них от прилива чувств и гордости не смогли удержать слезы, в том числе и офицеры-политработники. Парад смотрел весь гарнизон, все остались очень довольны и долго об этом говорили, вспоминая отдельные детали воинского парада. По инициативе умного и дальновидного замполита В.С. Бабина весь процесс от начала до конца парада был сфотографирован. Увидев на фото парад войск гарнизона, листая альбом с теми фотографиями, невольно мысленно возвращаясь к далеким прошедшим, но любимым, замечательным годам службы в рядах Военно-воздушных сил на Дальнем Востоке и жизни и деятельности замечательных людей авиационного гарнизона. Таким образом, задуманное мероприятие 1 Мая 1956 года было проведено успешно. Оно, как оказалось, по душе всем людям гарнизона.

В дни октябрьских праздников в 1959 году, оставаясь за командира дивизии, я был начальником гарнизона «Центральная угловая», еще раз захотелось организовать и провести парад войск. В данном гарнизоне



такое мероприятие тоже было новшеством. С большой активностью и помощью руководящего состава 7-й ИДД на этот раз также прошел военный парад успешно. И в принципе такие мероприятия приносят огромную пользу для личного состава частей. Жаль только, что не везде и не все этим занимались.

### **Почему летчики катапультировались?**

В 1956 году с весны полк опять находился в лагерях на аэродроме Кневичи. По-прежнему полк летал в сложных условиях и ночью. Прибывшее пополнение из молодых летчиков с завистью смотрело на летчиков, летающих в облаках, и каждый с нетерпением ждал хорошую погоду, чтобы полетать. Но в условиях Приморья на Дальнем Востоке летом хорошая погода — большая редкость. Бывали годы, когда месяцами солнце видели только те летчики, которые летали за облаками, а под облаками было пасмурно или шел дождь. Готовясь к полетам днем или ночью, мы всегда имели по 3 варианта плановой таблицы с тем, чтобы использовать любую погоду.

Это было летом. Однажды с раннего утра аэродром заволокло густым туманом. Получив доклады о готовности к полетам летного состава, авиационной техники и средств обеспечения, я подал команду всем отдыхать. Сам тоже устроился под плоскостью самолета и задремал. Примерно через час, когда начальник штаба Д.М. Бакуменко разбудил меня, туман начал рассеиваться, выглянуло солнышко. Без анализа метеорологической (синоптической) карты стало ясно, что погода будет хорошая и молодежь, наконец, полетает. Начали летать по варианту ПМУ (простые метеоусловия). По этому варианту я сам не летал, а руководил полетами. Нужно было проверить технику пилотирования молодых летчиков в зоне на пилотажа на спарках, затем звеньями



вылетать на боевых самолетах по заданию. Командиры звеньев приступили к проверке своих летчиков. Командир звена старший лейтенант Г.И. Казакевич начал опережать других. Сам помогал заправлять самолет керосином, сжатым воздухом, уже вылетает с третьим по счету своим летчиком лейтенантом Родниным. Я еще подумал о том, чтобы на разборе полетов отметить инициативу и расторопность командира звена Казакевича.

На командно-диспетчерском пункте полный порядок, все на своих местах, вылетают самолеты вовремя, в общем, все идет хорошо. Наконец-то осуществляется мечта молодых летчиков, они сегодня налетаются вдоволь. Денек как по заказу для них. Несколько бы таких деньков, и, глядишь, молодежь можно будет начинать обучать ночью. Только я размечтался о перспективах, о дальнейшей подготовке молодежи, вдруг слышу по радио доклад:

— Я — 254, катапультируюсь.

— Высота, место, что случилось?

Не успел я спросить, вижу, что уже один парашют в воздухе. Мне сразу не по себе стало. Я знаю, что индекс 254 — Казакевича. Значит, сам покинул самолет, а летчика оставил. «Значит, летчик погиб!» — размышляю. Вызвал срочно своего заместителя подполковника В.Г.Тихонова, приказал ему посадить все самолеты, а сам взял с собой старшего инженера полка А. Перунова, врача полка М.Б. Кубергера и поехал в направлении приземления парашютиста. Едем и, горем убитые, размышляем: что случилось, почему летчик Роднин не катапультировался? Когда мы подъехали ближе к месту, нас встретила целая группа ребятшек.

— Ребятки! Не видели, где опустился летчик на парашюте?

— Видели-видели, дядя командир, вон там стоит с парашютом, — и тут показывают нам направление.

— Ну, а как летчик себя чувствует, он не ранен?



— Нет, целый. Мы ему помогли собрать парашют. Такой молоденький. А самолет упал вон там, мы туда бежали, — рассказывали ребята, волнуясь и перебивая друг друга.

— А летчик с усами или без усов? — спросил я, не менее волнуясь.

— Нет, нет, усов у него нет. Он молоденький, — отвечают мальчишки.

Ну, теперь у меня отлегло от сердца. Значит, это Роднин. Значит, жив и здоров. Казакевич носит черные усы, и он сам передал, что катапультируется. Но где же он, удачно ли покинул самолет? Вот о чем я думаю, приближаясь к летчику с парашютом. Да, это стоит молодой летчик Роднин.

— Товарищ командир! Я точно выполнил приказ, я катапультировался. Мне приказал командир звена. Я выполнил приказ, — волнуясь, бледный, докладывает Роднин.

— Успокойтесь, Роднин, все хорошо. Где Казакевич?

— Ничего больше не знаю, товарищ командир, мы падали, он приказал катапультироваться. Я выполнил приказ, — отвечает Роднин. Сажаем летчика в машину, едем в направлении падения самолета. И что вы думаете? Сидит на собранном парашюте Казакевич. Сразу стало хорошо на душе. Оба летчика живы и здоровы. Это самое главное.

— Как себя чувствуете? — спросил я, не дожидаясь доклада.

— Чувствую хорошо, товарищ командир. Коленку малость ушиб, при катапультировании задел коленом о борт самолета.

— Садитесь в машину, поехали, там разберемся. А вы, Алексей Петрович, осмотрите место падения самолета, машину с аварийной командой вам пришлю, — распорядился я и уехал на аэродром.



Стали разбираться. Мое предположение подтвердилось: самолет попал в штопор. Командир звена Казакевич, опять-таки с целью выиграть время в полете, решил ускорить выполнение фигур высшего пилотажа, помогал летчику Роднину выполнять фигуры. На одной из вертикальных фигур перетянул ручку, зачем-то решил внести свое новое в аэродинамические свойства самолета. А самолет, обидевшись на грубое обращение, свалился в перевернутый штопор. Попад в такое сложное положение, Казакевич не смог вывести самолет из штопора. Заранее приказал своему летчику катапультироваться. Оставшись один в самолете, попытался все же вывести его из штопора, но, видя, что ничего не получается и высота уже мала, он нажал на кнопку передатчика, передал о своем решении на контрольно-диспетчерский пункт и катапультировался. Таким образом, летчики невредимы, а самолет погиб. Какая причина аварии? Ошибка в технике пилотирования самолетом, неумение вывести самолет из штопора вследствие беспорядочных и поспешных действий в кабине. Полк потерял дорогостоящий самолет из-за небрежности и спешки летчика. Но, учитывая, что в такой сложной обстановке Казакевич не растерялся, принял правильное решение, спас своего летчика, самого себя, я ограничился взысканием, т.е. выговором в приказе по полку. С таким решением согласилось командование дивизии и ВВС флота. Пришлось мне лично вылетать на спарке с Казакевичем, еще раз показать ему вывод самолета из штопора в различных вариантах. В настоящее время Казакевич находится в запасе, в городе Киеве, работает. Мы с ним очень часто встречаемся, так как живем в одном доме. Происшествие с Казакевичем явилось еще раз убедительным примером для всего летного состава того, что самолет не позволяет грубого обращения с собой, не разрешает вмешиваться в собственные аэродинамические свойства, а требует к себе вежливого, почти-





тельного обращения и строгого выполнения инструкции по технике пилотирования. Об этом я постарался еще раз сказать летчикам на разборе полетов.

## **Еще раз о спешке и к чему она приводит**

История авиации знает многочисленные примеры с трагическими последствиями из-за необдуманной спешки в деле подготовки летных кадров. Несмотря на это, к сожалению, и по сей день иногда допускаются случаи необоснованной торопливости со стороны малых или больших авиационных специалистов в деле освоения различных нововведений в подготовке. Остановлюсь на одном крупном летном происшествии.

Я уже отмечал, что период 1954–1956 годов был периодом усиленной и массовой подготовки летного состава авиационных частей к полетам в СМУ днем и ночью. Два полка нашей дивизии эту задачу уже решили, а один полк (бывший мой полк, где я начинал службу на Дальнем Востоке в должности заместителя командира полка) эту задачу решал с большим опозданием, и не по своей вине. Это было в начале октября. Я, находясь в лагерях со своим полком, прибыл в выходной день на свою основную базу на побывку к семье. Узнав, что я приехал в гарнизон, командир 494-го полка подполковник А.Ф. Маньковский позвонил мне на квартиру.

— Эмир! Извини, что беспокою, знаю, что приехал на день отдохнуть, но вынужден просить тебя помочь мне завтра.

— С большим удовольствием, Анатолий Филиппович, если смогу помочь. В чем нужна моя помощь?

— Завтра, в воскресенье, по данным метеослужбы, ожидаются облака, хотим использовать погоду. Прошу тебя слетать с тремя летчиками и дать заключение на самостоятельный вылет на боевом.



Как я мог отказать своему товарищу, коллеге и бывшему своему командиру полка Маньковскому?

— Анатолий Филиппович, с удовольствием сделаю это для тебя, планируй смело, но возьми официальное разрешение на это от командира дивизии.

Моя супруга, узнав содержание нашего разговора, попыталась было проявить недовольство: приехал на один день и придется снова идти летать. Пришлось успокоить ее тем, что, во-первых, на полетах я буду занят не более 3–4 часов; во-вторых, не могу я отказать своему коллеге в трудную минуту.

Через час примерно позвонил командир дивизии:

— Помогите, пожалуйста, Маньковскому завтра, чтобы побольше летчиков выпустить на полеты в облаках. У него некому на проверку летать.

— Я готов, товарищ командир, если вы разрешаете.

— Вот и хорошо. Я был уверен, что не откажешь. Давай поможем ему, вытащим его из прорыва, — сказал полковник Леонов.

Утром в назначенное время вылетел на спарке с проверяемым летчиком. Погода была благоприятной: облака многослойные, спокойные, нижний край высокий, в пределах 700–800 метров, то есть как раз те условия, при которых можно выпускать летчика впервые самого на боевом самолете. Выполненный проверяемым летчиком полет мне не понравился. Летчик чувствовал себя в воздухе неуверенно, допускал ошибки в пилотировании самолета по приборам. Записать в летную книжку оценку «хорошо» и дать разрешение на самостоятельный вылет я не имел морального права, обманывать летчика и самого себя я не мог. Но, с другой стороны, отказать, забраковать летчика и не разрешить ему вылет на боевом значит помешать полку выполнить задачу дня.

А мне искренне хотелось, чтобы сегодня летчики Маньковского полетали в облаках.



Как быть? Как только мы зарулили на заправочную, подбежал заместитель командира полка майор Голушков и спросил:

— Ну, как, Александр Михайлович, можно его выпустить на боевом?

— Нет, — ответил я твердо. — Нельзя, дорогой Виктор Данилович, выпускать этого летчика в облака на боевом.

Он, естественно, расстроился. Мне жалко было их огорчать, но и против своей совести идти я тоже не мог. Я принял такое решение:

— Виктор Данилович, договорись с руководителем полетов, и я сделаю с этим летчиком еще один полет. Если он исправит свои ошибки, тогда дам разрешение на вылет.

Такое решение устраивало и летчика, жаждущего летать самому в облаках, и командование полка. Дополнительный вылет нам был разрешен. Самолет был заправлен, и мы ждали своей очереди на запуск двигателя.

Прослушивая по радио воздушную обстановку, я понял, что погода стала резко ухудшаться. В воздухе оказались в это время четыре самолета, из них два боевых. Зная особенность Приморья, что погода здесь очень быстро и резко меняется, руководитель полетов поторопился выпустить на боевых двух летчиков. Только тогда, когда стало ясно угрожающее положение, был прекращен выпуск в полет самолетов. Было принято решение выпустить нас на спарке с целью сделать доразведку погоды и выяснить обстановку в полете. После взлета на высоте 250 метров вошли в облака. Картина резко изменилась. Облачность уплотнилась, слои слились, появились признаки обледенения, стрелка АРК-5 (автоматического радиоконкомпаса) стала вращаться в различные стороны.

Оценив обстановку, я передал на КДП:

— АРК работает неустойчиво. Обледенение, болтанка в облаках. Никого больше не выпускайте!



Впереди нас на эшелоне находилось два самолета, один на боевом курсе, а еще два уже успели сесть. Обстановка стала очень сложной. По докладам впереди идущих летчиков и по командам руководителя полетов видно было, что обстановка стала нервной. Мой летчик тоже стал гоняться за стрелкой АРК-5 и нервничать. Зная, какой должен быть курс по дистанционному гидромагнитному компасу после разворота на приводную станцию, приказал летчику выдерживать курс, не обращая внимания на радиокомпас. Полет проходил по системе ОСП. Коротко расскажу о том, как такой полет выполняется.

После взлета летчик должен выдержать прямую по времени, затем развернуться на приводную станцию по АРК-5 и следовать на привод, выдерживая стрелку АРК-5 на «0» и контролируя себя по курсу по ДГМК-3 (дистанционному гидромагнитическому компасу). При этом самолет должен выдерживать строго заданную высоту (эшелон) и скорость. Определив выход на приводную станцию, отвернуть на расчетный угол и по истечении времени по часам развернуться на посадочный курс, перейти на снижение, выпустить шасси; строго выдерживая режим снижения, пройти дальнюю приводную станцию на установленной по инструкции для данного аэродрома высоте. Выпустить щитки на посадочный угол, выдерживая еще точнее режим (вертикальная скорость снижения, АРК-5, курс, скорость, авиагоризонт), выйти на ближнюю приводную станцию на строго определенной высоте. При правильном соблюдении всех этих элементов летчик обязан выйти из облаков в районе ближней приводной станции на высоте, обеспечивающей правильный расчет на посадку и направление снижения строго по посадочной полосе. Как видно из сказанного, полет по системе ОСП в облаках, и за облаками, и ночью представляет определенную сложность и трудность.



Он выполняется по приборам. В таких условиях могут летать только летчики, имеющие достаточную тренировку в слепой подготовке, умеющие пилотировать самолет по показаниям комплекса приборов в кабине самолета. Кроме того, летчик, летающий в СМУ, должен уметь благополучно завершить полет при отказе одного или более приборов в работе, ориентируясь и сопоставляя показания остальных действующих приборов. Прежде чем выпустить летчика на боевом самолете в самостоятельный полет в подобных условиях, необходимо тщательно проверить его на двухместном самолете, и только после того, как проверяющий убедится в подготовленности летчика, его выпускают в полет.

Такая методика, такие порядки и нормы были уже давно утверждены на основе теории и практики. Нарушение же, отступление от этих правил, как обычно, приводили и приводят к тяжелым последствиям. Но, стремясь побыстрее решить задачу, быстрее подготовить летчиков к боевым действиям в СМУ, отдельные малые или большие авиационные начальники, пользуясь своим служебным положением, иногда допускали отклонения от элементарных правил и норм безопасности полета.

Так и было в описываемом случае. Летчик на боевом самолете, оказавшись в более усложненной обстановке, не мог справиться с ним в полете. Он не был подготовлен к такой неожиданной сложной метеорологической обстановке, хотя имел хорошую летную подготовку и опыт в летной работе. Летчик оказался в тяжелом положении. АРК-5 отказал из-за обледенения его антенны, в облаках появилась болтанка (вертикальные потоки). Не имея достаточного опыта в полетах в СМУ, летчик не смог выдержать правильный режим, у него просто не хватило объема внимания следить одновременно за показаниями всех приборов и своевременно реагировать. Летчик перестал отвечать на запросы с земли по радио. Не



отвечал он и на мои запросы с воздуха. Когда мы стали снижаться, на посадочном курсе пошел сильный мокрый снег, видимость под облаками ухудшилась до предела. Мы произвели посадку. По времени летчик на боевом самолете должен был сесть раньше нас, но этого не случилось. Все еще не теряли надежды на то, что летчик где-то, возможно, сядет вынужденно. Но надежды оказались напрасными. Никто с аэродрома не уходил. Настроение у всех было подавленное, предчувствия недобрые. Пошел настоящий снег. За каких-либо полчаса все вокруг побелело. Только на душе становилось все тревожнее и все больнее. Предчувствие подтвердилось. Получили официальное сообщение о том, что в таком-то районе, в такое-то время упал самолет МиГ-17, летчик погиб. Почему погиб командир эскадрильи, опытный летчик капитан Сапего? Только потому, что была допущена спешка. Хотя она была допущена из благородных намерений, чтобы к концу учебного года полк смог решить поставленные задачи. Нужна ли была такая спешка? Нет, не нужна. Обстановка не требовала, чтобы так рисковать, не было нужды в этом. Летчик был подготовлен на скорую руку, проверен и выпущен также на «скоростях» без учета особенностей погоды в данный период года. Если бы погода так быстро и резко не изменилась в худшую сторону, капитан Сапего прекрасно справился бы в тех условиях, в каких был проверен в воздухе. Но стоило только измениться погоде, и подготовка летчика оказалась недостаточной. Кто в этом виноват? Все. Руководящие товарищи, проверяющий и даже мы, помогающие в этот день полку. Все увлеклись, самоуспокоились и не подсказали, не удержали от спешки некоторых товарищей. Это еще и еще раз подсказывает командирам всех степеней: не нарушайте методику обучения, не нарушайте законы, правила и нормы, утвержденные кровью многих прекрасных летчиков.



## Советские летчики не хуже американских...

В 1956 году работу в сложных метеоусловиях и ночью наш полк опять проводил в лагерях на аэродроме Кневичи. В разгар напряженной летной работы летом к нам в полк приехал из Москвы инспектор ВВС ПВО страны. После ознакомления с жизнью и деятельностью полка в течение нескольких дней инспектор имел со мной длительную беседу. Идея этой беседы, как я понял, заключалась в дополнительных мероприятиях, направленных на ускорение подготовки летчиков-перехватчиков. В конце беседы состоялся такой разговор:

— Американские летчики-перехватчики налетывают в месяц по 100–120 часов. А у вас в среднем выходит сколько?

— У нас в среднем 30–35 часов.

— Вот видите, какая большая разница!

Меня, как командира, сильно задело такое необъективное сравнение в пользу американских летчиков. Тем более что в процессе беседы я неоднократно говорил о наших трудностях, о причинах медленного продвижения вперед по программе с перехватчиками. Казалось бы, мы все предпринимали, чтобы максимально и эффективно использовать каждый час летного времени на старте днем и ночью, стремились по возможности давать «зеленую улицу» нашим перехватчикам. Иногда даже приходилось идти на сознательные нарушения некоторых летных норм и правил, то есть на риск. Но при сложившихся обстоятельствах дать перехватчикам больший налет мы не могли.

Поэтому я ответил на упрек так:

— Советские летчики не хуже американских. Они могут налетать побольше, чем американские, если будут созданы необходимые условия для этого.

— А что вы считаете необходимым сделать, чтобы увеличить налет перехватчикам? — спросил меня полковник. Я изложил свои соображения на этот счет:



1. Объединить перехватчиков организационно, чтобы они были в руках одного, а не нескольких, командования.

2. Предоставить в распоряжение перехватчиков подготовленный и оборудованный для слепых полетов бетонированный аэродром, то есть аэродром 1-го класса. Так как с взлетно-посадочной полосы с металлическим покрытием эксплуатировать самолеты-перехватчики невозможно из-за частых выходов из строя специального оборудования от сильных вибраций при взлете и посадке (специальная лаборатория на самолете Ли-2 с бригадой заводских рабочих только и успевала ремонтировать станции на наших самолетах).

3. Не ограничивать перехватчиков установленными незначительными летными сменами, чтобы они могли использовать любое время дня и ночи для полетов.

Инспектор выслушал меня, задал несколько вопросов и, прощаясь, сказал:

— Я записал все ваши предложения и пожелания, приеду в Москву, доложу командующему.

Он уехал. Мы продолжали свое дело. Мне и в голову не приходило, что после разговора с инспектором может что-либо измениться. А на самом деле получилось так: к началу августа мы свою задачу в лагерях выполнили. Облачная погода в этот период в Приморье уже заканчивается, и нам больше в лагерях делать нечего. Полк наш перебазировался на свою основную базу (на зимние квартиры) аэродром Коммуна им. В.И. Ленина и продолжал работу в основном ночью. В ту памятную ночь, возвращаясь с очередного задания, запросил разрешение на посадку и получил такой ответ:

— Посадку разрешаю. После посадки срочно явитесь ко мне, у меня 201.

— Понял вас, — отвечаю, а сам думаю: чего это вдруг так срочно меня вызывает командир дивизии на команд-





ный пункт дивизии? Когда прибыл на командный пункт, командир ИАД спрашивает:

— Как леталось, какая погода над морем, что на завтра планируете?

Стоим на «мостике», на КДП, разговариваем о том о сем. О летных делах, конечно.

— Ты ничего не знаешь, новость не слышал?

— Нет, товарищ командир, а что?

— Да, брат, дела...

— Что же случилось, товарищ полковник? — спрашиваю с нетерпением, хотя отлично знаю его выдержку. Перед тем, как сообщить что-то значительное, он смеется, потом говорит:

— Что же, значит, расставаться будем с тобой, уходишь от нас?

— Как так ухожу, куда?

— С сегодняшнего дня твой полк расформирован, — сказал он и опять сделал паузу, наблюдая за тем, как я на это реагирую. От такого неожиданного сообщения любой бы на моем месте разволновался. Это же огромное событие, когда предстоит распрощаться со всем тем, что создано годами упорного труда всего коллектива авиационной части. Самое тяжелое, это распрощаться с друзьями-товарищами по оружию, дружным трудолюбивым коллективом. Когда услышал это слово «расформирован», у меня мурашки по спине побежали. Сразу и слова не мог вымолвить и спросить, как и почему. После длинной паузы мой командир дивизии полковник Гришин, улыбаясь, спросил:

— Ну, как, доволен теперь?

— Товарищ командир! Как это я могу быть довольным? Или вы шутите?

— Разве такими вещами шутят? Я думал, ты догадался, в чем дело, поэтому так спросил, — сказал полковник Гришин.



Когда он это сказал, я начал успокаиваться, ожидая, что услышу дальше.

— Ну ладно. Поволновался и хватит. Слушай внимательно! Приказом министра обороны с сегодняшнего дня, то есть 16 августа, твой полк расформирован. Приказано сформировать полк перехватчиков. Номер твоего бывшего полка сохраняется. Оставляешь себе штаб полка в полном составе, первую авиаэскадрилью (перехватчиков) и ТЭЧ (технико-эксплуатационную часть). 2-ю и 3-ю эскадрильи передаешь в полном составе в другие полки и соответственно получаешь от них две авиаэскадрильи перехватчиков. Таким образом, все перехватчики сосредотачиваются в одном полку. Сформированный новый полк переходит в состав №... дивизии, а наша дивизия получает вместо вас другой полк, то есть полки меняются. Место дальнейшего базирования твоего полка: аэродром Центральная угловая. К реализации данного мероприятия приступить завтра с утра. Все ясно?

— Теперь все ясно, товарищ командир. А вначале здорово вы меня напугали.

— Скажи честно, рад этому делу или нет?

— Скажу вам так, как думаю и понимаю. С одной стороны, огорчен тем, что придется расставаться с большинством своего коллектива и своей дивизией, но, с другой стороны, рад этому важному для дела мероприятию. Вы сами отлично понимаете, создание полка перехватчиков — это единое руководство, единые задачи в боевой подготовке, бетонированный аэродром 1-го класса. Все это необходимо, как воздух, для успешной и ускоренной подготовки летчиков истребителей-перехватчиков. Поэтому считаю, что данное мероприятие задумано совершенно правильно и своевременно.

— Что я могу тебе сказать? Все правильно и логично. Это большое и хорошее дело. Очень жаль мне отпускать от себя такой полк, замечательный коллектив, но инте-



ресы дела этого требуют, поэтому и я за это мероприятие, — сказал командир дивизии.

После уточнения ряда практических вопросов по предстоящей работе полковник Гришин сказал мне:

— Сегодня об этом деле никому говорить не следует, отлетайте всю свою смену, а завтра утром объявите и приступите к делу.

Попрощался и уехал в штаб дивизии. Закончили полеты в час ночи. Поработали хорошо. В эту ночь я не смог уснуть до утра. Предстоящая задача была очень ответственная и сложная. Надо было все до мелочей продумать и осуществить в кратчайшие сроки, чтобы полк в новом составе смог действовать немедленно после перебазирования. Нет необходимости утомлять читателя перечислением множества различных вопросов, связанных с предстоящим делом. Одно можно сказать: работа предстояла большая и сложная. Кроме обеспечения безопасности перелетов и исключения ЧП в наземных эшелонах, надо было продумать, организовать и решить очень много хозяйственных, организационных и бытовых вопросов, а также вопросов, связанных со всеми видами обеспечения полка в новых условиях.

Утром следующего дня после постановки задачи руководящему составу полка я вылетел на новое место базирования для ознакомления с обстановкой. Прилетев на аэродром, представился новому командиру дивизии полковнику Малявкину. Там уже обо всем знали. Доложив свои соображения о перебазировании, получив ряд указаний от нового командира дивизии, улетел обратно к себе.

В общем, работа началась, как говорится, «колесо закрутилось». В гарнизоне оживление, разговоры, «довольные» и «недовольные», всякое было. Конечно, было о чем поговорить любителям. Уходил один полк, а приходил другой. Для всех было все ново, особенно для на-



ших семей. Ведь до чего народ изобретательный, даже придумали и сложили песенку. Один куплет до сих пор помнится:

— Чалбаши, Чалбаши,  
До чего ж вы хороши.  
Эскадрилья в Угловой,  
Остальные в Унаши.

(На аэродром Унаши уходила часть нашего коллектива.)

Даже теперь, когда встречаемся здесь в Киеве, однополчане вспоминают эту песенку. За два дня основная задача была решена. Все заняли свои места по новой дислокации. Все прошло неплохо, без каких-либо происшествий. Полк в новом составе приступил к решению задач по боевой и политической подготовке. Летно-технический состав пока еще жил в лагерных условиях, семьи находились в прежних гарнизонах. В один из таких дней существования нового полка мне позвонил в гостиницу дежурный по штабу дивизии и сообщил радостную весть. Приказом МО от 16 августа 1956 года мне присвоено очередное воинское звание «полковник». Оказывается, приказ о формировании полка перехватчиков и присвоении звания был подписан в один день. Таким образом, стало абсолютно очевидно, что идея создания полка в то время возникла после нашей беседы летом с инспектором из Москвы. Высшее командование прислушалось к предложениям и пожеланиям, которые я высказал инспектору по поводу улучшения условий подготовки перехватчиков.

Надо сказать, что основной костяк летного состава был крепким и опытным. Поэтому с первых дней был взят хороший темп. Полеты проводились с большой интенсивностью днем и ночью с неплохими результатами в перехватах «целей». Но почти никогда не бывает так, чтобы весь летный состав полка был одинаково подго-



товленным. Всегда бывает так: одна категория сильная, крепкая, другая средняя и еще одна, послабее, это молодежь. В нашем полку были две первые категории. Когда во второй половине сентября облаков совершенно не стало, в полетах ночью участвовали в основном летчики средней категории, чтобы за осенне-зимний период дать максимальный налет ночью и оттренироваться по системе ОСП, а с началом весны уже приступить к полетам в СМУ ночью. Как раз в этот период произошел неприятный, но очень поучительный случай.

### **Летчика и самолет пришлось списать**

Это было 21 сентября 1956 года.

Ночь была прекрасная, лунная, безоблачная. Видимость — «миллион на миллион», как говорят летчики. Я находился в воздухе, на спарке проверял летчика под колпаком. Летчик пилотирует, а я сижу, прослушивая эфир. Знаю по позывным, какие летчики находятся в воздухе и что они делают. Вдруг замечаю отдельные клочки тонкой пелены над морем. Разворачиваюсь и иду в подозрительный район. Да, сомнений нет. Тонкий слой облачности формируется над морем буквально на глазах. Это «вынос», так называются облака, формирующиеся тонким слоем над морем и затем быстро выносимые на сушу. Хорошо зная особенности погоды в Приморье, особенно свойства ночных выносов, немедленно даю команду руководителю полетов (полетами руководил заместитель майор И.И. Жигалов):

— Никого в воздух не выпускайте, немедленно посадите всех!

Я уже знаю, что через каких-то 10–12 минут аэродром будет закрыт выносом. На аэродроме, конечно, удивлены такой команде, так как там чудесная погода. Подаю команду в воздух:



— Всем на боевых, немедленно на посадку!

На боевых как раз летчики, не летающие ночью в СМУ, а на спарках опытные инструкторы, они сядут в любых условиях. С тревогой наблюдаю, как коварный вынос уже закрывает аэродром. Несколько летчиков успели сесть, а пять остались в воздухе за облаками. Быстренько сажусь, приезжаю на КДП. Первым делом надо успокоить летчиков, затем по одному заводить на посадку по системе ОСП. На КДП присутствует командир дивизии полковник Малявкин. Вижу, руководитель полетов волнуется. Да это и понятно. Майор Жигалов недавно стал моим заместителем и только начал руководить полетами. В такой ответственный момент не хочется со стороны наблюдать, как тяжело приходится подчиненному, поэтому беру управление полетами на себя. Зная уровень подготовки летчиков, принимаю решение, кого, как готовить к посадке. Нижний край облачности высокий, 800 метров, толщина всего 300–400 метров. Для опытного летчика это самая пустяковая облачность. Но для неопытного, да еще в районе аэродрома сопка высотой 900 метров, это опасно.

В общем, не буду описывать волнения и переживания всех присутствующих на КДП, пока четыре летчика благополучно произвели посадку. Остался в воздухе лейтенант Иванов. Он заходил по системе. Все идет хорошо. Связь с ним отличная. Мы на своем локаторе его видим, пеленг правильный. Летчик вышел на посадочный курс, доложил о выпуске шасси и щитков, снижается. Прошло всего несколько секунд, слышим по радио его голос:

— Самолет горит, катапультируюсь!

Что остается делать после такого сообщения? Откровенно говоря, я хотел было дать команду, если еще не поздно:

— Катапультируйтесь! — Уже нажал на кнопку микрофона, но тут уже вмешался командир дивизии:



— Подождите катапультироваться, запросите еще раз.

К счастью, он вмешался вовремя. Но в таких случаях, как говорят, и палка имеет два конца, очень рискованно отменять решение летчика с земли. Я запросил летчика:

— Ваша высота?

— Высота 2000 метров.

— Температура, как работает двигатель?

— Температура 750°, все нормально, — отвечает Иванов.

— Пожар наблюдается или нет? Огнетушители не использовали?

— Пожара нет, кнопку не нажимал.

— Все в порядке, вас видим, запросите пеленг, станьте в вираж!

Летчик запросил пеленг. Самолет оказался в стороне от посадочного курса. В дальнейшем, успокоив летчика, оказав ему помощь подсказками, удалось его вывести под облака. Вышел он строго по створу взлетно-посадочной полосы и смог бы произвести посадку. Но теперь уже мы не дали ему сесть, так как не горели зеленые лампочки наружной сигнализации о выпуске шасси. Летчик докладывает, что шасси выпустил. Заходит на посадку уже визуально, но мы снова отправляем его на второй круг, опять не горят лампочки. Делаем запрос:

— Горят ли лампочки в кабине?

Он отвечает:

— В кабине тоже не горят.

— А красные лампочки горят?

— Красные тоже не горят, — отвечает он. Значит, шасси на замки не встало, решаем мы. Он проходит над нами, но шасси не видно, темно.

— Нажмите на контрольную кнопку, горят ли при этом красные лампочки? — спрашиваю.

— Ничего не горит, — отвечает Иванов.



— Пройдите еще раз над стартом пониже, посмотрим шасси! — дал команду и, отдав микрофон заместителю, подбежал к «Т». Летчик прошел надо мной, шасси видно, но встало оно на замки или нет, неизвестно. Пришлось летчика сажать, так как керосин уже был на исходе. Летчик сел нормально, шасси было в порядке. Когда самолет зарулил на заправочную, мы все уже были там. Все, кто присутствовал при осмотре самолета, от удивления ахнули. Фюзеляж самолета был изрешечен. Бревна через всасывающее сопло двигателя пробили фюзеляж в нескольких местах, и два бревна застряли в самолете.

Расследование данного случая установило следующее: летчик Иванов, снижаясь на посадочном курсе, не выдержал установленный режим снижения по вертикальной плоскости. За высотой не наблюдал, опомнился только тогда, когда самолет стал цеплять за верхушки деревьев в лесу. Резко выхватив самолет, перевел его в набор высоты. При касании самолета о верхушки деревьев от вылетающих искр из реактивного сопла двигателя загорелись верхушки хвойных деревьев. Увидев их в перископ, отражающий заднюю сферу самолета, летчик принял это за пожар на самолете и доложил на землю. Кроме того, при ударе самолета о деревья была разрушена вся электропроводка самолета, и по этой причине не могла срабатывать сигнализация шасси.

Самолет ремонту не подлежит, летчик списан из авиации и уволен в запас, причем списан не по этому случаю, в частности, а по причине неуверенности и даже некоторой боязни летать в дальнейшем. Этот случай подробно описан ввиду того, что он является очень поучительным во всех отношениях, и для командиров, организующих и проводящих полеты, и для летного состава всех категорий.

Летчик Иванов уехал в Ленинград. Через год наш офицер, будучи в отпуске, встретил его на улице, разговорились. Задал вопрос:





— Чем занимаешься?

Иванов ответил:

— Работаю в киностудии.

— А что, артистом стал, что ли?

— Да нет, я там шум создаю во время киносъемок, — ответил Иванов.

Он действительно работал в киностудии. Ему дали специальный авиационный мотор, установленный на стенде, и, когда требовался шумовой эффект при съемках, вызывали Иванова по телефону, он приезжал, запускал свой мотор М-11, создавал необходимые шумы и уезжал домой. Правильно говорится в пословице: не было бы счастья, да несчастье помогло. Человек, может быть, нашел свое применение в другом месте.

### **Опыт — дело хорошее, но тренаж нужен каждому летчику**

В авиации очень часто приходится слышать такие выражения: «Ничего, он старый, опытный летчик, справится». Такие слова слышал от других, да и самому приходилось их произносить. Что и говорить, опыт дело великое, опытный летчик быстро осваивает новую технику, новые и сложные элементы летного дела. Опытный летчик при усложненной воздушной и метеорологической обстановке сумеет принять правильное и грамотное решение в полете, найдет выход в различных сложных и аварийных ситуациях в воздухе, обеспечив при этом безопасность себе и своему самолету. Все это так, и никто не посмеет утверждать обратное. Но для успешного решения задач летной подготовки в современных условиях и обеспечения безопасности полета одного опыта еще недостаточно. Авиационная техника бурно растет, управление мощными сверхзвуковыми реактивными самолетами всемерно усложняется, соответственно усложняются



задачи, решаемые летчиком-истребителем. Поэтому от летчика требуется много знаний и упорного труда для успешной летной работы в современных условиях. Хочется особо остановиться на одном элементе из комплекса необходимых знаний и умений летчика. Это тренаж в кабине своего самолета. Кто из летчиков понял вкус этого дела, тот очень хорошо знает, что тренаж в кабине самолета — великое дело.

Кабина самолета является постоянным рабочим местом летчика. Нет нужды доказывать, что от степени освоения своего рабочего места, от знания в совершенстве принципов действия агрегатов, узлов, автоматов, кнопок, тумблеров, их взаимодействия, порядка и последовательности действий в кабине при различных условиях полета, от понимания физической сущности происходящих в системах, агрегатах изменений при управлении ими из кабины зависит весь успех летного дела. Это положение полностью относится к любой профессии, а к авиации в особенности. Многочисленными примерами доказано, что в наше время только тот летчик способен успешно выполнять полетные задания днем и ночью, кто свободно, уверенно чувствует себя на своем рабочем месте, легко ориентируется в кабине и отработал свои действия до автоматизма. Если кто-то всего этого не понимает, он рано или поздно поплатится за свое легкомыслие.

Однажды ночью чуть-чуть не поплатился я сам. Полк летал на перехваты целей. В эту ночь я не руководил полетами, а летал на задание. Независимо от того, руководит ли командир полка полетами или нет, у него свободного времени не остается ни днем, во время подготовки, ни вечером перед полетами, ни во время полетов на старте. У него многочисленный круг обязанностей на любом этапе летного дня или ночи, так как в любое время, в любой обстановке за летное дело в полку отвечает командир. Поэтому бывают такие дни, когда закрутишься



с делами, а выкроить часок времени на себя, чтобы потренироваться в кабине, не сможешь.

Так и было на этот раз. Два вылета на спарке сделал, скоро лететь на боевом на перехват. Нахожусь на КДП, дел хватает. Руководитель полетов напомнил: через 10 минут вылетать. Успел только подъехать к своему самолету, сесть в кабину, привязаться, и уже подошло время запускать двигатель. Вроде все осмотрел, все включил, все сделал, чтобы вырुлить и взлететь. Взлетел, убрал шасси, щитки, чувствую, самолет тянет вправо, кренится. С нарастанием скорости усилие на ручку все больше возрастает. Уже одной рукой не могу удержать самолет, силы не хватает. Что делать? Мысли работают, опережая друг друга: что может быть? Самолет настолько тянет вправо и вниз, что вот-вот больше не смогу его удержать. За короткие секунды успеваешь все же о многом передумать, особенно одна назойливая мысль вертится в голове: «Неужели все... неужели сейчас все оборвется и все кончится». Очень трудно передать и оправдать то чувство, которое возникло в тот момент, когда на мгновение напало полное безразличие, захотелось отпустить управление и будь что будет... но это было только на мгновение. Из последних сил удерживая машину от падения, сообразил: уменьшай скорость, будет легче держать. Я уже понял, что произошло, и стопроцентно был убежден в причине случившегося: забыл включить тумблер бустерного управления элеронами на правом пульте в кабине. Но бросить управление правой рукой, дотянуться к правому пульту, быстро найти нужный тумблер ночью и включить его — дело сложное. В общем, удалось уменьшить скорость. Машину удерживать стало легче. А когда включил нужный тумблер, самолет стал как игрушка, т.е. легкоуправляемым.

После возвращения с задания собрал весь летный состав и произвел разбор и полный анализ случившегося



ся со мной в полете. Умолчать об этом деле из-за ложного стыда я не мог, как летчик и как командир. Зато это было ярким уроком для всего летного состава, лучшим доказательством необходимости тренажа в кабине независимо от чина и ранга. От того, что я признал свои ошибки, тем более их обнародовал, мой авторитет летчика и командира нисколько не пострадал. Наоборот, этот случай еще раз убедил летчиков в необходимости систематически тренироваться в кабине самолета, особенно перед ночными полетами. У меня до этого был еще случай, когда в полете ночью потребовалось прикрыть доступ горячего воздуха в кабину, а я вместо крана отопительной системы по ошибке открыл кран наполнения воздухом системы противоперегрузочного костюма и от давления чуть не задохнулся. Это натолкнуло меня на мысль, что, несмотря на большую занятость своими служебными делами, следует изыскать время для личного тренажа в кабине самолета перед ночными полетами. На деле получалась такая картина: летчиков своих учил летному делу, от них требовал строгого выполнения всех летных правил и законов, даже приходилось наказывать нарушителей, а сам фактически эти правила нарушал. Чтобы больше не возвращаться к этому вопросу, приведу еще один пример. К сожалению, этот случай окончился трагически.

Это произошло ночью 24 сентября 1959 года. Летчик I класса, опытный специалист после окончания Военно-воздушной академии командовал авиационным полком там же, в Приморье. Затем стал помощником командира дивизии по огневой подготовке. Летчик был педантичный и требовательный к себе. Малейшая неисправность в самолете или незначительный насморк — в полет не пойдет. Летал он хорошо. Прекрасный методист, он строго требовал точного выполнения законов летной жизни и сам их не нарушал. Будучи заместителем командира



дивизии по летной подготовке, я по долгу службы планировал летную подготовку, контролировал и отвечал за безопасность полетов руководящего летного состава дивизии, в том числе того летчика, о ком идет речь. Уровень его подготовки я знал хорошо. Летал он без ограничения днем и ночью при минимуме погоды на боевых самолетах и в качестве инструктора на спарках. С Василием Илларионовичем Слышко мы проработали вместе около двух лет в согласии и дружбе.

Когда подошло время уезжать мне из дивизии по увольнению в запас, я сдал свои обязанности временно ему. В.И. Слышко только что вернулся из очередного отпуска. Теперь он сам планировал себя на полеты и сам контролировал летную погоду в полках дивизии. 21 сентября с личным составом двух полков я попрощался днем, а с бывшим своим полком прощался вечером на построении полка перед ночными полетами. Вижу: стоит в строю вместе с летчиками Василий Слышко в летной форме. После того, как был строй распущен, я подошел к нему, и у нас произошел такой разговор:

— Ты что, Вася, решил сразу ночью летать после отпуска?

— Да нет. Я сегодня летаю еще в светлое время. Ночью сегодня не летаю.

— Не спеши, Вася, все же полтора месяца в отпуску был. Полетай сначала днем, затем слетай на спарке ночью, восстанови навыки. Не лишнее будет под колпачком слетать.

— Обязательно, Александр Михайлович, я сразу ночью не полечу, не беспокойся.

— Кого-кого, но тебя агитировать не приходится, сам знаешь, машина серьезная. Побольше посиди в кабине, хорошо натренируйся на земле: тренаж в кабине — великое дело, дорогой. Тебя учить не надо, сам все понимаешь.



— Все будет сделано строго по методике. Я после длительного перерыва сразу и не думаю ночью летать на боевом.

— Ну что же, ни пуха ни пера тебе, Василий Илларионович. Завтра утром меня уже здесь не будет. Ума не приложу, как я буду привыкать к новой гражданской жизни.

— Счастливого пути, Александр Михайлович. Поезжай, устраивайся. Пиши, как тебя там встретят, как устроился. Я думаю, еще годик полетаю. Через годик тоже буду собираться. Поеду в Таганрог, — сказал Вася, и мы распрощались...

Утром, прежде чем ехать в аэропорт, я поинтересовался у диспетчера, как прошли ночные полеты в полку? Узнав, что полк отлетал ночью нормально, я уехал в аэропорт и в 10 часов по местному времени на Ту-104 вылетел в Москву.

Позже, уже в Киеве, в начале октября получил письмо от сослуживцев, которые сообщили мне трагическую весть. В ночь с 24 на 25 сентября при выполнении задания на перехват цели на большой высоте на боевом самолете погиб подполковник Василий Илларионович Слышко. Получив такое известие, я долгое время не мог успокоиться и поверить, что такой аккуратный, такой грамотный, такой сильный летчик мог так просто погибнуть. По сообщениям товарищей, причина катастрофы точно не определена, предполагается кислородное голодание или потеря пространственного положения. Я думаю о последнем. Это более вероятно вот почему. Был длительный перерыв в ночных полетах, утрачены навыки в слепой подготовке. В.И. Слышко, пользуясь своей властью, запланировал себе полет на боевом самолете на задание. Этим самым нарушил методику обучения, не восстановил постепенно от простого к сложному свои навыки, не потренировался вначале в более простых условиях, а сразу же полетел ночью на сложное задание,



за что поплатился своей жизнью. Вот к каким тяжелым последствиям приводит пренебрежение правилами, законами, нормами авиационной жизни. Несмотря на чины и ранги, если ты летчик и имеешь дело со сложной авиационной техникой, обязан подчиниться авиационным законам без всяких упрощений. Не подчинишься, значит, будет плохо. Самолет этого никому не прощает.

### **Иллюзия в воздухе и как с ней бороться**

Что такое иллюзия с медицинской точки зрения, мне объяснить трудно. Но я постараюсь рассказать о ней с точки зрения летчика. Иллюзия в полете — это такое явление, когда нормальное положение самолета по отношению к горизонту летчику кажется ненормальным. У него появляется ложное представление о своем положении. Иными словами, летчик теряет пространственную ориентировку в воздухе.

Отчего появляется иллюзия в полете? Главным образом, это явление связано с ненормальной работой вестибулярного аппарата летчика. Кроме того, известно, что иллюзия бывает чаще всего у утомленных летчиков или внезапно попавших в сложную метеорологическую обстановку в полете, а также при болезненном состоянии их организма. Иллюзия — штука опасная. Она может привести к трагическим последствиям. Самолет летит правильно, ночью или в облаках, а летчику кажется, что он летит «с креном», даже вверх колесами, и ему хочется исправить положение, доверяясь своему чувству. За 22 года летной работы один-единственный раз я прочувствовал на себе, что такое иллюзия. До этого времени я знал об этом явлении из рассказов летчиков. И не раз приходилось помогать с земли летчикам при иллюзии командами по радио:

— Идете правильно.



- Мы вас видим.
- Пилотируйте только по приборам..
- Не смотрите по сторонам.
- Сейчас все пройдет...

Все кончалось хорошо. Со мной это случилось при следующих обстоятельствах. Полк, как обычно, вышел на ночные полеты, имея три варианта плановой таблицы. С наступлением темноты, сделав доразведку погоды, мы приняли решение: выполнить один вылет на перехват целей, затем работать по простому варианту. Была безоблачная лунная ночь. Погода для молодых летчиков. Перехваты мы выполняли, как правило, над морем. Первым вылетел на перехват летчик Мотлохов. Вторым взлетел я. Выполняя команды, набрал высоту и пришел в район перехвата. Над морем сильная дымка, горизонтальная видимость очень плохая. Светит луна, кругом бело. Впечатление такое, как будто летишь в молоке. Правда, для меня такая погода никакой сложности не представляет. Но вдруг я почувствовал себя дискомфортно. Куда ни посмотрю, везде вижу звезды. Внизу звезды (отражаются от воды), по сторонам звезды (горизонта не видно, сливается с морем), вверх посмотрю, тоже звезды. Что такое? Не пойму, в каком положении находится мой самолет. Все стало ясно, наступила иллюзия. Единственное и правильное решение в такой ситуации — управление самолетом должно быть только по приборам. Другого выхода нет, и не будет до тех пор, пока не пройдет иллюзия. Твердо зная об этом, я вцепился в приборы и стараюсь не смотреть по сторонам. Как назло, в таких случаях хочется смотреть на горизонт или по сторонам, чтобы быстрее преодолеть иллюзию.

Как только отрываешь взгляд от приборов, кажется, что самолет идет боком. Несколько раз появлялось желание «исправить» положение самолета, но каждый раз с большим трудом приходилось перебарывать в себе ложное ощущение и заставлять себя верить приборам,





пилотировать только по ним. Тут все зависит от личной воли и самодисциплины. За эти считанные секунды многое пришлось пережить. В тот момент я ухватился за такую мысль: хотя бы побыстрее навели меня из командного пункта на цель. Как только цель обнаружу на экране, попрошу летчика самолета цели включить навигационные огни. Увидев их, сразу сориентируюсь в пространстве. О своем положении никому ничего не сообщаю. Выполняю команды командного пункта по радио. Смотрю только на приборы и заставляю себя верить им, а не ощущению. Такое мое состояние продолжалось приблизительно около 40–50 секунд, затем ни с того ни с сего внезапно прошло. Все стало на свое место. Я уже мог смотреть по сторонам, вверх, вниз абсолютно свободно, прекрасно ориентируясь, где небо, где море и т.д.

Дальнейший полет проходил как обычно, без всяких затруднений. Задание было выполнено полностью. Таким образом, и мне пришлось один раз прочувствовать на себе такое неприятное для летчика явление, как иллюзия. Особенность иллюзии в том, что она появляется внезапно и исчезает так же внезапно без посторонней помощи. Еще во время моего затруднительного положения я передал на землю, чтобы никого в воздух над морем не выпускали. Очень сложная ночь была над морем, и я решил, что будет лучше, если в ту ночь мы отменим полеты над морем. Прибыв на командный пункт дивизии, доложил свое решение командиру дивизии полковнику С.Ф. Диканову. Он первым делом спросил:

— Что случилось?

— Пока ничего не случилось, товарищ командир, но ночь очень сложная, лунная, обманчивая. Горизонтальная видимость почти отсутствует в воздухе.

— Что же будем делать?

— Летать сегодня можно только над аэродромом, и то ограниченно, — ответил я.



— Слушай, может, преувеличиваешь, может, тебе показалось? Уж больно хороша ночь с земли.

— Товарищ командир! За всю свою летную работу такую ночь встречаю впервые. Думаю, что мне не только показалось, а на самом деле ночь обманчивая и коварная. Чтобы рассеять сомнения, давайте спросим летчика Мотлохова, он передо мной садился. Как он оценивает погоду?

Когда явился капитан Мотлохов, полковник Диканов спросил его:

— Как вы оцениваете погоду, товарищ Мотлохов?

Тот сразу посмотрел на меня: правду сказать или схитрить? Дело в том, что он знал: если скажет правду, то полеты закроют. А летчики потом будут считать виновником отмены полетов его. Обычно, выполняя разведку погоды в сложных условиях днем или ночью, капитан Мотлохов подробнейшим образом докладывал фактическую погоду. Как опытейший летчик-перехватчик Мотлохов выполнял полетные задания в сложнейших условиях и всегда успешно. А в эту ночь он тоже стал колебаться. Пока он раздумывал, как же ответить командиру дивизии и в то же время не подвести командира полка, я ему сказал:

— Товарищ Мотлохов, доложите погоду так, как вы лично ее оцениваете сегодня.

Тогда он смело ответил командиру дивизии:

— Товарищ полковник! Сколько я летаю днем и ночью в сложных метеоусловиях, такую ночь встречаю впервые. Сегодня ночью летать нельзя, по моему мнению. — И он стал рассказывать, как он очутился точно в таком же положении, как и я.

Было решено летать только над аэродромом. Сначала выпустили спарки. На одном из них был командир дивизии. Полетав в районе аэродрома, он передал по радио:

— Никого больше не выпускать, посадить всех!



На этом полеты были закрыты. Молодые летчики, покидая аэродром, не раз вздыхали, глядя на огромный диск луны, сожалея, что в такую лунную ночь не пришлось полетать. Все они, несомненно, думали в ту ночь о том, что «командиры перестраховываются», боятся ответственности. Но им это простительно, а наша задача — терпеливо, методично обучать и вводить в строй нашу молодежь, обеспечивая при этом их безопасность.

### **Как «прошел звук» над Владивостоком?**

В этот день летал по плану наш гвардейский полк. Денек удался хороший, было безоблачно, погода благоприятствовала нам, летчики отрабатывали переход звукового барьера. В первые дни, когда мы начали осваивать элемент полета на сверхзвуковой скорости, в гарнизоне можно было часто слышать тревожные вопросы взволнованных женщин:

— Что за взрывы?

— Бомбят, что ли?

Потом к этому привыкли, и все успокоились. Согласно инструкции по эксплуатации самолета переход на сверхзвуковую скорость разрешался на высоте 7000 метров и не ниже. Даже на этой высоте в момент перехода самолетом скорости звука на земле был слышен сильный звук взрыва, и при этом дрожали стекла окон. Поэтому мы требовали от летчиков строгого выдерживания высоты полета при переходе скорости звука.

В этот день все шло хорошо, полеты проводились строго по плану, летчики переходили звук. То в одной зоне, то в другой происходили «хлопки». Командир дивизии полковник Диканов отсутствовал на полетах, на КДП находился я. Дежурный по аэродрому докладывает мне:



— Товарищ полковник! Звонили из проходной, подъехали две легковые машины, просят пропустить на аэродром.

Не задумываясь, я ответил:

— Запретить!

Во время полетов мы в целях безопасности машины на аэродром не пускали вообще, а тут появляются посторонние машины, причем при освоении новой техники. Через 3–5 минут опять докладывают:

— Приехали городские власти из Владивостока, просят проехать к командованию дивизии.

— Пропустите, только лично встретьте у шлагбаума и сопроводите сюда, на КДП, — сказал я дежурному.

Машины подъехали. Вышли трое солидных мужчин и в сопровождении дежурного поднялись наверх.

— Кто здесь старший авиационный начальник?

— Я, полковник Чалбаш.

— Будем знакомы, секретарь горкома партии, председатель горисполкома, инструктор военного отдела при горкоме партии.

Первого секретаря горкома партии я знал в лицо, т.к. видел его раньше дважды на партактивах во Владивостоке. После знакомства произошел такой разговор:

— Как летаете, как нравится новая техника?

— Техника отличная, то, что надо для выполнения задач по охране границ на нашем участке, — ответил я.

— Сложная машина?

— Машина серьезная. Летчику теперь надо многое знать, иначе не удастся успешно ее эксплуатировать.

После обмена мнениями об освоении новой техники приезжие начали задавать мне конкретные вопросы по данному летному дню:

— Скажите, товарищ полковник, сегодня ничего не случилось у летчиков в воздухе?

— Да нет, никаких докладов не было, все идет по плану.



— А нет ли сегодня у вас стрельб? Не упало ли из самолета что-либо на землю?

— Стрельб нет, ничего не могло упасть. Товарищ Распопов! Сколько в воздухе самолетов? Проверьте связь со всеми! — обратился я к руководителю полетов командиру гвардейского полка — подполковнику Распопову.

— В воздухе шесть самолетов, связь с ними проверена, — доложил Распопов.

— Что-то случилось? — спросил я наших гостей с некоторой тревогой, догадываясь, что неспроста они задают такие вопросы.

— Мы приехали сюда, во-первых, познакомиться, как вы работаете. Во-вторых, убедиться, что у вас все летчики живы и здоровы, самолеты целы, и, в-третьих, удостовериться, правильно ли наше предположение о причине случившегося сегодня. В такое-то время... после прохода вашего самолета над городом все витринные стекла ГУМа разлетелись. Все, кто находился в это время в магазине и рядом, подняли панику, считая, что вражеский самолет бомбит город. Осколками стекол легко ранены два покупателя и один продавец. Самолет скрылся, уходя с набором высоты, по показаниям очевидцев.

— Все ясно, товарищ первый секретарь горкома. Самолет прошел звуковую скорость на низкой высоте. Сейчас мы этого летчика найдем, и он будет строго наказан за нарушение условий полета.

— Значит, это все же была звуковая волна, правильно мы предполагали?

— Абсолютно правильно. Переход скорости звука самолетом произошел точно над универмагом на неполюженной высоте, случай будет немедленно разобран со всем летным составом, а виновник строго наказан, — ответил я.

— Ничего, ничего, стекла поставят новые, а пострадавшие, узнав, в чем дело, в обиде на летчика не будут.



Летчика сильно не ругайте за это, ясно, это он это сделал не умышленно.

Наши гости побыли еще немного, посмотрели, как летают летчики, распрощались и уехали. Проводив гостей, не прекращая полеты, я занялся изучением и выявлением виновника данного происшествия. В указанное время по хронометражу в воздухе находились и проходили звук пять летчиков. Выписав их фамилии, вызывая по одному, стал выяснять, кто из них? Пока никто не признается. Двух летчиков пришлось вторично опросить. Еще одного отпустил. Остался один, и мое предчувствие, что это он, оправдалось. Это был инспектор по технике пилотирования дивизии майор Алексей Шерстюк. Он долго упирался, отрицал, но бесполезно.

— Алеша! Признайся по-честному, ты проходил звук на низкой высоте?

— Нет, товарищ командир, не я.

— Алеша! Если бы я сам не был летчиком, если бы сам не раз проходил звук и если бы я плохо тебя знал как летчика, ты бы смог меня провести. Теперь прошу тебя, ответь мне как летчик летчику: какая была высота?

Алексей Шерстюк молча думал и, наконец, признался:

— 5000 было, товарищ командир.

— Лешенька, точнее! Ты сам знаешь, что с 5000 метров звуковая волна не сможет разрушить стекла в палец толщиной.

— Какие стекла?

— Как какие? Ты же прошел звук над Владивостоком?

— Точно над городом.

— Так вот, после твоего прохода полопались витринные стекла в ГУМе.

— Не может быть!

— Ты считаешь, что сюда специально приехали и говорили неправду первый секретарь горкома партии и председатель горисполкома?



Мой Шерстюк смутился, начал волноваться, пока я его не успокоил:

— Ладно-ладно, успокойся. Предъявлять тебе возмещение ущерба никто не собирается. Давай будем откровенно говорить, какая была высота?

Алеша молчит.

— Леша! Ты же не рядовой летчик, а инспектор дивизии. Нам с тобой на этом горьком опыте надо учить и воспитывать летчиков в полках, поэтому надо точно знать, на какой высоте это произошло.

— 2000 было.

— Может, еще ниже? Скажи правду.

— Нет, не ниже, 2000 метров было.

На этом расследование было закончено. Точно не могу утверждать, но полагаю, что высота была еще ниже. Во всяком случае, нам стало известно еще одно качество этого грозного, сильного реактивного сверхзвукового самолета, созданного в нашей стране. Отныне появилась возможность штурмовать живую силу и технику врага способом перехода скорости звука на низких высотах над расположением вражеских войск. Этот случай был разобран со всем летным составом дивизии. За нарушение условий полета при переходе скорости звука майору А. Шерстюку было сделано серьезное внушение.

### **Маленький воздушный парад в честь Маршала Советского Союза Бирюзова**

Стало известно, что к нам прилетает главнокомандующий войск ПВО страны Маршал Советского Союза Бирюзов. Прославленного полководца, любимого главкома подобает встретить достойно. В этот день мы собирались лететь в Хабаровск на совещание у командующего армией. Командир дивизии принял такое решение:



— Товарищ Чалбаш! Оставайтесь на месте, продумайте и составьте программу полетов для встречи главкома. Летчиков отберите по своему усмотрению и проведите подготовку.

Я приступил к реализации поставленной задачи. В подготовке и проведении таких мероприятий я имел неплохой опыт, приобретенный при участии в воздушных парадах над Москвой, поэтому с большим желанием и удовольствием взялся за эту задачу. Программу я составил небольшую, но разнообразную, она сочетала элементы парадности с боевым применением истребителей. Хорошо зная уровень подготовки летчиков в полках, отобрал для этого дела лучших. Эскадрилья истребителей с аэродрома Унаши в тот же день перелетела к нам, на аэродром Центральная угловая. Остальные летчики были привлечены из местных полков. На следующий день приступили к тренировкам. Задумано было так: к моменту прибытия главкома на КДП должны появиться первые самолеты над аэродромом, затем без паузы, в динамике выполняются элементы полета по программе. Было просмотрено два варианта, на случай хорошей и плохой погоды. Времени у нас было всего три дня. Командир дивизии, вернувшись из Хабаровска, заявил мне:

— Подготовкой и осуществлением данного мероприятия полностью руководите вы. Я только встречаю и провожаю главкома.

Этот день настал. Погода явно неблагоприятная для зрительского показа задуманного. Высота облачности 1200 метров. Значит, состоится программа «минимум», т.е. ограниченная. Две пары истребителей по команде КП вылетели для встречи и сопровождения в воздухе самолета главкома. Все остальное было исполнено безукоризненно. Главком, прибыв на КДП, наблюдал и слышал всю динамику полетов по радио. Место его нахождения





было заранее радиофицировано. Несмотря на усложненную обстановку из-за погоды, наши летчики сумели показать свою неплохую подготовку. Как и было рассчитано по времени, эскадрилья истребителей из 12 самолетов в плотном строю в боевых порядках прошла над точкой на высоте 400 метров, затем, с небольшим набором, звенья разошлись. Первое звено прямо, два звена влево и вправо. Одно звено направилось стрелять по воздушной мишени, второе — на полигон стрелять по наземным целям, а третье над точкой, пара против пары провели воздушный бой. Очень красиво было наблюдать с земли, как проходил воздушный бой на низкой высоте, энергично, со срывами струй из плоскостей.

На такой высоте опасно проводить воздушный бой, но летчики были надежные, я был в них уверен. И только в самых критических моментах я вмешивался в управление воздушным боем по радио. В завершение программы провел над нами на высоте 200 метров на большой скорости сверхзвуковой истребитель, идеально выполнил несколько восходящих «бочек». Вся программа над точкой закончена. Об этом я подошел и доложил главком. Он спросил:

— Скоро будут садиться самолеты?

— Через 20 минут начнется посадка, товарищ Маршал Советского Союза, — ответил я.

— Хорошо. Подождем, посмотрим, как ваши летчики сажают самолеты, — сказал главком.

Он остался беседовать с командиром дивизии, а я пошел к своему месту, откуда руководил полетами. Звенья стали возвращаться, и началась посадка. Во время посадки главком с командиром дивизии подошли ближе, чтобы лучше наблюдать, как садятся летчики. При приземлении очередного самолета главнокомандующий обратился к командиру дивизии с таким вопросом:



— Как вы считаете, хорошо ли этот летчик произвел посадку?

— Нет, товарищ Маршал Советского Союза, летчик приземлил самолет на три колеса, а должен был садиться на два основных, затем опустить нос самолета на переднее колесо, — ответил командир дивизии.

— А по-моему, он хорошо сел. На хрена ему садиться на два колеса, когда у него есть третье, — сказал главноком, смеясь. Он был в очень хорошем настроении. Долго еще шутил. Когда ему доложили о результатах воздушных стрельб, он еще более оживился, похвалил всех участников данного вылета. Летчики действительно постарались. Все стрельбы были выполнены с оценкой «хорошо» и «отлично». Главком остался очень доволен действиями летчиков. Все летчики, участники вылета, были награждены маршалом Бирюзовым ценными подарками.

Мы пригласили главнокомандующего на обед. Он извинился, что не сможет пообедать с летчиками, что ему необходимо немедленно выехать во Владивосток по служебным делам. Тогда он сказал мне следующее:

— Вы, товарищ полковник, соберите всех летчиков, лично возглавляйте и обедайте без нас. А мы с командиром дивизии поедем сейчас во Владивосток.

— Слушаюсь, товарищ Маршал Советского Союза, — ответил я. Главнокомандующий тепло попрощался и ушел. Нам было, признаюсь, очень жаль так быстро распрощаться с таким замечательным военачальником, душевным человеком, отзывчивым и отечески заботливым, крупным военным специалистом Маршалом Советского Союза Бирюзовым. Но ничего не поделаешь, у главнокома очень много неотложных государственных задач. Мне оставалось выполнить его волю. Обед прошел организованно, в теплой и дружеской обстановке.



## **Видимо, меня спишут из реактивной авиации**

Я давно знал, что с барофункцией ушей у меня не-порядок. С этим дефектом я летал уже три года, скрыва-вая от всех. А летал я так. При глубоком пикировании, когда от резких перепадов давления у меня появлялась нестерпимая боль в лобной части, я прекращал пикиро-вание, делал площадку, затем опять снижался. В таких случаях уши всегда заложены. Когда я прилетал, садил-ся, заруливал, выключал двигатели и ко мне обращались специалисты с вопросами о работе спецоборудования в полете, я их не слышал. Я молча вылезал из кабины, подходил к консоли крыла, держась одной рукой за кры-ло, другой зажимал нос и продувал уши. После этого я слышал нормально и отвечал на вопросы. Но при такой продувке у меня перед глазами появлялась искорки и кружилась голова, поэтому я и держался за крыло ру-кой. Я знал, что очень рискованно дальше так летать, но мне даже страшно было подумать, как я смогу жить без авиации, без своего любимого дела, если меня спишут. На ежегодных летных медицинских комиссиях на вопрос специалистов:

— Есть жалобы?

— Нет жалоб, — отвечал я. Учитывая, что я старый, опытный летчик, врачи особенно не придирались, и каждый раз я признавался годным к летной работе без ограничений. Зная свою особенность, я так и летал, приспособливаясь. Однажды ночью, в полете, я сделал большую глупость и чуть не поплатился из-за этого. При возвращении на аэродром, при снижении мне заложило уши и появились резкие боли. Дай, думаю, продую уши. Как только я это сделал, голова закружилась... и сам перепугался. Затем все восстановилось, и я произвел благополучную посадку. Ну, думаю, такое баловство мо-жет дорого обойтись. Через некоторое время, опять но-



чью, летая на спарке в качестве инструктора, решил еще раз поэкспериментировать. Таким же способом продул уши. Опять точно такая же картина. Но здесь опасности не было. Самолет пилотировал проверяемый летчик. Теперь я уже твердо понял, что такие эксперименты больше проводить нельзя. Надо терпеть, приспособливаться и летать так, как летал до этого.

Как-то днем полетели на высоту парой, я шел ведомым в строю с целью проверить, как летчик выполняет маршрутный полет на большой высоте. Полет был несложным. Летчик выполнял задание и при подходе к аэродрому запросил разрешение снижаться. лейтенант Анатолий Резник (впоследствии подполковник), молодой, здоровый летчик, ввел свою машину в пикирование с углом около 70 градусов. Что поделаешь, мне отставать от него неудобно. Пикируя с ним рядом, чувствую сильные головные боли. Кричу ему по радио:

— Выводи!

— Не понял вас, — отвечает Резник.

— Выводи, делай площадку, такой-сякой... — кричу ему. После посадки он меня спрашивает:

— Товарищ полковник! А что, я неправильно пикировал? Чего вы кричали: «Выводи!»?

— Нет, друг мой. Пикировал ты правильно. Но не забывай, что рядом с тобой был «старик», который не любит уже такие резкие снижения. В твоём возрасте я мог пикировать с любым углом и с любой высоты. Понял теперь, почему я кричал на тебя?

— Теперь понял, товарищ командир, учту впредь, — ответил Резник. Но учитывать что-либо кому-либо долго не пришлось.

Как раз в это время пришла директива, гласящая следующее: «Всех летчиков реактивной авиации в возрасте свыше 36 лет и летчиков в звании «полковник» впредь на медицинские летные комиссии не представлять, а на-



правлять в окружные госпитали и после полного исследования выносить решение о годности к полетам». Эта директива вышла вследствие двух тяжелых летных происшествий в конце 1958 года. Одна катастрофа произошла днем в сложных метеоусловиях. Погиб летчик, полковник. Другой трагический случай произошел ночью. Самолет приземлился нормально, окончил пробег и стал. С полосы не сруливает. На категорические требования руководителя полетов — «освободите полосу» летчик не реагирует. Когда подъехали к самолету, выяснилось, что летчик, тоже в звании «полковник», сидит в кабине мертвый. У него произошло кровоизлияние в мозг в полете. Вот почему было принято решение — отныне «нашего брата» полностью исследовать в условиях военного госпиталя.

В начале 1959 года я был направлен в госпиталь в Хабаровск. Целых двадцать дней находился я там. Было сделано четыре прокола в гайморовы пазухи. В конце концов, после всестороннего исследования меня пригласили на врачебную комиссию и объявили «приговор». Председатель комиссии, симпатичный, весь седой старичок, полковник медицинской службы, сказал:

— Мне весьма жаль, и рука моя дрожит, подписывая решение о дальнейшей негодности вас к полетам на реактивной технике. При всем уважении к вашему опыту, как летчика I класса, не могу и не имею права вас допустить к полетам. Мы вас списываем с летной работы.

Пока он говорил, я все еще не верил, что это конец, думал, он просто пугает меня, хочет знать, как я на это буду реагировать, маленькая надежда еще была, думал, упрошу хоть ограниченно летать. Но он слушать не стал и объявил:

— Вы свободны, товарищ полковник. Завтра получите документы, а заключение вышлем в дивизию. Можете ехать домой.



Стало ясно, что любые разговоры, обещания, уверения, чтобы не списали с летной работы, бесполезны. Моя летная жизнь с этого дня оборвалась. Очень долго я не мог привыкнуть к этой мысли. Все думал наивно, может, изменится что-либо. Через две недели пришло заключение. Это было уже окончательно и бесповоротно. Как раз в это время на нашем аэродроме командующий нашей армии генерал-лейтенант Подольский проводил сборы руководящего состава армии. Он уже знал мою историю. Мне передали, что командующий изъявил желание поговорить со мной. Многие считали нашего командующего очень строгим, жестким и требовательным человеком. Даже некоторые большие командиры старались лишний раз не попадаться ему на глаза. А я был и остаюсь совершенно другого мнения о нем.

Генерал Подольский был строгим, требовательным командующим, это правда. Но это был справедливый, очень хорошо знающий свое дело офицер. Кто знал и исправно выполнял порученное ему дело на своем участке, тот не боялся его. Он действительно жестко требовал и наказывал тех товарищей, которые по своей халатности допускали серьезные промахи в своей работе. Так и должно быть в армии. Грешно обижаться подчиненным на своего командира, который строго, но справедливо требует дело от подчиненных. Много раз приходилось мне встречаться по службе с генералом Подольским, но я не помню, чтобы он когда-либо накричал, отругал несправедливо. Если и ругал, то только за дело. Он знал меня, как летчика, как бывшего командира полка перехватчиков, как заместителя командира дивизии по летной подготовке. Я до сих пор с гордостью вспоминаю о том, что, работая в его подчинении, я чувствовал некоторое уважение к себе с его стороны.

Когда я узнал, что командующий хочет со мной поговорить, я от души обрадовался, и даже появилась некото-



рая надежда на то, что, может быть, он что-либо сможет сделать, и я еще полетаю. Поэтому, идя на предстоящий разговор, я чувствовал некоторое волнение. Разговор состоялся прямо на аэродроме, перед его отлетом к себе в штаб в Хабаровск. Настроение у командующего было очень хорошее.

— Ну, как дальше будем служить, товарищ Чалбаш?

— С летной работы меня списали, товарищ командующий.

— Знаю-знаю, тут, брат, я хоть и командующий, но помочь ничем не могу, не имею права. На эту тему разговор и не будет.

— Тогда придется увольняться, товарищ командующий.

— Нет. Увольнять не будем. Есть директива таких летчиков не увольнять. Будете служить, будете командовать, не летая.

— Товарищ командующий! Не могу я командовать, не летая сам. В авиации это неприемлемо.

— А как же я, не летающий, командую армией?

— Потому что у вас летающие есть, поэтому вы командуете армией. — Когда я это сказал, он сам и все присутствующие генералы и офицеры засмеялись.

— Это вы очень правильно подметили, — сказал он. — До конца года будете работать на своем месте. Не так просто среди учебного года подобрать и поставить на должность заместителя командира дивизии другого товарища. Вот так, до конца года и разговора быть не может вас освободить. Опыт у вас богатый, летчик I класса, будете командовать, как и до сих пор, только летать не будете, и все.

— Товарищ командующий! Я вас прошу, раз так получилось, увольняйте меня в запас. Не привык я так работать, самому не летая, командовать, требовать от летчиков.



— Нет, нет, товарищ Чалбаш. Увольнять не буду. Зачем вам увольняться? Ехать есть куда, как с квартирой, куда приедете?

— Да так особенно и некуда. Но будем устраиваться, товарищ командующий.

— Вот видите, и ехать некуда. Увольняться вам сейчас нет никакой необходимости. В конце года заберем вас в Хабаровск, получите квартиру в городе, послужите еще годика три-четыре, а там видно будет. Может, и квартиру обменяете на другой город, когда уволитесь. Мы вас знаем, не обидим. Дадим хорошую должность, будете служить.

— Товарищ командующий! Мне очень тяжело будет осваивать другую специальность после стольких лет летной работы. Очень вас прошу, увольняйте.

— Ну вот скажите, зачем вам увольняться, ну зачем? Куда вы поедете? Вы посмотрите на него: ему дают дельный совет, а он все на своем! Вот мое решение: до конца года об увольнении речи не будет. А там посмотрим. Ясно вам?

— Ясно, товарищ командующий. — Мне самому было уже неудобно отнимать у такого человека время, у него каждая минута дорога. Да и сумерки наступали, ему надо улетать, моторы у Ли-2 уже запущены экипажем. Командующий, прощаясь, еще раз напомнил:

— На досуге подумайте хорошо о вашем решении, посоветуйтесь с семьей.

На этом разговор был окончен. Это был последний разговор с командующим. Больше мне не пришлось его видеть. В конце лета к нам прилетел его заместитель Герой Советского Союза генерал Слепенков. При беседе я рассказал ему о разговоре с командующим и попросил помочь мне уволиться из армии. Он тоже советовал не спешить с увольнением. Но, убедившись в моем твердом намерении, сказал:





— Ладно. Раз так упорно настаиваете, то передайте, пусть представляют материал, с командующим я поговорю. Вообще-то говоря, мы могли бы вас не увольнять, издали бы приказ о назначении на новую должность, и никуда бы вы не делись, служили бы. Но силой вас удерживать не хочется, придется отпустить.

— Очень вам благодарен, товарищ генерал, но я бы просил как можно быстрее мне уехать, так, чтобы к зиме устроиться на новом месте с семьей.

— Ладно. Кадрами все равно заведу я. Постараюсь ускорить, — сказал генерал Слепенков.

Вот таким путем я добился своего увольнения из рядов славной нашей армии. Честно говоря, одной еще немаловажной причиной, я так считал, такого стремления уволиться явилось то, что хотелось уехать с Дальнего Востока, где я прослужил последних семь лет. Трудно, очень трудно передать, как я жалел, что уволился из армии. До сих пор вспоминаю наш родной аэродром: взлетают и садятся реактивные стреловидные серебряные птицы, оглушая все вокруг грозным ревом мощных двигателей. В такой обстановке стоит командующий нашей армии с сопровождающими его товарищами и дает мне советы, чуть ли не уговаривает, чтобы я не увольнялся из армии, а я уперся, как бык, и все свое лепечу. Какие умные советы он мне давал, как убеждал в моем заблуждении генерал Подольский! Только потом я все это понял и оценил, когда уже было поздно. Таким и сохранился в моей памяти командующий армии генерал Подольский, как талантливый военачальник, умный, требовательный, справедливый генерал. Не случайно он тогда командовал одной из сложных армий ПВО страны. Горжусь тем, что мне посчастливилось служить в подчинении такого славного советского генерала.

Напрашивается вопрос — почему я жалел, что рано уволился из армии? Ведь рано или поздно, все равно



когда-то пришлось бы увольняться. А потому, что после стольких лет жизни в армейских условиях так просто, сразу взять и оборвать все, очень тяжело и грустно. Кроме того, я чувствовал, потом это понял, что мог бы еще послужить. Знания и опыт были, здоровье позволяло служить на нелетной работе, я мог бы еще принести определенную пользу, будучи в армии.

В общем, факт свершился. Дальнейшие события разворачивались без особых препятствий. В последний момент мне еще раз было предложено написать рапорт и остаться в армии. И опять я стоял на своем. Дело в том, что, например, сегодня был подписан приказ министром обороны о моем увольнении из армии, а завтра вышло положение о снижении пенсии. Специальной директивой было разрешено остаться в армии тем увольняемым офицерам, которых застало врасплох снижение пенсии, которые на это не рассчитывали. Когда мне было предложено в связи с этим положением остаться в армии, я ответил:

— Отыгрывать назад несерьезно. Как всем, так и мне. Хватит того, что причитается.

Попрощавшись со всем, что мне было дорого в армии: боевыми друзьями-товарищами, чудесной техникой, родным аэродромом и милым гарнизоном, 22 сентября 1959 года в 10 часов утра по местному времени на самолете Ту-104 с аэродрома Кневичи я вылетел в Москву, затем в Киев.

По силе своих возможностей начал трудиться на трудовом фронте. Работал на номерном заводе. В конце своих воспоминаний хочется еще раз подчеркнуть, что 22 года службы в нашей армии были самыми светлыми, самыми радостными и счастливыми годами моей жизни. Ни для кого не секрет, что труд военного летчика-истребителя — тяжелый труд. Летать на современной авиационной технике дело не простое. Но зато эта про-



Советский ас Э.-У. Чалбаш

фессия самая гордая, интересная и романтичная для здорового парня, истинного патриота своей Родины. Для успешной летной работы в современных условиях от летчика требуется, кроме мужества, стойкости и выдержки, хорошее знание эксплуатируемой техники. Летчик должен знать свой самолет и средства, обеспечивающие безопасность полета, в совершенстве. Для такого летчика не страшны ни погода и

никакая непредвиденная усложненная обстановка в полете. Для приобретения этих качеств необходим упорный систематический труд и еще раз труд.

Я с полной уверенностью и от чистого сердца заявляю — какой бы ни была сложной и тревожной жизнь в авиации, если бы мне пришлось начинать все с самого начала, то я бы никогда не изменил своему выбору. И я опять пошел бы по тому пути, который я избрал в 1938 году, будучи молодым сельским парнем.

## ЭПИЛОГ

Вы прочитали мою книгу. Я рассказал, как мог, все, что видел и в чем довелось участвовать в то страшное, суровое и все же преисполненное героизмом время. Когда сейчас иногда слышишь разговоры о том, что, мол, зачем вы побеждали, лучше бы не побеждали, мы бы сейчас жили богатыми, как немцы, французы или шведы, если бы тогда не побили их, я не обижаюсь, это все просто от глупости и недопонимания. Я не хочу постарчески ворчать о новых временах, как все изменилось, не нужно это. Но все же кое-что хотел бы заметить. Сегодня молодежи нужен в первую очередь патриотизм. И пусть сейчас многое решают деньги, зато у современных молодых людей есть великое право полностью реализовать свой потенциал, выбирать ту профессию, которую каждый хочет, без препятствий, главное, честно и добросовестно относиться к порученному делу. Но в любом случае, какой бы путь вы ни выбрали, и можно, и нужно быть патриотом своей Родины. Без этого невозможно.

## **Боевой счет летчика-истребителя Эмира-Усеина Чалбаша**

### **1942 год (под Москвой на самолете И-16)**

Февраль: Чалбаш, Кочегаров — Ю-88 — 1;

Чалбаш, Гонченков — Ме-110 — 1;

март: Чалбаш, Кочегаров — Ме-110 — 1;

апрель: Чалбаш — Ме-109 — 1.

### **(под Ржевом на самолете И-16)**

Июнь, июль: Чалбаш — Ю-87 — 1;

Чалбаш — Ю-88 — 1;

Чалбаш, Губернаторов — Ю-88 — 1;

### **(Западный фронт на самолете Як-1)**

Сентябрь: ФВ-189 («Рама») — 1;

октябрь: Чалбаш, Гонченков — Ю-88 — 1.

### **1943 год**

#### **(Западный фронт, Вязьма — Смоленск на самолете Ла-5)**

Май: Чалбаш — ФВ-190 — 1;

июнь — Чалбаш, Мельник-Королюк — ФВ-190 — 1;

Чалбаш — ФВ-190 — 1;

#### **(на Орловско-Курском направлении на самолете Ла-5):**

(в сумерках во время Курской битвы) Чалбаш — Ю-87 — 3;

Чалбаш — ДЕ-215 — 1, ФВ-190 — 1.

Всего в воздушных боях в период с января 1942 года по август 1943 в ВОВ сбито лично — 11, в группе — 6 самолетов противника (итого — 17 самолетов немецких фашистов). Всего осуществлено 360 боевых вылетов.

(Данные взяты из «Летной книжки» и отражены в личном деле)



**Ордена и медали Э.-У. Чалбаша, военного летчика I класса  
(свидетельство № 708):**

**1. Орденская книжка серии А №134498:**

орден Красного Знамени № 28540;  
орден Красной Звезды № 77322;  
орден Отечественной войны II степени № 16340;  
орден Александра Невского № 740;  
медаль «За боевые заслуги» б/н;  
орден Красной Звезды № 3129055;  
орден Красной Звезды № 3297440;  
орден Красного Знамени № 518976;

**2. Орденская книжка серии В № 808289:**

орден Отечественной войны I степени № 1061585;

**3. Орденская книжка серии АВ № 026753:**

орден Богдана Хмельницкого II степени № 27048;

**4. Медали:**

медаль «Защитнику Отечества», книжка серии КС № 198892;  
медаль «За оборону Москвы» серия Т № 000103;

медаль «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»;

медаль «За безупречную службу в Вооруженных силах СССР» I степени серии Д № 126992;

медаль «20 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»;

медаль «25 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»;

медаль «30 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»;

медаль «40 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»;

медаль «50 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»;

медаль «30 лет Советской армии и флоту»;

медаль «40 лет Вооруженных сил СССР»;

медаль «50 лет Вооруженных сил СССР»;

медаль «60 лет Вооруженных сил СССР»;

медаль «70 лет Вооруженных сил СССР»;

медаль «В память 1450-летия Алушты».

## СОДЕРЖАНИЕ

К читателю . . . . .	5
Учеба и начало жизни . . . . .	6
В Качинской школе военных летчиков. . . . .	19
В небе войны . . . . .	58
Новая работа . . . . .	224
После войны . . . . .	280
Эпилог . . . . .	379

Научно-популярное издание

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА. КРАСНАЯ АРМИЯ ВСЕХ СИЛЬНЕЙ!

**Чалбаш Эмир-Усеин**

**СКОВАТЬ БОЕМ!**

**Советские асы против Люфтваффе**

*Издано в авторской редакции*

Ответственный редактор *И. Петровский*

Художественный редактор *П. Волков*

Технический редактор *В. Кулагина*

Компьютерная верстка *И. Кондратюк*

Корректор *Л. Зубченко*

ООО «Издательство «Яуза».

109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5.

Тел.: (495)745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»

127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.

Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

Подписано в печать 26.05.2010.

Формат 84×108 <sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Гарнитура «Прагматика».

Печать офсетная. Усл. печ. л. 20,16.

Тираж 4000 экз. Заказ № 633

ISBN 978-5-699-43092-5



9 785699 430925 >



**Оптовая торговля книгами «Эксмо»:**

ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,  
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.

E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми  
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»**

E-mail: [international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

**International Sales:** International wholesale customers should contact  
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.

[International@eksmo-sale.ru](mailto:International@eksmo-sale.ru)

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам,  
в том числе в специальном оформлении,  
обращаться по тел. 411-68-59 доб. 2115, 2117, 2118.**

E-mail: [vipzakaz@eksmo.ru](mailto:vipzakaz@eksmo.ru)

**Оптовая торговля бумажно-беловыми**

**и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**

Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,  
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).

e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru), сайт: [www.kanc-eksmo.ru](http://www.kanc-eksmo.ru)

**Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:**

**В Санкт-Петербурге:** ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е.

Тел. (812) 365-46-03/04.

**В Нижнем Новгороде:** ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.

Тел. (8312) 72-36-70.

**В Казани:** Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5.

Тел. (843) 570-40-45/46.

**В Ростове-на-Дону:** ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А.

Тел. (863) 220-19-34.

**В Самаре:** ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е».

Тел. (846) 269-66-70.

**В Екатеринбурге:** ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а.

Тел. (343) 378-49-45.

**В Киеве:** ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9.

Тел./факс: (044) 495-79-80/81.

**Во Львове:** ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2.

Тел./факс (032) 245-00-19.

**В Симферополе:** ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153.

Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.

**В Казахстане:** ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. За.

Тел./факс (727) 251-59-90/91. [rdc-almaty@mail.ru](mailto:rdc-almaty@mail.ru)

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:**

**В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12. Тел. 937-85-81.

Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.

Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

**В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:**

«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»  
обращаться в рекламный отдел. Тел. 411-68-74.**

**Однокашник Василия Сталина, Тимура Фрунзе и Амет-Хана Султана по легендарной Качинской авиашколе, лично знавший Ивана Кожедуба и Алексея Маресьева, Герой Советского Союза Эмир-Усеин Чалбаш в годы Великой Отечественной войны совершил 360 боевых вылетов и сбил 17 самолетов противника, а во время Парада Победы провел авиагруппу над Красной площадью. Эта книга достойна войти в «золотой фонд» мемуаров о Второй Мировой. Это – подробный и честный рассказ советского аса о боевой работе летчиков-истребителей, о воздушных схватках и фронтовых друзьях, потерях и победах:**

«Один против трех, я продолжаю бой – то на вертикалях, то на горизонталях. Очень хочется сбить еще одного, тогда будет легче. Но враг насаждает со всех сторон. Моя задача – не дать вести по себе прицельный огонь. В один из моментов на вертикальном маневре мне удастся зайти «фоккеру» в хвост, немец мечется, бросается из стороны в сторону. Я задержался у него в хвосте дольше, чем надо бы – мне хотелось подойти ближе, лучше прицелиться, – и это оказалось роковой ошибкой. Только я собрался открыть огонь, как почувствовал сильный удар по самолету, обожгло левую ногу выше колена, и что-то горячее начало стекать в сапог...»

«Используя высоту, парой атакуем сверху сзади четверку «фоккеров». Сближение идет быстро, ведущий группы уже в прицеле, но огонь я пока не открываю – надо подойти ближе и бить наверняка. Лишь когда ФВ-190 занял весь прицел, даю две длинные очереди из пушек. «Фоккер» вздрагивает, переходит на левое крыло, затем на нос и камнем идет к земле. Видимо, летчик убит...»



ЭКСМО



ISBN 978-5-699-43092-5



9 785699 430925 >