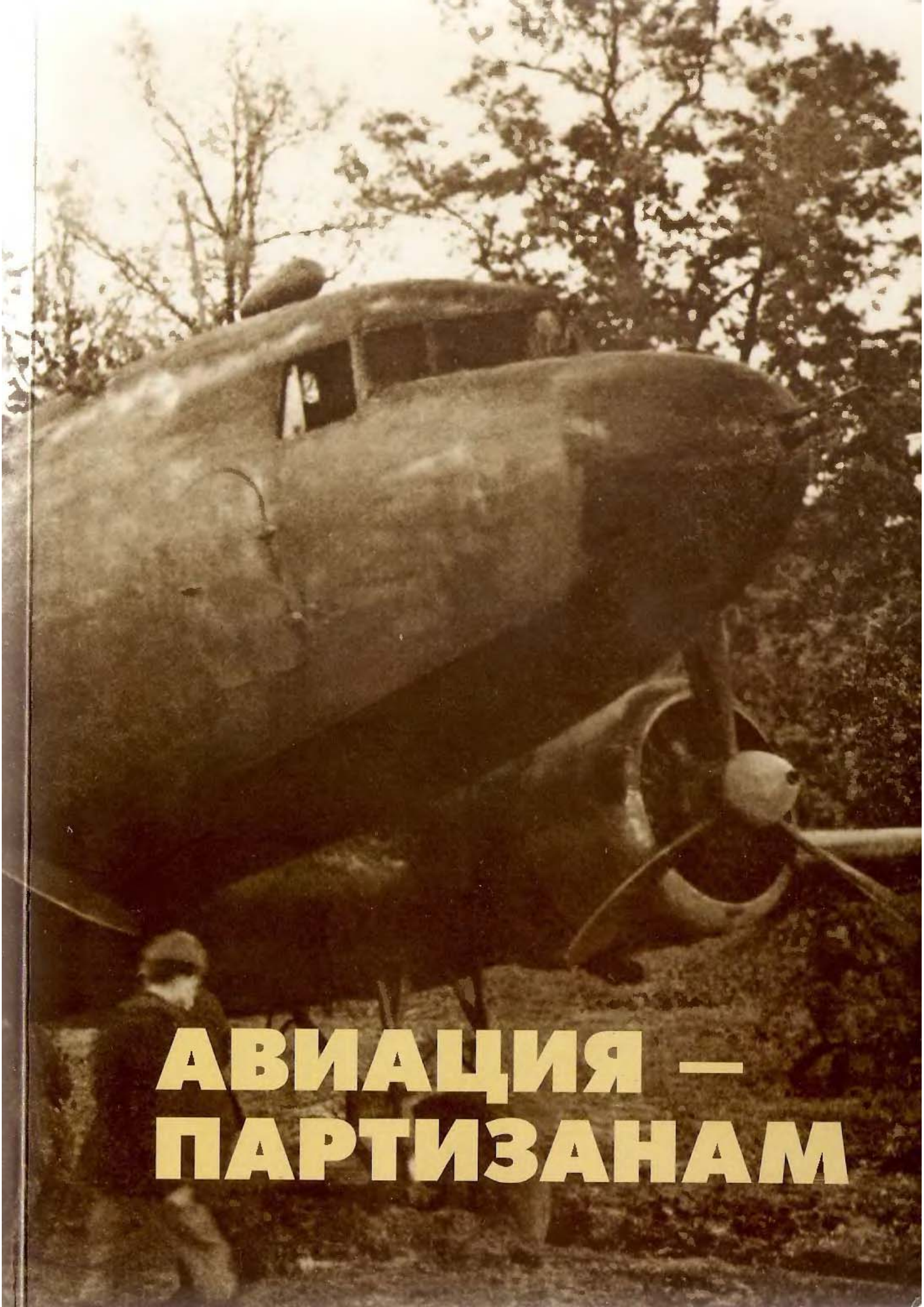


A vintage black and white photograph of a Soviet biplane, likely a Polikarpov I-16, parked on a grassy field. The aircraft is shown from a low angle, emphasizing its size. A soldier in a military uniform and cap stands in the lower-left foreground, looking towards the plane. The background is filled with dense trees and foliage. The overall tone is historical and documentary.

АВИАЦИЯ — ПАРТИЗАНАМ

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ
АКАДЕМИИ НАУК БЕЛАРУСИ

КОМИТЕТ ПО АРХИВАМ И ДЕЛОПРОИЗВОДСТВУ
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ АРХИВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ
КИНОФОТОФОНОДОКУМЕНТОВ

АВИАЦИЯ — ПАРТИЗАНАМ

1941—1944

ДОКУМЕНТЫ И ВОСПОМИНАНИЯ

МИНСК
НАРБ
2005

Составители: *Г. Д. Княтько*
В. Д. Селеменев

Редакционная коллегия: *В. И. Адамушко*
А. А. Коваленя
М. П. Костюк
А. М. Литвин
В. В. Скалабан

Рецензенты: *В. И. Кузьменко, ст. научный сотрудник Ин-*
ститута истории НАН Беларуси,
канд. ист. наук
А. В. Шарков, зав. кафедрой Академии МВД РБ,
докт. ист. наук, профессор
Н. Б. Щавлинский, канд. ист. наук

Авиация — партизанам: 1941 — 1944: док. и воспоминания / Сост.
А20 Г. Д. Княтько, В. Д. Селеменев. — Мн.: НАРБ, 2005. — 368 с.: ил.

ISBN 985-6372-38-0

В сборнике публикуются документы и воспоминания об участии авиации в материально-техническом обеспечении партизанских формирований Беларуси и доставке людей через линию фронта. Документы хранятся в Национальном архиве Республики Беларусь, воспоминания — в Институте истории Национальной академии наук, фотографии — в Белорусском государственном архиве кинофотофонодокументов. Книга рассчитана на студентов, научных работников, всех интересующихся историей Великой Отечественной войны.

УДК <358.4+356.15>(476)«1941/1944»(091)
ББК 63.3(4Бел)622

ISBN 985-6372-38-0

© НАРБ, 2005

ПРЕДИСЛОВИЕ

Есть профессии, требующие исключительно строгого квалификационного отбора. В них не задерживаются случайные люди уже потому, что они просто не могут их освоить. Это в полной мере относится к авиации, где требуются здоровье, смелость, решительность, мужество и самообладание. Профессия накладывает значительный отпечаток на характер. Посторонний человек, попадая в среду авиаторов, общаясь с ними, невольно заражается оптимизмом, уверенностью в своих силах. Именно такие чувства вызывают воспоминания, помещенные в данном сборнике. Его авторы — летчики и штурманы, совершавшие в годы Великой Отечественной войны рейсы в тыл врага, на оккупированную территорию Белоруссии, а также партизанские командиры, принимавшие и отправлявшие самолеты, медики, заботившиеся о больных и раненых. Казалось бы, о чем писать? Все делалось во тьме. Ночью поднимались, пересекали линию фронта, доставляли груз, и быстрее, пока не рассвело — обратно. Но в каждом случае было что-то свое, каждый требовал исключительного напряжения сил и знаний, каждый связан со смертельным риском.

О том, как это происходило, авторы сборника рассказывают просто и убедительно, увлекаясь и увлекая за собой читателя. Вместе с ними он перенесется в трудное военное время, прочувствует ежедневный, почти что будничныи героизм тех, кто, благодаря своему ремеслу, оказал необходимую помощь многим, в ней нуждающимся.

Воспоминания написаны специально для данного сборника. За ними следуют письма, датированы они послевоенными годами и представляют собой частную переписку. Адресат — бывший командир авиаотряда БШПД С. Ф. Сараев — любезно предоставил их в распоряжение составителей.

Завершают сборник документы, имеющие непосредственное отношение к полетам в тыл врага. Они извлечены из фондов Нацио-

нального архива Республики Беларусь. Это — донесения, рапорты, докладные записки, отчеты, акты о выполнении боевых заданий, сводные данные и справки о перевозках партизанам. Порожденные конкретными делами и являясь «продуктом» того далекого времени, они позволяют ощутить накал днсей полувековой давности непосредственно, без всяких промежуточных звеньев. Почти все материалы публикуются впервые.

Выход в свет еще одной группы источников — воспоминаний, писем и документов об авиации — позволит исследователям и широкому кругу заинтересованных лиц получить информацию о былом непосредственно от участников событий. Их свидетельства привлекательны тем, что не навязывают читателю готовых выводов и обобщений, оставляя за ним возможность самостоятельной оценки прочитанного, и это очень важно.

В сборнике воссоздана картина полетов в тыл врага. Но, чтобы организовать их, трудилось немало служб, и не сразу эта организация приобрела строгую и четкую систему.

В первые дни Великой Отечественной войны советская авиация понесла значительные потери. Только 22 июня 1941 года четыре приграничных военных округа потеряли около 1200 самолетов. Лишь в 1943 году было вырвано у противника господство в воздухе. Если в операциях 1941 года участвовало 200—500 советских самолетов, то в 1943—1945 годах до нескольких тысяч, а в Берлинской операции — до 8400. Военно-воздушные силы явились одним из решающих факторов, определивших маневренный характер второй мировой войны. Без них не обходилась ни одна операция войск на суше и на море.

Уже в начале войны полеты в тыл врага совершались не только с целью разведки, но и для доставки диверсионных групп, а также центральных газет, брошюр, разбрасывания листовок. Была среди них и листовка с изложением директивы СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 29 июля 1941 года, в которой сообщалось, в частности, о необходимости создания партизанских отрядов и групп на оккупированной земле. Этот и другие документы стали мощным стимулом развития всенародной борьбы в захваченных противником районах. На оккупированной территории Беларуси в годы Великой Отечественной войны действовали 1255 партизанских отрядов, насчитывавших более 374 тысяч партизан. 997 партизанских отрядов входили в со-

став 213 бригад, 258 — вели борьбу самостоятельно¹. Группы партизанских бригад и отрядов объединялись в партизанские соединения. В городах и других населенных пунктах срывали планы оккупантов десятки тысяч подпольщиков. Между партизанами и подпольщиками осуществлялась тесная взаимосвязь.

Врагу наносился существенный материальный урон. Не менее весомым был урон и моральный. Несмотря на значительные силы подавления, имевшиеся в распоряжении противника, он не чувствовал себя хозяином. К концу 1943 года партизаны и подпольщики прочно удерживали или контролировали около 60% занятой противником территорий республики. Здесь образовались партизанские зоны.

Добиться эффективных результатов вооруженной борьбы на оккупированной территории удалось в результате четко налаженной организации управления, в частности, постоянной заботы об обеспечении боевой деятельности партизанских формирований грамотными кадрами и материально-техническими средствами. Ресурсы изыскивались на месте, поступали из советского тыла.

В 1941 году, когда страна переживала гитлеровское нашествие и несла огромные потери, летчики гражданской авиации выполнили около 1400 вылетов на оккупированную территорию СССР, в том числе 59 с посадкой на партизанских аэродромах.

Так, в ночь на 23 августа 1941 года в районе Витебска была выброшена на парашютах группа из 12 человек во главе с М. И. Ковалевым². В ночь на 28 августа 1941 года в перелеске недалеко от Узды Минской области приземлились 6 парашютистов под командованием Ф. Е. Литвинова³. В сентябре 1941 года в районе озера Домжерикское (недалеко от Лепеля) был десантирован отряд под командованием полковника Г. М. Линькова⁴. В марте 1942 года в расположении отряда Г. М. Линькова высадились 5 десантников во главе с

¹ Партизанские формирования Белоруссии в годы Великой Отечественной войны. 1941—1944. Мн., 1983. С. 16.

² Хацкевич А. Ф., Крючок Р. Р. Становление партизанского движения в Белоруссии и дружба народов СССР. Мн., 1980. С. 121.

³ Там же. С. 219.

⁴ Верхожин А. М. Самолеты летят к партизанам. М., 1966. С. 25; НАРБ, ф. 3500, оп. 4, д. 58, л. 12—14, Линьков Г. М. В тылу врага. Саранск, 1960. С. 117.

капитаном В. В. Щербиной⁵, который с августа 1941 года до выхода в ноябре за линию фронта начинал в этих местах партизанскую деятельность. В ночь на 1 мая 1942 года в Крупском районе десантировалась группа девушек-москвичек во главе с Е. Ф. Колесовой⁶.

Начиная с весны 1942 года, партизанское движение быстро росло, и успех его дальнейшего развития во многом зависел от постоянной связи с руководящими центрами партизанского движения. 30 мая 1942 года Государственным Комитетом Обороны был создан Центральный штаб партизанского движения (ЦШПД) при Ставке Верховного Главнокомандования. Начальником ЦШПД являлся первый секретарь ЦК КП(б)Б П. К. Пономаренко. 9 сентября 1942 года постановлением Государственного Комитета Обороны образован Белорусский штаб партизанского движения (БШПД), с целью усиления оперативного руководства борьбой народа против врага на оккупированной территории республики. Возглавил штаб второй секретарь ЦК КП(б)Б П. З. Калинин.

Постановлением ГКО, принятым в июне 1942 года, определялись правовое и материальное положение партизан в системе вооруженных сил СССР. Центральный и другие штабы партизанского движения, а с сентября и БШПД, включились в систему обеспечения Народного комиссариата обороны. Главное артиллерийское управление Красной Армии обязывалось обеспечивать партизан оружием и боеприпасами, Народный комиссариат торговли, Главное, интендантское управление Красной Армии, Народный комиссариат внешней торговли СССР — вещевым имуществом, Главное управление продовольственного обеспечения Красной Армии — продовольствием, Главное управление связи Красной Армии — средствами связи, Главное медицинское управление Красной Армии, Красный Крест СССР — медицинством, разные виды помощи поступали через подарочный фонд⁷.

С февраля до конца сентября 1942 года помощь из советского тыла партизанам Беларуси в значительной степени шла через «Су-

⁵ Щербина В. В. погиб в сентябре 1942 г. в результате взрыва мины на тактических занятиях. Ему присвоено звание Героя Советского Союза посмертно.

⁶ Вечно живые. М., 1958. С. 219.

⁷ История Белорусской ССР. Мн., 1975. У 5-ці тамах. Т. 4. С. 456.

ражские ворота» — брешь в линии фронта между Усвятами и Велижем, возникшую в результате зимнего контрнаступления частей Красной Армии и боевых действий ряда партизанских бригад.

Однако «Суражские ворота» были явлением временным, а переходы линии фронта в других местах, как правило, носили эпизодический характер, совершались малочисленными группами и поэтому не могли играть существенной роли в обеспечении надежной управляемости партизанами, доставке им боеприпасов и вооружения, а тем более эвакуации в советский тыл раненых и больных. Все эти вопросы наиболее эффективно могли решаться лишь воздушным путем.

Налаживание этого пути оказалось делом нелегким. Отсутствие опыта организации полетов с посадкой оборачивалось на первых порах досадными ошибками, а порой и жертвами. Лишь изучив особенности полетов и создав определенную систему обеспечения, выражавшуюся в первую очередь в соответствующей подготовке кадрового состава летчиков и штурманов, удалось сделать рейсы в тыл противника в полной мере эффективными. Аналогичные усилия потребовались и со стороны партизан, вынужденных осваивать непростую науку строительства временных аэродромных площадок, осуществлять их безопасное функционирование. И здесь далеко не сразу все пошло гладко. Понадобились время, терпение и упорный физический труд многих людей.

Что касается технических средств доставки, то достаточно скоро выделилась группа самолетов, наиболее приспособленных для специфических полетов в тыл врага. В основном это были легкие и средние аппараты: У-2 (По-2)⁸, Як-6, Р-5, Р-6, Ил-4, Ли-2 и некоторые другие. Но все же истинными лидерами, взявшими на себя основную работу по связи Большой земли с партизанами, стали самый легкий и простой У-2, а также двухмоторный Ли-2. Эти самолеты отличались экономичностью, высокой надежностью и простотой эксплуатации. Авиаконструктор В. Б. Шавров так отзывался о Ли-2: «Он применялся в Великой Отечественной войне для самых разнообразных перевозок на фронте и в тылу. Отдельные Ли-2 применяются и в настоящее время. Вообще его прототип „ДС-3“ — один из

⁸ После смерти Н. Н. Поликарпова (30.07.1944) самолёт У-2 стал называться По-2.

наиболее долговечных самолетов мира... В пилотировании самолет хотя не идеален, но прост и приятен. Летчики о самолете Ли-2 говорили: «...Не надо только мешать ему летать»⁹.

Сказанное еще в большей мере относится к самолету У-2 и его многочисленным модификациям, в чем читатель сможет убедиться, знакомясь с рассказами самих авиаторов. Построенный И. Н. Поликарповым в 1927 году в качестве двухмоторного учебного биплана, он вскоре получил признание и как связной, транспортный, санитарный, самолет для аэрофотосъемки, использовался в сельском хозяйстве, для охраны лесов и т.п. «В годы войны особенно широкое применение получил легкий ночной бомбардировщик У-2 ВС, вооруженный пулеметом и поднимающий до 300 килограммов бомб... По длительности выпуска и универсальности применения У-2 не имел себе равных», — отмечает авиаконструктор А. С. Яковлев¹⁰. Живучесть легких бипланов кажется порой нереальной, но факт остается фактом.

В операциях по заброске в тыл врага грузов и людей применялись и планеры: А-7, Г-11, КЦ-20, а также разнообразное парашютно-десантное имущество, людские десантные и спасательные парашюты, грузовые парашюты, басы — фанерные цилиндры для беспарашютного сбрасывания патронов с малой высоты. В мешках без парашютов доставляли обмундирование, газеты, некоторые продукты питания¹¹.

Центральный штаб партизанского движения обслуживали аэродромы — Внуковский, Монинский, Чкаловский, Реутовский, Раменский, Астафьевский и другие. Наиболее интенсивно на партизан Белоруссии работали Внуковский и Монинский. Для оперативной связи с партизанами ЦШПД и БШПД организовали представительства или оперативные группы штабов при фронтах. У представительства на Калининском, а впоследствии на 1-м Прибалтийском фронте основным аэродромом долгое время был Андринополь. Оперативные группы при Западном и Белорусском фронтах (впоследствии — 1, 2,

⁹ Шавров Б. В. История конструкций самолетов в СССР (1938–1945). М., 1988. С. 135.

¹⁰ Яковлев А. С. Цель жизни. Изд. 3-е, доп. М., 1972. С. 93.

¹¹ НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 110, л. 7, 8.

3-й Белорусских) использовали аэродромы Вязовка, Налейковичи, Большая Кушмяница.

После освобождения юго-восточной части Беларуси БШПД пересел в Новобелицу. С января 1944 года основными рабочими аэродромами штаба становятся близлежащие Злынка и Зябровка и ряд аэродромов «подскока», расположенных у линии фронта.

Бесперебойную загрузку самолетов, направляемых в тыл врага, качественный инструктаж парашютистов обеспечивали созданные ЦШПД аэродромные команды и базы или группы авиапЕРЕВОЗОК. На Внуковском и Монинском аэродромах эти команды насчитывали по 26 человек¹². Начальником группы авиапЕРЕВОЗОК являлся ответственный представитель штаба партизанского движения. Он обеспечивал выполнение заданий по авиапЕРЕВОЗКАМ в тыл, отправку и прием прибывающих из партизанских формирований людей, получение и хранение материальных ценностей, документов, снабжение экипажей необходимыми картами, сигналами на посадку и выброску, организацию загрузки самолетов, предупреждение командиров кораблей, идущих с посадкой, о возможных сложностях приземления на партизанских площадках.

Ответственный представитель штаба поддерживал ежедневную радиосвязь с БШПД и не реже одного раза в декаду посылал подробные письменные донесения. На каждом аэродроме Штаб постоянно бронировал комнаты (к примеру, на Внуковском — 4, Монинском — 3), держал запасы продовольствия, хотя на аэродроме прибывшие из вражеского тыла обычно долго не задерживались. Для эвакуированных и командированных имелись автобусы, для раненых и больных — санитарные машины. На всех обслуживающих БШПД аэродромах дежурил медицинский работник, призванный оказывать прибывающим первую помощь, комплектовать и отправлять партизанам соответствующие грузы. Деятельность медработников в составе аэродромных команд достаточно полно предстает в воспоминаниях М. Д. Дробыщевой, помещенных в настоящей книге.

Группы, направляемые в тыл врага с десантированием на парашюте, сопровождал инструктор парашютно-десантной службы воздушно-десантных войск Красной Армии, прикомандированный к

¹² НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 110, л. 11.

партизанскому штабу. Летчики, выполнявшие рейсы в тыл врага с посадкой, не имели права брать на борт людей из партизанских отрядов без специального предписания командира отряда. Но на практике эти условия выдерживались не всегда. Обстоятельства диктовали свои решения, о которых рассказывают авторы сборника.

По мере роста партизанского движения увеличивалось количество партизанских аэродромов. Посадочные площадки и места для выброски грузов и десантирования людей с парашютом строились как по прямому указанию БШПД, так и по инициативе командования партизанских отрядов. В 1942 году на оккупированной территории республики действовали 8 партизанских аэродромов и 9 площадок для выброски груза, в 1943 соответственно 18 и 50, а в 1944 — 41 и 83¹³.

Наиболее крупные партизанские аэродромы находились западнее и южнее Ушачей, южнее деревни Домжерицы и западнее озера Домжерицкого в Витебской области; в Бегомле, юго-восточнее деревни Горелец, в деревне Подколинь, западнее деревни Альбинск — так называемый остров Зыслов, юго-западнее Марьиной Горки — в Минской; в Голынке, южнее Поречья — в Могилевской; в деревне Красная Дуброва — в Полесской, деревне Печище — в Брестской, южнее деревни Хоростов — в Пинской областях и других местах¹⁴.

Партизанские аэродромы и площадки были разные. Часть из них отвечала требованиям посадки и взлета самолетов как в летнее, так и в зимнее время. Часть — напрямую зависела от погодных условий и степени ответственности руководителей тех партизанских подразделений, которым они принадлежали. Площадки и аэродромы обслуживали аэродромные команды, во главе с комендантами. Они назначались из партизан или командированных в отряд лиц летно-подъемного состава. Чтобы обеспечить безопасность полетов, на новые площадки вылетали авиаспециалисты оперативного отдела БШПД. Коменданты площадок являлись, как правило, представителями Белорусского штаба партизанского движения и Авиаии дальнего действия и подчинялись непосредственно командиру парти-

занского соединения. Они подыскивали посадочные площадки, регулярно меняли коды — схемы костров и дополнительных сигналов, принимали и отправляли самолеты, обеспечивали охрану аэродромов, эвакуацию и прием людей и грузов, передавали за линию фронта метеосводки и сообщения, подтверждающие выполнение заданий летчиками. К концу 1943 — началу 1944 года большинство партизанских аэродромов, посадочных площадок, а иногда и мест выброски обслуживались радиостанциями о том, что собой представляли партизанские аэродромы, как они работали, есть сведения почти во всех публикуемых в сборнике материалах.

До начала освобождения Беларуси, то есть до сентября 1943 года, самолеты Авиаии дальнего действия и транспортной авиаии Гражданского воздушного флота следовали в тыл врага с подмосковных аэродромов по двум основным маршрутам: северному и южному. Северный пролегал через Загорск, Клин, Старицу и далее — на цель; южный — через Серпухов, Сухиничи. В конце 1943 и в 1944 годах в связи с перенесением линии фронта на запад полеты производились из районов Гомеля, Смоленска, Торопца и Коростея по упрощенной схеме, прямиком: аэродром — линия фронта — цель. В этот период среди опытных экипажей Ли-2 стала практиковаться, как наиболее безопасная, тактика преодоления рубежей на высоте бреющего полета.

Авиапланерные группы воздушно-десантных войск Красной Армии действовали в основном с аэродромов, расположенных в районе Торопца, доставляя грузы на расстояние полета буксировщика на высоте 2500—4000 метров. Отцепка планера от самолета в районе цели происходила на высоте 500—1000 метров. Маршрут строился так же, как и при полетах без планеров¹⁵.

Независимо от типа самолета, рейсы совершались исключительно в ночное время. Цель отыскивали с помощью характерных ориентиров на местности (реки, озера и т.п.). Сложные и ответственные задания выполнялись мастерски. Свидетельства тому — воспоминания авиаторов.

Посадка на партизанские площадки требовала высочайшего профессионализма и осторожности. Чтобы избежать аварий, холостых полетов, длительных поисков, на одну цель в повторные рейсы ста-

¹³ Всенародная борьба в Белоруссии против немецко-фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны. Мн., 1983. Т. 1. С. 361; То же. Т. 2. С. 206. То же. Т. 3. С. 172—173. Якубовский Н. А. Помощь советского тыла партизанам. Мн., 1973. С. 67, 98.

¹⁴ НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 110, л. 39—47.

¹⁵ НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 110, л. 75.

рались посылать те же экипажи. В отрядах узнавали по звуку знакомые самолеты. Наряду с одиночными полётами выполнялись и групповые для помощи бригадам, находившимся в критическом положении. Так было, например, осенью и зимой 1943 года в период крупной карательной экспедиции врага против партизан Ушачской зоны Витебской области, когда с интервалами в 15—20 минут на одну или несколько точек вылетало до 10—15, а иногда и больше машин.

По имеющимся сведениям, за годы Отечественной войны к партизанам Беларуси десантировано более 2,5 тысяч человек, из них полторы тысячи — с посадкой самолетов, остальные — с парашютом.

Эти цифры дошли до наших дней благодаря систематическому учёту рейсов в тыл врага, который вел оперативный отдел Белорусского штаба партизанского движения. Его материалы показывают, как от года к году увеличивалась роль авиации в оказании помощи партизанам, как нужна была ее поддержка. Особенно наглядной эта картина становится при хронологическом рассмотрении. Так, если с начала войны и до создания Центрального штаба партизанского движения, то есть до 30 мая 1942 года, на территорию Беларуси осуществлялись лишь отдельные вылеты, то с созданием ЦШПД рейсы становятся систематическими. Всего за 1942 год совершено 168 самолёто-вылетов, а партизанскими отрядами получено 118 тонн боевых грузов и 200 радистов, инструкторов-минеров, партийных работников, руководителей партизанского движения и др. Из тыла противника вывезены 180 человек¹⁶.

В 1943 году самолёты Авиации дальнего действия совершили 622 успешных рейса практически во все области Беларуси. Забросили 465 человек и вывезли 1623.

При помощи планеров в 1943 году в течение двух операций произведено 299 успешных вылетов, доставлено в тыл врага 214,5 тонны боевых грузов и 472 человека, вывезено из тыла противника 198 человек и 3,3 тонны ценных грузов¹⁷.

Авиацией Калининского, 1-го Прибалтийского, Белорусского и Западного фронтов в 1943 году совершено 1010 самолёто-вылетов,

переброшено в тыл врага 689 человек и 209,1 тонны грузов, вывезено на Большую землю 2383 человека¹⁸.

По данным Белорусского штаба партизанского движения, всего в 1943 году выполнено около 2 тысяч успешных вылетов в тыл врага. В партизанские формирования доставлено более 1,5 тысяч человек, более тысячи тонн боевых грузов, вывезены из тыла противника более 4 тысяч человек¹⁹.

Как сообщается в отчете оперативного отдела БШПД, в 1943 году не возвратились с задания 22 самолёта типа Ли-2, что было вызвано возросшей деятельностью ПВО противника над линией фронта, связанной с наступлением Красной Армии, а также начавшимся интенсивным патрулированием вражеских истребителей в районе площадок партизан. Отдельные экипажи гибли в результате бомбежек авиацией противника партизанских аэродромов во время дневок на них наших машин. Отмечены случаи катастроф и с планерами.

В 1944 году на обслуживании партизан Беларуси действовала авиация 1, 2 и 3-го Белорусских фронтов, 1-го Прибалтийского фронта, Западного фронта, Авиация дальнего действия, планерные средства Воздушно-десантных войск Красной Армии и 19-й отдельный авиаотряд БШПД. С января по 11 июля 1944 года в тыл врага доставлено 240 специалистов, более 1150 тонн боевых грузов, вывезены в советский тыл 4 602 человека, причем больше всего грузов направлено в Витебскую область (402 тонны), оттуда же вывезена примерно половина (2419) людей²⁰.

К сожалению, в оперативный отдел БШПД поступала информация не о всех полетах в тыл врага. Если рассматривать документацию отдельных партизанских формирований, то цифры порой значительно выше. Всего, по данным БШПД, с начала 1942 года по сентябрь 1944 к партизанам Беларуси произведено около 6 тысяч успешных рейсов, доставлено в тыл врага 2626 руководителей партизанского движения и различных специалистов, более 2400 тонн грузов, вывезено из тыла противника 8986 человек. Потерян 51 самолёт и планер.

¹⁸ НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 110, л. 132, 133.

¹⁹ Там же.

²⁰ Там же, л. 139.

¹⁶ Всенародная борьба в Белоруссии... Т. 1. С. 361; Якубовский Н. А. Помощь... С. 67.

¹⁷ НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 110, л. 132, 133.

Большую поддержку находившимся в критическом положении партизанам оказывали и боевые полки Военно-воздушных сил Красной Армии. Они наносили бомбовые и штурмовые удары по противнику в период карательных операций и выбрасывали грузы не только ночью, но и днем. Эта помощь поддерживала дух партизан, повышала их стойкость.

Партизаны Беларуси с благодарностью и восхищением отзывались о работе лётчиков. Это отношение и радостно-тревожную атмосферу ожидания самолёта, который должен сбросить груз, удивительно тепло передал в стихах поэт-партизан бригады «Народные мстители» им. В. Т. Воронянского А. Михайлов:

Мелькает огнями Яськово болото.
В причудливых тенях костра
Сидят партизаны и ждут самолета,
Болтают всю ночь до утра.

Болтают ребята, что вешние воды,
Всееинная грязь не для ног,
Что нынче походы да завтра походы,
А юги почти без сапог.

Пылают кострами
Средь леса поляна,
И искры взмечтаются ввысь.
Эх, жизнь партизана, как старая рана,
Опасная, трудная жизнь!

И вдруг над кострами,
Над пламенем ярким,
В подзвёздном сплетенье дорог
Летит самолет и бросает подарки.
Оружье и много сапог.

Хорошая кожа и прочная тоже —
Теперь веселей воевать.
Смеются ребята: — Подметка поможет
Фашистскую нечисть топтать.

Задумались хлопцы. Ведь в эту минуту,
Что каждый на сердце берег,
Пришло в упаковке родных парашютов
И в запахе новых сапог²¹.

²¹ Княтько Г. Д. Рукописные издания партизан Беларуси. Мн., 1979. С. 63.

Противник постоянно усиливал противодействие полётам наших транспортов к партизанам, использовал для этого ночные истребители, оснащённые бортовыми радиолокаторами. За сбитый самолёт У-2 гитлеровское командование выплачивало лётчикам 1000 марок — вдвое больше, чем за сбитый истребитель. Крупные награждения прочились и за уничтожение опытных советских лётчиков. Например, за «голову» лётчика 105-го гвардейского авиаполка Н. И. Жукова было обещано 50 тысяч марок, поместье с большим наделом земли и орден — железный крест²². Но советские авиаторы продолжали свою работу. 213 посадок на партизанских аэродромах выполнил И. Я. Тарасов (публикуются воспоминания), 199 — И. С. Ползунов, 150 — Н. И. Жуков. За отвагу и мужество лётного и технического состава, обеспечивавших доставку грузов партизанам, 1 отдельной авиаполка, 1 отдельная авиаэскадрилья и 1 авиадивизия ГВФ были преобразованы в гвардейские, 12 частей были удостоены почётных наименований, а 7 полков и 2 дивизии ГВФ награждены боевыми орденами²³.

Работники воздушного флота, лётчики, штурманы, инженеры, техники, механики за боевые подвиги при оказании помощи партизанам получили свыше 15 тысяч наград Родины, многие удостоены звания Героя Советского Союза. В их числе А. И. Груздин, Д. Е. Езерский, М. Ф. Еромасов, Б. Т. Калинин, П. Т. Кошуба, Б. А. Лахтин, Б. Г. Лунц (публикуются воспоминания), В. И. Масленников, П. М. Михайлов (публикуются воспоминания), В. Ф. Павлов, Ф. Р. Радугин, И. И. Рышкон, Г. И. Фроловский, В. А. Шипилов, А. С. Шорников, П. Н. Якимов, а лётчик Г. А. Таран звания Героя Советского Союза удостоен дважды.

О второй мировой войне немало написано и наверняка еще долго будет писаться²⁴. Слишком много вырисовано временем в несколько трагических лет, слишком многими жизнями заплатило человечество за нацистскую авантюру. События той поры неординарны,

²² История гражданской авиации СССР. М., 1983. С. 135.

²³ Там же. С. 138.

²⁴ Для сравнения можно привести данные историка А. Г. Тартаковского, который утверждает, что пик первичных публикаций мемуарной литературы об Отечественной войне 1812 года приходится на 70-е годы XIX столетия. См.: Тартаковский А. Г. 1812 год и русская мемуаристика. М. 1980. С. 198.

коллизии внутригосударственные и внешнеполитические сложны. Вот почему даже сейчас, спустя десятилетия, приток все нового фактического материала оказывает существенное влияние на в целом сформировавшиеся научные концепции второй мировой войны.

Сборник подготовлен в отделе военной истории Института истории Национальной академии наук Беларуси и Национальном архиве Республики Беларусь, составители Г. Д. Кнатько и В. Д. Селеменев. В выявлении документов участвовали Н. А. Бондаренко, Н. Е. Калесник, в подготовке воспоминаний к печати Н. Т. Валиахметов. Фотодокументы подобрала сотрудник Белорусского государственного архива кинофотофонодокументов Е. К. Полещук.

Авторы и составители благодарны ветеранам войны, коллегам за обсуждение и рецензирование рукописей, за содействие в подготовке их к печати.

Г. Д. Кнатько

ВОСПОМИНАНИЯ

МИХАЙЛОВ ПАВЕЛ МИХАЙЛОВИЧ

Родился в 1917 году в деревне Гришиково Холм-Жирковского района Смоленской области. Член КПСС с 1942 года. Закончил педучилище и Вяземскую военную авиационную школу пилотов. Во время войны — летчик 10-й авиатранспортной дивизии. Совершил 520 боевых вылетов, 217 раз летал во вражеские тылы, из них 71 — с посадкой у партизан. В составе группы военно-транспортных самолётов участвовал в оказании помощи партизанам Югославии и Греции. В послевоенные годы — пилот ГА. Герой Советского Союза. Награждён одиннадцатью орденами и многими медалями СССР, высшим югославским орденом «Партизанская звезда в золотой оправе». Заслуженный пилот СССР. Почётный гражданин греческого города Кардица.

БЫЛ ТАКОЙ СЛУЧАЙ

Весной 1949 года я доставлял группу советских делегатов на очередной конгресс сторонников мира. Наш курс лежал на Прагу. Мы летели над южными районами Белоруссии, над топкими пинскими болотами. Глядя на проплывающий внизу ландшафт, я думал о том, как парадоксально порой складываются жизненные ситуации. Надо же так: бывший военный лётчик везет мирную делегацию на мирный конгресс. А всего пять лет назад он летал над этими же местами с совсем иными целями — выполнял боевые задания, воевал за этот самый мир.

Пинцияа... Многие сотни километров пришлось преодолеть над тёмными лесами и болотами во время войны. И не в ясную утреннюю пору — темными глухими ночами пробивались мы в глубокий тыл, несли партизанам взрывчатку, оружие, продовольствие и медикаменты.

Воспоминания, еще совсем свежие, с деталями, охватившие было меня, прервались неожиданно. Дверь в пилотскую кабину приоткрылась, в проеме появилась фигура чернотусого незнакомца.

— Разрешите войти?

— Не полагается, — нахмурился я. — Чем могу быть полезен?

— Извините, но уж очень захотелось взглянуть на исхоженные за войну пути-дороги. Если не ошибаюсь, внизу пинские болота? — добродушно ответил незнакомец.

Заинтересованный, я передал управление второму пилоту и, прихватив планшет, вместе с пассажиром прошёл в салон.

Устроились у свободного иллюминатора. Я раскрыл карту, решив для начала помочь черноусому сориентироваться, но тот с ходу, даже не назвав себя, стал говорить. И по тому, как быстро, прямо-таки профессионально определился он по карте, как уверенно называл населённые пункты, чувствовалось: эти края он действительно знает.

— Вот здесь, в Давид-Городке, под самый Новый год мы разгромили фашистский гарнизон. Трофеи захватили — почти всех партизан смогли в сапоги обусть. А в этих местах — незнакомец широко провел ладонью по северу Западной Украины, — и вовсе частыми «гостями» были: В Сарнах, Олевске, Кухотской Воле, Камень-Каширском гитлеровцев громили... — Должен, сказать, здорово в ту пору нас транспортная авиация выручала. Кстати! — словно вспомнив что-то важное, воскликнул черноусый и, распахнув пальто, энергично полез во внутренний карман пиджака. На груди блеснули Золотые Звезды дважды Героя Советского Союза! — тут у меня в блокноте сохранились имена тех, кто к нам летал, может, кого-нибудь знаете?

Листая блокнот, он продолжал:

— Тяжело нам приходилось, но и лётчикам было не сладко. Мне рассказывали, что однажды во время сбрасывания нам боеприпасов вместе с тюком из самолёта выпал механик. Насилу затащили его обратно.

— Механик?! — встрепнулся я. — В конце 1943 года.

— Да, в декабре.

— Значит, это мы к вам летали!

Черноусый заглянул в свой блокнот.

— Уж не Михайлов ли? — с нотками недоверия в голосе воскликнул мой собеседник.

— Михайлов, он самый. Павел Михайлович Михайлов.

Мы крепко пожали друг другу руки.

— Вот так встреча! Прямо чудеса какие-то, — громко, не скрывая радости, произнес черноусый. — Тогда меня боеприпасами снаб-

жили, чтобы воевал лучше, сейчас наоборот — везешь мир защищать!

А я — Фёдоров, командир партизанского соединения. Будем знакомы — И он вторично пожал мне руку.

— Да-а-а, случай. — Фёдоров усмехнулся в усы, покачав головой, — угораздило парня. Натерпелся, видать.

Я понял, что он имеет в виду всё тот же случай с механиком. В моём распоряжении было еще около получаса — ровно столько, сколько оставалось до границы.

— Могу рассказать подробности, если интересуетесь.

— С удовольствием.

В тот предновогодний день 1943 года я немного припозднился в полковую столовую и обедал последним. Две работницы уже протирали дальние столы, на кухне погромыхивал пустыми котлами повар, а человек десять однополчан — любители поговорить — шумели у входной двери.

Я сидел поблизости и, весело орудуя ложкой, прислушивался к говору моих товарищей. У меня было хорошее настроение, и эта привычная, казавшаяся почти по-домашнему уютной картина делала его еще более приподнятым, действительно новогодним.

Чей-то задорный молодой голос, из числа говоривших, привлек мое внимание.

— Под самое, значит, рождество, — услышал я, — дошла до нас весть, гитлеровцы усиленно готовятся к встрече Нового года. Из Германии посылки со шнапсом, сладостями и прочими деликатесами припрятали, ну, а все остальное, мясе, салате, — на месте у крестьян раздобыли. Снарядили в поход «рождественский» отряд мародеров, и те в один день обобрали окрестные деревни. На радостях перепились, плясали у елки, а когда наступила глубокая безлунная ночь, свалились в жарко натопленных избах, выставив полупьяную охрану. Тут-то и нагрянули мы в местечко с «подарками», теперь уже от нашего партизанского Деда Мороза. И куда только у них хмель подевался. Видели бы, как немцы выскакивали в одном исподнем из окон, как сигналы по бутербродам на задворках. Да разве от нашей пули уйдешь! ...

Мне стало любопытно и, пообедав, я подошёл поближе. Рассказчик — незнакомый парень в новой гимнастёрке без погон — находился в кругу лётчиков. Говорил он увлечённо, с жаром, усиливая слова выразительными жестами, словно опять переживал события той зимней ночи. Это подкупало, и поэтому слушали его внима-

тельно. Я трюил за рукав штурмана Толю Воронцова, кивнув в сторону говорившего: кто, мол, такой?

— Партизан, из соединения Фёдорова, — шепнул он в ответ.

«... Вроде бы добрый подарочек был, — продолжал парень, а вот фашистам почему-то не понравился. Собрали они против нас сильную карательную экспедицию. Мы не слабаки, не подумайте, встретили как полагается, да вот беда — боеприпасы на исходе! За этим, признаюсь, меня и послали к вам. Выручайте!»

Мог ли я подумать, что события этого случайно услышанного рассказа больше всех коснутся именно меня. Не прошло и часа, как вызвал командир эскадрильи:

— Лейтенант Михайлов, готовьтесь к вылету. Выполните срочное задание: в ночь на первое января полетите за линию фронта.

— Уж не к Фёдорову? — вырвалось у меня.

— Верно — к Фёдорову, — удивлённо поднял брови командир. — Какая это сорока успела принести? Хотя, впрочем, догадываюсь. Доставите туда боеприпасы и радиостанции...

И он раскрыл карту. Лесисто-болотистая территория, над которой предстояло лететь — даже на карте не выглядела необитаемой. Немало опасных мест — населённых пунктов, прикрываемых средствами ПВО противника, было отмечено на ней. Поэтому почти весь остаток времени мы провели со штурманом Анатолием Воронцовым за прокладкой маршрута. Трассу наметили не прямую, а изломами: пусть длиннее, зато безопаснее.

Когда весь экипаж собрался на взлётной площадке у самолёта, тот уже был загружен до отказа 100-килограммовыми тюками.

Слегка морозило. Небо было безоблачным. Над своей территорией держали высоту метров триста. У линии фронта прижимаю самолёт к самой земле. Опыт показал, что при достаточном навыке такого пилотирования этот способ пересечения передовой самый безопасный. Тем не менее стреляют плотно. Трассы огня секут небо со всех сторон. Впечатление такое, что все снаряды и пули летят в тебя. Но это голько впечатление. Я беру себя в руки. Знаю: лечу низко, фашисты меня не видят, бьют наугад и, может быть, нервничают больше, чем мы.

До расчётного места добрались спокойно, а вот площадку пришлось поискать. Дело в том, что в целях маскировки партизаны порой практиковали разводь костры в ямах. Это в какой-то степени затрудняло их обнаружение и сверху.

Минут через десять—пятнадцать костры найдены. Раз, два, три, четыре, пять — закрытый конверт, всё как условлено.

Даю команду:

— Приготовиться к сбросу!

— И самолёте темно, как в погребке. Наткаясь друг на друга, штурман Анатолий Воронцов, механик Яша Петров и радист Анатолий Потиков подтаскивают тюки ближе к выходу. Мы над целью. Нора. Нажимаю сигнальную кнопку и в тот же миг слышу за спиной голос Воронцова:

— Раз, два — отправили! Ещё р-раз! Пошел!

Я представляю, как раскрываются парашюты и мешки, покачиваясь под их белыми куполами, плавно спускаются к земле.

Груза на борту оставалось ещё на один заход, и тут бортрадист обнаружил, что мимо нас проскочил фашистский истребитель. Значит обнаружены! Уходить? Нет! Задание должно быть выполнено. Даю продолжительный сигнал — сбрасывать, сбрасывать всё со следующего захода. На помощь посылаю второго пилота, а сам остаюсь один на штурманом. Первые пункты трассирующих пуль чертят небо перед самой кабиной: невидимый «мессер» начал атаку. Но и мы не молчим: сразу же слышу и ощущаю треск и подрагивание самолёта. Это наши бортстрелок, молодец, начеку, не растерялся! А ребята действуют вовсю: за борт летят последние мешки. Посылаю машину к земле, стараюсь оторваться от истребителя. Кажется, это удаётся. И тут в кабину буквально врывается второй пилот. Голос его дрожит от волнения:

— Командир! Беда!

— Что случилось?! — начинаю волноваться и я. — Говори!

— Механика нашего... Яшу Петрова! — произносит он.

— Что «механика»?! Толком говори.

— Его нет.

— Как нет?! Убит?!

— Выпал за борт вместе с мешками!

Мне стало не по себе. Посадив второго за штурвал, я с фонариком в руках бросился в грузовой отсек. И первое, что выхватил из темноты луч света, была фигура «выпавшего за борт» механика.

Распластавшись, он недвижно лежал на полу. Ничего не понимая, я склонился над Яшей и стал было тормозить его за плечо, но меня остановил радист:

— Товарищ лейтенант! Не трогайте, пусть придёт в себя.

— А что с ним?

И тут радист рассказал, что бортмеханик действительно успел побывать за бортом. В спешке выгрузки фал грузового парашюта захлестнул Яшу под колено и тюк увлёк за борт. В самый последний момент Яше чудом удалось задержаться локтями в дверном проёме, большая же часть туловища оказалась под фюзеляжем. Продержаться долго ему было бы вряд ли под силу: немалый сам по себе груз утяжелял мощный встречный поток воздуха, и через десяток секунд тюк наверняка бы оторвал Яшу от самолёта. К счастью, рядом оказался штурман. Он стоял у выхода и был единственным, кто увидел бортмеханика. Без лишних слов тут же бросился на выручку. Однако задача эта оказалась ему не под силу. Тогда он и позвал на помощь радиста. Вдвоём с трудом втащили Якова обратно, освободили ногу от злополучного фала. А тот, ероша заиндевелую голову, только и смог спросить:

— Где моя шапка?

Шапка, понятно, отправилась в пинские болота. Тут-то Яша и свалился от пережитого. Нервное потрясение оказалось для него слишком большим. Мы оставили механика в покое, разошлись по своим местам. А вскоре самолёт благополучно приземлился на нашем аэродроме в Конотопе...

... Пассажиры, сидевшие поближе, невольно слышали нашу беседу с Фёдоровым и мой рассказ. Когда я закончил, один из них, оказавшийся известным поэтом Алексеем Сурковым, внезапно обескуражил меня словами:

— Никому больше не рассказывайте этого.

— Что, очень плохо? — смутился я.

— Наоборот, хорошо! Лучше возьмитесь и напишите! Наверняка вам есть о чём вспомнить, — и он многозначительно глянул на Золотую Звезду на моём кителе. У меня отлегло на сердце.

С его столь оригинального по форме благословения я и взялся за перо. А позже, когда оставил по возрасту авиацию, это стало не только неотъемлемой частью моей жизни, но и, пожалуй, её смыслом.

МАСЛЮКОВ НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ

Родился в 1915 году. Член КПСС с 1943 года. Во время войны — командир корабля 1-го полка 1-й авиатранспортной дивизии. Совершил 91 вылет в тыл врага с посадкой на площадках у партизан. Доставил партизанским отрядам 75,2 тонны боеприпасов, отдесантировал более сотни партизан и вывез на «Большую землю» 207 человек раненых и руководящих работников партизанских отрядов. Награждён четырьмя орденами и медалями.

ДВА ПОЛЁТА В НАЧАЛЕ АВГУСТА

Самолёт приближался к конечному пункту маршрута, и, хотя усиленных костров ещё никто не заметил, каждый искал их внизу глазами, думал о предстоящей посадке. Она обещала быть непростой.

Мы не слышали стрельбы. Расстояние, шум двигателей и обивки самолёта отгораживали нас от звуков земли, но мы знали: там стреляют, там идет бой.

Западнее под Шацком множество пожаров. Горели окрестные деревни, лес. Стоило снизиться до 300 метров, как в кабине стал явно ощущаться запах гари. Уплотняя ночную темень, к небу поднимались густые облака дыма, затрудняли ориентировку. Даже яркие огни пожаров терялись порой в этой зыбкой круговерти.

Надо бы ещё к земле, — подал голос второй пилот Андрей Вируня.

Я соглашаюсь; дым здорово мешает, а снизившись, мы окажемся под ним, как под пологом.

Андрей — лётчик опытный, проверенный. Помню, я всегда доверял его совету и мнению. Полтора года, что воевал он в моём экипаже вторым пилотом, крепко сдружили нас. Знали же мы друг друга ещё до войны. Работали в Минске в одном лётном отряде, а в ноябре 1941 года, когда я попал в действующую армию в Особую Винавскую авиагруппу ГВФ, снова оказались вместе. В 1942 году

обоих направили переучиваться на лётные курсы в Ташкент. в декабре того же года вместе вернулись в 1-й авиаполк нашей дивизии.

...Прорываемся сквозь завесу дыма и сразу замечаем сигналы — четыре костра в линию и пятый — в сотне метров в стороне от первого — образует ворота посадки.

— Посадка с юга-востока на северо-запад, — напоминает штурман Павел Свистельников.

Мы поворачиваем чуть правее, продолжаем снижаться. Дополнительный сигнал — две зеленые ракеты плавно взмывают от земли. Значит, посадка разрешена, все в порядке.

Ещё несколько секунд, и колёса самолёта гудят по грунту. Тяжёлую машину лишь изредка потряхивает. «Молодцы партизаны, молодец Ефимов», — думаю я, вспоминая, что кто-то из штабных говорил, будто бы эта площадка готовилась под руководством штурмана из нашей дивизии старшего лейтенанта Ефимова, заброшенного сюда раньше. Ефимова я не знаю, но всё равно думаю о нём с благодарностью.

Заглушены двигатели, распахнуты двери, бортмеханик Владимир Корчев с бортрадистом Петром Култыгиным опускают трап, мы ещё не видим встречающих, а члены экипажа уже принялись за работу. Подходят партизаны. Поздоровались, пожали нам руки и тут же к делу. 1300 килограмм груза — ящики с боеприпасами — выглядят внушительно разве что в грузовом отсеке самолёта. И глазом не успели моргнуть, как исчезли они в дверном проёме, перекочевали на подводы. Торопятся неспроста. Выясняется, что немцы совсем близко, хотя оснований волноваться за площадку пока нет. Как бы там ни было, а мы волнуемся. Не за площадку, не за себя, а за выполнение задания. Пока мы справились только с его первой частью. Впереди не менее ответственная и сложная половина. Согласно полётному заданию, обратно мы должны забрать группу людей. Что за люди, мне не сообщили, но, судя по всему, кто-то из ответственных работников: уж слишком непроницаемо держал себя оперативный дежурный в штабе полка, инструктируя нас накануне полёта.

С полчаса ожидания, и наконец узнаём: часть людей не доставлена. Что? Как? Пока не ясно: связных от партизанской группы сопровождения не было.

Значит, надо ждать. Проходит ещё час, и надежды на вылет этой ночью исчезают полностью. Партизаны оттаскивают самолёт к опуш-

ке. Там, споро орудуя топорами и пилами, отвоёвывают у леса добрый «пятюк» свободной площади. Машину заталкивают в этот живописный канонир, умело маскируют срубленными деревцами.

Почуем в просторной палатке. Для начала августа — это идеальный вариант. Свежий лесной воздух струится отовсюду, действует будто снотворное: не проходит и четверти часа, как ребята один за другим выключаются из завязавшегося было разговора, посапывают на все лады. Ни огорчения в связи с задержкой вылета, ни новизны места не в состоянии побороть усталость.

Проснулся рано и первое, что услышал — пение птиц. Наверно, оттого и подумалось, что разбудили именно они. Действительно, с непривычки их голоса кажутся оглушительными. Но это из-за тишины. Замечаю, что бодрствую не один. Заложив руки под голову, о чём-то размышляет Паша Свистельников, сладко зевает в углу Володя Корчев.

— Что, братцы, санаторий?! — спрашивает он, потягиваясь.

— Если б не палили, то точно: словно и войны нет, — соглашается Павел.

— А что, разве стреляют? — напрягаю я слух.

— Ночью было, а сейчас тихо, — уточняет Володя. Он поднимается с нарами, похрустывая коленями, начинает приседать.

— Немцы... он педант... У него всё по расписанию... — тоном интонация, произнося слова после каждого приседа на выдохе, рассуждает он.

— Педант, педант, — не без злости передразнивает его Петя Култыгин, — слышали уже. А бухнет бомбой по самолёту среди бела дня, без всякого расписания, закукуем.

— Раскудахтались, — недовольно бормочет Андрей, — сна на него нет.

Прикрыв глаза, я слушаю ребят и на мгновение забываю, что нахожусь не во Внуково в лётной казарме, а у партизан, так привычны мне эти утренние разговоры, так буднично ведут себя товарищи.

Лагерь просыпается как-то неожиданно. Только что было тихо, и вот уже позникло, зазвучало во многих местах сразу, по-разному. Интонация где-то топорик, звякнуло ведро. Чьи-то голоса смешались в не совсем подходящем для раннего часа бойком споре.

Мы покидаем уютную палатку, выходим наружу.

— Где бы тут физиономии сполоснуть? — обращаемся к первому встречному партизану.

— Что-что сполоснуть? — не понимает он.

— Где рожи умыть, — своеобразно разъясняет Володя.

— Ах, это, — парень улыбается, с удовольствием рассматривает наши лица. — Лётчики?

— Они, они самые, — тоже с улыбкой кивает Володя. Парень указывает на бочажок, что неподалёку.

По дороге к воде мы встречаем молодую женщину. Ребята провозжают её взглядами.

— Тс-с-с — партизанка... Они шуток не любят, — приложив палец к губам, намеренно громким голосом сообщает нам Володя.

Я уже хочу одёрнуть его, но тут женщина оборачивается и с усмешкой произносит:

— Глупых шуток — действительно, а вот против хороших...

Она не договаривает, всматривается в моё лицо.

— Николай?

— Дуся! — узнаю я.

Поистине тесен мир. Надо же такому случиться: прилетел к партизанам и встретил здесь знакомого человека, причём какого знакомого!

Дусю Литвинову знали в лицо почти все лётчики Минского авиаотряда. До войны она работала в бухгалтерии военторга, поддерживала дружеские отношения с некоторыми семьями, в том числе и Андрея Бирули. Можно представить волнение Андрюши, жена которого осталась в оккупированном Минске. Однако утешить товарища Дусе было особенно нечем:

— Видеть видела, но давновато. Может, перебралась куда на другое место, к подругам, — успокаивала она Андрея. — Жену Сергея Королёва встречала, несколько раз даже. Передайте, пусть не волнуется.

Я сообразил, что Дуся часто бывает в Минске, и, видно, неспроста, но спрашивать ни о чём не стал.

Впоследствии мои предположения подтвердились. И Дуся Литвинова, и Галя Королёва были партизанскими связными, занимались сбором разведданных.

После завтрака обошли площадку. Она находилась на старой лесной просеке и какие-либо ограждения, просто признаки дея-

тельности человека на ней отсутствовали, поэтому определить её с воздуха даже днем было невозможно.

Мы промерили её шагами, выбрали оптимальный курс для взлёта. Днём я встречался с командиром и комиссаром.

Во второй половине дня наконец-таки пришло долгожданное сообщение: благополучно доставлены остальные пассажиры. Причины задержки — изменившаяся обстановка. На некоторых участках неприятель ввёл дополнительные силы, и свободные до этого проходы оказались перекрытыми, пришлось делать несколько порядочных обходных крюков. После сообщения мы воспряли духом: значит, летим сегодня.

К самолёту направились ещё до наступления сумерек, взлётная полоса по-прежнему выглядела тихой просекой, зато у нашего Ли-2 было многолюдно. Собравшиеся в большинстве своём были нашими пассажирами. Некоторых я видел в течение дня, других — впервые. Моё внимание привлёк худощавый, выше среднего роста немолодой человек, стоявший недалеко от целой горы перевязанных стоп книг. Рядом с ним были женщина и трое подростков. Я почему-то сразу решил, что это одна семья.

Линдес нас, пассажиры оживились. Худощавый что-то быстро, энергично заговорил своей жене, та старалась его успокоить.

В этой взволнованности проступала не только радость, но и, как мне показалось, какое-то суеверное сомнение: неужели правда, что они поедут. Неужели перед ними наши советские лётчики? Если не ошибаюсь, что-то похожее он и спросил, когда мы приблизились. Честно же, не знаю почему, но показалось, что этот человек помыслил и принадлежит к тому типу людей, которые переносят неприятности судьбы болезненно, отходят от них долго и трудно. Тогда я и не знал, что передо мной известный учёный-химик, член-корреспондент АН СССР, белорусский академик Николай Александрович Прилсжаев.

Не знал я и того, что двое из стоящих рядом с ним подростков — мальчик и девочка — это дети другого учёного — профессора Ивана Андреевича Ветохина, до войны директора Минского института клинической и теоретической медицины, а что сам Иван Андреевич был в числе 14 пассажиров и, не исключено, жал кому-то из нас, а может быть, и лично мне, руку. Мы не знали никого из них в лицо и, хотя догадывались, что наши пассажиры люди «с весом»,

больше беспокоились о весе реальном. А основания для такого беспокойства были. Чего стоил багаж одного Прилежаева — множество толстых томов, стопки брошюр, папки с рукописями. Да если бы только это. Стараниями заботливой жены на площадку были доставлены не только личные вещи, но даже кухонные принадлежности, посуда. Супруга академика поначалу и слышать не хотела о том, что «взять придётся лишь самое необходимое». Немало такта и выдержки проявили мои ребята, уговаривая самого академика и его жену. В конце концов технические выкладки Володи Корчева были накрепко подогнаны под соображения безопасности, и сначала Прилежаев, потом его жена согласились с нашими доводами. И всё же загрузка самолёта оказалась максимальной.

Примерно за час до вылета на площадку прибыли командир с комиссаром. Обратили на себя внимание обоюдная теплота и сердечность во время их прощания с пассажирами, особенно с Прилежаевым, детьми учёного.

Под кронами деревьев уже было сумеречно и лица не различались, но по тому, как часто вспыхивал огонёк прилежаевской папирсы, как торопливо, невпопад произносил он слова благодарности, с интеллигентской почтительностью пожимая руки то командиру, то комиссару, я узнавал его в толпе.

— Поверьте, этот месяц останется в моей памяти на всю жизнь. Спасибо, огромное спасибо, друзья... — доносилось до меня.

Закрывается дверь за последним пассажиром, и все земные впечатления отходят на второй план: впереди взлёт. Прогреваем моторы, рулим на взлётную. Разбег — и вот мы уже над лесом, продолжаем карабкаться выше.

На самолёте ни огонька. Нас выдают лишь рёв моторов и пламя из выхлопных патрубков, но и этого вполне достаточно. На высоте около 100 метров с земли начинает бить крупнокалиберный пулёмёт. Опять снижаемся чуть ли не до вершушек, меняем курс и только потом идём в набор высоты.

— Неспроста они тут среди леса объявились: наверняка узнали мерзавцы про самолёт, поджидали, — комментирует инцидент Андрей.

Я возражаю:

— Не обязательно. Ты думаешь, что они против партизан только пенью, с винтовкой да автоматом воюют. При тебе же командир рассказывал: и бомбят, и про танки, если под рукой, не забывают.

На этом разговор заканчивается. Не до бесед. Обоих нас больше всего беспокоят не такие случайные обстрелы с земли. Вражеские истребители — вот кого мы должны опасаться сейчас особо. Из соображений безопасности линию фронта пересекали не по прямой, а почти довольно большого отклонения вправо к югу, на минимальной высоте. Так спокойнее.

При подлёте к Москве получаем неожиданный запрет на посадку на Внуково; очередная попытка фашистской бомбардировочной авиации прорваться к столице. Предложено следовать в Серпухово.

Ещё 10 минут на дорогу, маневры и наконец посадка. Теперь всё задание выполнено!

Люди покидают самолёт. Можно представить, что творится у меня на душе. Некоторые ждали этой минуты месяц, другие, не исключено, много больше. Где уж тут не поддаться нахлынувшим чувствам.

Наконец-то мы дома! — слышу знакомый голос.

Сколько в нём радости и боли одновременно. Я оборачиваюсь и вижу стоящего на коленях худощавого человека. Распахнув руки, он обнимает землю. Рядом, тоже на коленях, плачущая женщина.

Ранно сутки спустя наш экипаж выполнил ещё одно задание. Напомню, этот полёт не случайно. Во-первых, мы выручали своих боевых товарищей, во-вторых, был он также далеко не из простых.

Краткая предыстория тех событий такова. В ночь на 14 июля 1943 года доставив груз на партизанскую площадку бригады П. А. Бадюков*, командир корабля Ф. Г. Радугин остался на дневку. Утром артиллерийский истребитель с бреющего полёта поджёг его машину.

Через три дня, в ночь на 18 июля, на эту же площадку был послан опытный лётчик дивизии Г. А. Таран. Он доставил боеприпасы, а обратным рейсом должен был забрать экипаж Радугина. Но информация партизанами состояния грунта площадки на момент прилёта оказалась не совсем объективной. И если посадка Григорию Александровичу всё же удалась, то взлететь он не смог, несмотря на свой огромный опыт. А ещё через сутки его самолёт постигла та же участь, что и машину Д. Г. Радугина.

На допослания командира корабля Г. А. Тарана.

Получив взрывчатые вещества, предпринял четыре попытки взлететь, но из-за обильных осадков и заболоченности самолёт

* Бадюков П. А. — командир 1-й Гомельской партизанской бригады, действовавшей в Чечерском, Светиловическом, Кормянском, Ветковском районах.

набирал скорость всего 40—50 км/час. Убедившись в бесплодности этих попыток, решил остаться до завтра, чтобы выждать подсыхания почвы. С помощью партизан затащили самолёт в лес и тщательно его замаскировали. В 19.30 над площадкой появился „Фокке-Вульф-189“ и сбросил четыре бомбы по 50 килограммов. После этого он в течение часа обстреливал из пулемёта лес, но обнаружить наш самолёт ему не удалось. Всё же во время последнего захода противник повредил правую плоскость фюзеляжа и киль. Работа по устранению повреждений производилась всю ночь при свете карманных фонарей, так как аккумуляторы из-за частых запусков моторов были разряжены.

На следующий день „Фокке-Вульф-189“ прилетел снова, обнаружил и зажёг самолёт, который полностью сгорел.

За время нахождения у партизан члены нашего экипажа изыскивали и оборудовали новую хорошую площадку.

26 июля из бригады пришла радиogramма, в которой Таран дал краткое описание новой площадки, сообщил об условных сигналах и обстановке в целом. Площадка находилась в двух километрах западнее деревни Волосовичи. В 17.00 следующего дня ещё одна радиogramма. Она подтвердила устойчивость обстановки «Большой концентрации противника вблизи нет. Немцы в Корме, Чечерске, Пропойске, Краснополье, Крутой Горе, Полесье, Ветке, Светиловичах. Площадка ограничена 1200×200. Подходы хорошие, грунт песчаный, нормальный. Прошёл дождь. При наличии хорошей погоды ждём».

Уже чисто психологически потеря двух самолётов в столь короткий срок была для командования дивизии своего рода сдерживающим фактором. Понятно поэтому, что в принятии решения о посылке третьего экипажа соображение безопасности стало если не определяющим, то одним из основных: этот экипаж должен был лететь наверняка.

Не знаю, что думал наш комдив, читая радиogramму Тарана, но последние в ней слова скорее всего обратили на себя его внимание. Напомню: «...Грунт песчаный, нормальный. Прошёл дождь. При наличии хорошей погоды ждём». В самом деле, если грунт нормальный, так ли обязательно ждать хорошей погоды? Скорее всего влага изменяла свойства грунта в худшую сторону? Прямо об этом не говорилось и все же... Ожидание подходящей погоды

затянувшись почти на 10 дней. Только в ночь с 5 на 6 августа мы вылетели в бригаду.

Погода изменилась в лучшую сторону, что же до обстановки, то она наоборот, ухудшилась, последние радиogramмы от партизан сообщали, фашисты вплотную приблизились к месту расположения бригады, подтягивают дополнительные силы.

Полёт к точке прошёл вполне спокойно. Детальная проработка маршрута позволяла мне быть хладнокровным, постоянно контролировать ситуацию. Это помогло сохранить выдержку и непосредственно над целью. А она потребовалась, и немалая.

Дело в том, что совершенно точно выйдя на цель и заведя сигнал, мы обнаружили их полное несоответствие тому коду, который должен был быть. Вместо «конверта» с большим костром в центре, зажигаемым при нашем появлении, внизу светились две параллельные полосы по шесть костров каждая. Итак, представьте, на площадке выхожу точно, уверенность в этом, как говорится, стопроцентная — детально опознал место лично — а код совершенно иной. Как быть? Посылаем запрос на базу во Внуково и получаем ответ: «Ни малейшего усмотрения». Вопрос не снят.

Имею, что в подобных ситуациях невыполнение боевого задания не ставилось в вину экипажу. Но ведь внизу должны быть товарищи и вообще, скоро ли будет удобный случай, обстановка-то сложная. Хотя, с другой стороны, вдруг немцы? Чем-то же это несоответствие объясняется? Сядешь и не взлетишь больше. Погубишь не только самолёт, но и весь экипаж.

В моей летной практике был аналогичный случай. Правда, тогда летал на Р-5, а ложная площадка, на которую приземлился, к счастью, оказалась относительно ровной, и я тут же смог взлететь, уйти на высоту. Теперь я за штурвалом тяжелого самолёта и, если что, всё может быть иначе.

Разведка боем, — сообщаю Андрею.

Снижаемся и на бреющем полёте идем к площадке. Вот уже самолёт перед коридором из костров. Я щёлкаю тумблером, и самолётные фары пронзают темноту, выхватывают из неё фигуру человека. В самом центре площадки вижу... Григория Тарана!

Он машет нам рукой:

— Сюда, можно садиться!

Двигатели не выключили, тем не менее, когда вышли из самолёта, отчетливо услышали перестрелку.

Хотел было уточнить причину неразберихи с сигналами, но Таран торопит: — Потом, потом. Немцы близко, надо спешить.

И будто в подтверждение его слов — очередь фашистского «шмайссера», потом ещё и ещё, короткие, злые.

Я возвращаюсь в кабину.

— Володя, обороты! — кричу бортмеханику.

В дверях принимают последних наших ребят. Возбуждённые, запыхавшиеся, они валятся в тёмную утробу фюзеляжа, устраиваются кто как. Свет предусмотрительно выключен: партизаны предупредили о возможности миномётного обстрела.

Наконец можно взлетать. Моторы стонут от натуги, но самолёт начинает разбег с трудом, как-никак 18 человек, да и грунт явно не помощник. Уже середина площадки, а скорости пока не хватает. Вдруг лёгкий, мало ощутимый толчок, и мы словно повисаем в воздухе. Неровность в центре взлётной полосы послужила своеобразным трамплином и машина прежде времени — на недостаточной ещё скорости и с предельным углом атаки — перешла в набор высоты.

Нервное напряжение — не передать. Кажется, добавить бы к этим сотням ревущих «лошадиных» одну свою, человеческую силёнку, помочь мотору самую малость, и самолет пойдет легче, вырвется из невидимых пут.

Метр за метром — вот-вот заденем деревья — поднимаемся вверх. Опасные вершины проваливаются под крылья и остаются там краем плоского чёрного ковра, тут же сливающегося с окружающей темнотой.

На высотомере уже 300 метров, и я приказываю бортмеханику изменить режим работы двигателя на более щадящий. И тут наш Владимир Корчев, всегда безотказный и дисциплинированный в работе, извиняющимся голосом просит:

— Товарищ командир, ещё метров сто.

Словно в природе существуют сосны и ели такой высоты.

Что касается недоразумения с кострами, то выяснилось: оно было не случайным, оценив обстановку как критическую, Григорий Алексеевич Таран намеренно изменил их расположение. Он правильно рассчитал, что, хотя подобный сюрприз и будет для нас большой неожиданностью, реакция на него возможна лишь двоякая: или мы не садимся вообще, и лётчики вместе с партизанами оставляют площадку, или же мы садимся, и коридор из костров безошибочно ука-

жет направление посадки и взлёта, причём в ситуации самой напряжённой и неординарной.

Такой, значит, полёт. Не из простых, но и не самый сложный в моей практике. Были взлёты-посадки и помудреннее. Ещё до описанных выше событий, в первой половине апреля, мы вылетели в район Фельки в сосединение украинских партизан, возглавляемое Н. Н. Попущенко. Приземлиться приземлились, а взлёт, так же, как и в случае с Г. А. Тараном, не удавался, сколько бы мы ни пытались. Тяжёлый Ли-2 проваливался в песок сверх меры и при разбеге не набирал и половины необходимой скорости. Такой же была и обстановка: партизаны знали про самолёт и пытались к нему прорваться.

Положение было бы безвыходным, окажись мы в маленьком отрывке. И не с точки зрения способности партизан защитить площадку от врага, сколько с иной — возможности помочь нам взлететь. Я не сомневался: именно большое число рабочих рук позволяло надеяться на блинжополучный взлёт. Требовалось сделать на первый взгляд невероятное — изготовить огромный настил из отёсанных и скреплённых между собой брёвен, по сути — оригинальную искусственную взлётную полосу, да ещё в прямо-таки сказочные сроки — за считаную часть дня. В противном случае фашистская «рама», постоянно рыскавшая над площадкой, в конце концов обнаружила бы наш план.

Весь день кипела работа в чаще леса. Десятки людей с топорами и пилами валили лес, трудились над изготовлением деталей будущего настила — длинных брусьев. А к вечеру штабеля этого материала перекочевали на площадку. Специальные скобы скрепляли их с землёй и между собой. Особенно тщательно готовилась первая сотня метров деревянной полосы, где нагрузка была максимальной. Дальше, по мере разбега и появлении подъёмной силы, нагрузка существенно уменьшалась, и крепление не играло столь важной роли.

К вечеру, когда мы отдохнули и в сопровождении партизан отправились к площадке, произошёл ещё один памятный эпизод. На минуту, в густом лесу, мы неожиданно услышали песню. Довольно красивый хор мужских голосов пел «Катюшу». Остановились. Песня была громче, значит поют на ходу и движутся в нашу сторону. Ждём. Через минуту из-за поворота лесной дороги появляется головная часть колонны. Каково же было наше смятение, когда на расстоянии 30

шагов перед нами выросли марширующие гитлеровцы при орденах и оружии. Правда, наши сопровождающие быстро пришли в себя, но поначалу и они выглядели обескураженными. Тут и мы разглядели, что «гитлеровцы» образуют только первые ряды строя.

Оказалось, что партизаны возвращаются с боевой операции. Ночь и большую часть дня они сражались с фашистами: зная, что самолёт не улетел, враг пытался прорваться к площадке.

В этом бою было уничтожено около двух десятков гитлеровцев и две танкетки. Что до формы, орденов и оружия — боевых трофеев партизан, — то прихвачены они были не случайно. В ближайшее время партизаны планировали продолжить маскарад, чтобы навестить один из гитлеровских гарнизонов.

С наступлением темноты мы благополучно взлетели с «деревянной» площадки и скоро были во Внуково.

Я решил рассказать именно об этих полётах потому, что они динамичнее других в событийном отношении и, следовательно, могут быть интересны для читателя. Впрочем, и в моей памяти они запечатлелись довольно отчётливо скорее всего по этой же причине.

В главном же они типичны: любой без исключения полёт в тыл требовал нервов, а значит — выдержки, напряжённого квалифицированного труда — профессионального опыта от каждого из нас, за какой бы боевой пост он ни отвечал.

ПАСТЕРНАК ВАСИЛИЙ ПАВЛОВИЧ

Родился в 1920 году в селе Козин Мироновского района Киевской области. Член КПСС с 1949 г. В 1939 году окончил среднюю школу и призван в армию. С 1940 по 1942 год — курсант Харьковского авиационного училища штурманов. После окончания училища — штурман, затем штурман эскадрильи 2-го авиаполка 10-й гвардейской авиатранспортной дивизии. После войны — штурман корабля, старший штурман авиаотряда, авиагруппы. С 1973 года — дежурный штурман авиаотряда. Награждён семью орденами, многими медалями.

У ЗАСЛОНОВЦЕВ

В репетиторском кабинете было темно, прохладно и тихо, как и должно быть в таком месте, но стоило мне заявить о себе несколькими шагами, тут же бойкий, хотя и немолодой уже голос закомандовал, затормозив:

— Быстренько, быстренько, по-военному, дорогой товарищ, в армию то, небось, служили?

Поснал, как иначе... — несколько сконфуженный таким напором, ответил я невидимому собеседнику.

— Тем более. Раздевайтесь до пояса и сюда.

Голос доносился от маленького столика с миниатюрной лампой-подсветкой и, только подойдя вплотную, я разглядел аккуратненького старичка в белом халате. Согнувшись над столом, он перебирал какие-то бумаги.

— Жалобы есть? — спросил он, не отрываясь.

— Проще рано.

— Посмотрим, посмотрим.

Он объяснил, куда стать, щёлкнул невидимым тумблером и закомандовал снова:

— Вдохните! Та-а-а... Чуть бочком... Стоп! — бросил он вдруг резко и отрывисто, словно я собирался куда убежать. — Это ещё что такое?

Тревожные нотки, зазвучавшие в его голосе, не иначе касались меня.

— Ну-ка, спиной повернитесь. Так-с... Металлец? Точно — металлlec, как есть металлlec. Ранение?

— Да, осталось пара железяк, — сообразив о чём речь, нарочито небрежно ответил я.

— Ясненько. Одевайтесь. — Старичок подсел к столу, обмакнул в чернильницу ручку. — Давно носите?

— Больше двух лет, с декабря сорок третьего...

Из боевого донесения командира корабля К. Д. Бирюкова:

«... 9.12.43 по заданию БШПД вылетел в Чашникский район для сбрасывания боеприпасов у деревни Грибино.

Линию фронта прошли в облачности на высоте 2200 м и углубились в территорию на 35 км. В районе Богущевска была ясная лунная погода.

В 20.00 во время снижения на высоте 1700 м подверглись нападению немецкого истребителя Me-110, который неожиданно снизу произвел продолжительный обстрел. С отворотом влево быстро снизились к земле. Во время снижения в самолёте было много едкого дыма (загорелись боеприпасы). Выводя машину из угла снижения, подверглись второй атаке истребителя, в результате которой загорелся правый мотор, а пожар в фюзеляже усилился ещё более. Идя бреющим полётом, видели землю, освещённую горящим самолётом. Экипаж тушил мешки с боеприпасами.

Несмотря на бреющий полёт и маневрирование, подверглись третьей атаке истребителя. Во время её ранили двух членов экипажа: мл. лейтенанта Пастернака и сержанта Купермана, оба упали в проходе кабины. Бортмеханик доложил: «Мешки с боеприпасами потушить или выбросить невозможно: вся правая сторона самолёта от крыла до стабилизатора объята пламенем».

Приняли решение посадить самолёт. Над лесом у деревни Мосейки развернулись вправо на девяносто градусов, чтобы вылететь на открытое место для посадки. Во время вывода самолёта из разворота подверглись четвёртой атаке истребителя. В результате потеряли управляемость элеронами.

Пролетев лес и деревню, убрав обороты мотора, включил фары, но они не загорелись. Бортмеханик открыл аварийный люк, выключил зажигание. Произвели посадку с убранными шасси и без щитков. Спустились от опушки небольшого леса на кочкообразное полузамерзшее болото. Весь экипаж выбрался через аварийный люк... Самолёт сильно горел. Фюзеляж переломился пополам, левый мотор оторвался...

Если попытаться анализировать происшедшее, то причину постигшей нас беды можно увидеть в самом факте того вылета. Не в планировании, конечно, смысле: не вылетели бы, не сбили. Речь о другом — о готовности самолёта к боевой работе вообще. Ведь почему так настойчиво, так безнаказанно, словно бездушную мишень, расстреливали нас фашисты, причём с позиций самых выгодных, которые в воздушном бою, будь это действительно бой, надо ещё заполучить? Да потому, что задание было крайне срочным, неожиданным, и новый «Дуглас» просто не успели вооружить. Отсюда самолёт, который полагалось оснащать тремя пулемётами: двумя ШКАСами в хвостовой части фюзеляжа и одним крупнокалиберным турельным, вылетел на задание беззащитным, если не считать пистолетов — личного оружия членов экипажа. Но все это, повторяю, не было следствием чьей-то халатности. Командование сознательно шло на риск, принимало, не теряя ни минуты, помощь партизанам.

Поэтому даже столь плачевные последствия четырех атак «мессер» мы расценивали как везение, везение по всем статьям. Оно проявилось во многом. В том, что в горящий тол не попало ни одной пули или осколка, хотя было их предостаточно, и в том, что, несмотря на пожар, мы успели приземлиться до того, как самолёт взорвался в воздухе, в том, что никто не погиб ни от тех же пуль и осколков, ни во время приземления, последствия которого могли быть куда хуже.

Полпрыгивая в гимнастёрках, без шапок из полыхавших развалин мы, конечно же, всего этого не осознавали. На это просто не было времени: инстинкт самосохранения заставлял спасаться от опасности ещё грозивших. Взрыв, который не произошёл в воздухе, наверняка должен был произойти на земле. И минуты через две он случился. Причём, не один. Сначала взорвались бензобаки, и сразу же, наверняка, сдетонировав, ухнули мешки с толом.

И сейчас почти физически ощущаю происходившее.

Вот упругие волны воздуха, повторяя раскаты взрывов, ударили по барабанным перепонкам, вмиг обогнали нас, осыпали снег с

деревьев близкой опушки. Протяжным эхом отозвался чёрный лес. Оглушенные, со звоном в ушах остановились мы под кронами первых деревьев, обернулись, молча, будто в гипнозе, стоим, глядя, как догорает искореженный остов...

Из оцепенения нас вывели шум мотора немецкого истребителя и холод. В эти минуты пилот явно торжествовал победу, и, кружась над растерзанной жертвой, скорее всего, делал фотоснимки, которые должны будут потом подтвердить его доблесть.

Понятию, в кругу друзей он и словом не обмолвится о том странном обстоятельстве, что «руссиш флюгдойг» не ответил ему ни одной пулей, а если и скажет, то только в подтверждение тому, что «русские буквально обезумели от страха».

Истребитель нам был не опасен, а вот холод... Спасение от него виделось единственно в ходьбе. Не мешкая, приготовились идти, и тут, к радости всех, выяснилось одно неожиданное обстоятельство. Как это бывает в критических ситуациях, и среди нас нашёлся человек, который в последнюю минуту оказался чуть расчётливее, чуть хладнокровнее, чуть расторопнее. Фёдор Кучугурный, покидая самолёт, ухитрился прихватить... грузовой парашют. Теперь, разрезав его на семь частей, мы стали обладателями своеобразных накидок. Они хоть как-то удерживали тепло.

Быстро углубились в лес. Шли долго, по крайней мере, не меньше часа. Разговора на ходу после всего, что произошло, понятно, не получалось, так отрывочные реплики вполголоса: каждый осознавал ситуацию сам по себе, и если кем-то брошенная фраза оказывалась созвучной с его собственными мыслями, тогда отзывались. И все же даже так общая тема проступала. Командир сказал про следы: плохо, мол, не убежишь от них. Иван Матросенков добавил про овчарок: а вдруг как начнут преследовать с ними. И сразу в воображении ожил эпизод из фильма «Жди меня», где после падения самолёта гитлеровцы с собаками преследуют наших лётчиков. Кто-то уточнил, что такую большую группу и без овчарок взять — раз плюнуть, целый шлях за собой оставляем, сел на танкетку и догоняй.

Так или иначе, всё крутилось вокруг одного: найдут, не найдут, сунутся в лес или побоятся.

Черту подвел Бирюков: будем шевелиться — не найдут, не догонят.

Мы с Сашей шли молча, вернее, не шли — плелись, поддерживаемые товарищами. Не знаю, как ему, а мне ходьба и всякое движение

кажется мучительно. Стоило наклониться под веткой, чуть повернуть голову на голос кого-нибудь из шедших позади, двинуть лопатой рукой — и сразу отзывалась в теле боль, то тупо, то пронзительно, в разных местах. Окровавленная рубашка присохла к спине и двигалась под гимнастёркой, будто ороговевшая мёртвая кожа.

Внезапно Бирюков, словно споткнулся о преграду, остановился, принялся смотреть под ноги. Подошли, сгрудились остальные.

Под острым углом наш путь пересекала тропинка. Не узкая, не широкая — обычная, какие топчутся крестьянами к колодцу, от хаты к сараю. Но здесь в лесу она настораживала, даже пугала.

Была не была, — только и сказал Константин Дмитриевич, перешагнув на тропу.

Без лишних разговоров вслед за ним двинулись и мы. Пошли в сторону, совпадающую с нашим направлением до этого. Через километр два, может, больше, тропа вышла на опушку. Рожок месяца был небольшим, но, благодаря снегу, довольно хорошо освещал окрестности. Совсем неподалеку мы увидели деревеньку.

Бирюков приказал нам отойти от тропы и замаскироваться, а сам Матросенковым пошёл на разведку. С их уходом у нас остался только один пистолет на пятерых.

Разместились в полусотне метров в стороне среди небольших деревьев. Быстро устроили бивуак: расчистили снег, наложили хвороста, наверх набросали лапок. Ребята устали и тут же повалились на эту естественную постель, сбились поплотнее. Морщась от боли, приняв разные положения, кое-как устроились и мы с Сашей.

Скрытые продолжительной ходьбой по снегу, без движения все мы замёрзли, люди заворачались, зачертыхались, но холод доминировал, и минут через десять большинство было на ногах.

Внезапно Кучугурный шикнул на всех, предостерегающе затряс рукой:

— Тише, кажись...

Идут, точно идут, — подтвердил Иван Шетилов, выглянув из-за блок.

Все зажали дыхание. Да, от опушки в глубь леса шли трое. Фёдор достал пистолет — подал знак не шевелиться. Достигнув того места, где мы свернули с тропы, фигуры остановились.

Ребятки, выходи, — довольно отчетливо услышали мы голос Бирюкова, хотя он и не кричал.

«Ребятки» живо откликнулись, откуда силы — побежали к командиру. Бирюков пошёл навстречу. Мы с Сашей как могли заторопились вслед.

— Не знаю, не знаю, мужика не было, — услышал я приблизившись шёпот Константина Дмитриевича. — Сама пришла, хочет глянуть так ли всё, как я расписал.

Бирюкова было не узнать: на макушке топорщилась куцая крестьянская шапчонка, на плечах — тулуп.

— И вам кое-что принесли, — продолжал он. — Ну, а как наши раненые, — повернулся он к нам с Сашей. — Держитесь? Надо чуток подержаться. Нутром чувствую; что всё образуется. Бабуля хитрая, но своя, присматривается пока. Пошли знакомиться.

Все вернулись к тропе.

— Здравствуй, мать, — приветствовал её Кучугурный.

— Здравствуйте, люди хорошие.

Лицо женщины чуть различалось, голос звучал естественно, и все же мы понимали, что сейчас она настороже, в самом деле присматривается к нам, изучает. И точно:

— Раненые-то ваши где? — удивила она неожиданным вопросом.

Мы замешкались, не зная, отвечать ли, но тут голос подал Бирюков:

— Где ж им быть, здесь оба.

И добавил с мрачией многозначительностью, явие для одиой женщины:

— Пока на ногах, а дальше, кто знает... Перевязать даже не смогли: холодно, без света. Да и чем?

Стало понятно, что он уже рассказал кое-что, в том числе и о нас.

Женщина чуть помолчала, словно осмысливая сказанное, потом наклонилась к маленькой корзинке, достала крутобокий, на добрых пару литров кувшин:

— Молочка вот малость, подкрепитесь. А тут, — тронула ладонью тёмный узел, — на головы — что нашла. Всё ж не так...

Она дождалась, пока мы закончили с молоком, и уже после этого спокойно, но вместе с тем твердо, произнесла:

— Ладно, командир. Вижу, в лесу вам не перетерпеть, да еще с ранеными. Вертаемся, может, что придумаем.

С женщиной пошли те же — Бирюков и Матросеиков. Нам было приказано дожидаться на прежнем месте. И на этот раз ждали не-

долго. Не прошло и четверти часа, как отчётливый говор и скрип ног под ногами обнаружили идущих. И опять неожиданность — перед нами появился дед, росту небольшого, но крепкий, жилистый, подвижный.

Муж её... — пояснил Константин Дмитриевич.

«Тот те раз, — подумалось мне, — ясно говорили, что кроме бабули в доме — никого. Теперь дед объявился. Уж не сбегал ли куда, пока жена нас в лесу навещала?»

Дмигрич, — шепнул я на ухо Бирюкову, — откуда он взялся?

Говорит, сразу не поверил, в другой половине хаты скоронил, — тоже шёпотом ответил командир.

Мы, хлопцы, зазря шепчетесь, няма у меня интересу под беду вас вести, — с обидой в голосе заявил вдруг дед. — Думаете, я бы сидел сюда среди ночи, кабы...

Для сильных — один за другим взрыва не дали ему договорить. Мы насторожились.

Странный «дууплет» — первым нарушил молчание Кучугурный, — и, главное, где-то неподалеку.

Наши то, на большаке ухнули. К ним и пойдем. Мешкать не надо. — Буркнул дед и первым шагнул вперед.

Обогнув ближайшую опушку, выбрались к незамёрзшей реке ширины пяти—шести в ширину. Шли вдоль берега с полчаса. Два раза, видно, чтобы сократить путь, переходили речку по известным бродим. Наконец снова подошли к какой-то деревне. Возле стога дед оставил нас.

Ждите, я скоро, — только и сказал, уходя.

Сиделись. От деревни нас отделяло немногое более сотни метров от леса — почти километр и речка. Не надо было быть тактичным, чтобы понять — чувствовали мы себя здесь неспокойно.

Константин Дмитриевич оставался командиром, и ответственность за всех заставляла его волиоваться больше других. Внешне ни ни и чем не проявлялось, но минут через двадцать он всё же не выдержал.

Давайте-ка стоянку менять. На том берегу хоть кусты. Вдоль реки можно к лесу отойти хоть будут.

Пришлось ещё раз «форсировать» речку.

Перевалились на тот берег, зашли за кусты и тут увидели: от деревни идут. Первый — точно дед. Второй — здоровенный детина, рядом с дедом — настоящий великан.

— С автоматом, — сообщил Кучугурный.

— С двумя, немецкими, — уточнил Константин Дмитриевич.

Шагов за двадцать от стожка дед подал голос. Не услышав ответа, обернулся к здоровому, что-то сказал. Дальше пошёл один. Мы молча наблюдали, что будет. Дед обошёл стог, увидел наши следы, что вели к воде, выругался.

— Эй, легуны, выходи. В жмурки гулять часу няма!

— Молчите пока, — распорядился Константин Дмитриевич.

Дед отошёл от стожка, подозвал здоровяка. О чём-то заспорили. До нас доносились лишь отдельные слова незнакомца.

— Никак немец, слышь слова коверкает, — зашептал Иваи Шетиллов.

Дед, видимо, не на шутку разозлился. Снова громко ругнувшись, он подошёл к самой воде и тут, надо же, под кем-то из наших треснул сухой сук.

— Чую, тут. Бога ради, выходи: у хлопцев часу няма, — повторил он.

— А кто это с тобой? — спросил Бирюков, не показываясь.

— Да, наш это, партизан, — обрадовался дед. — Чех только. Ну, не трусь!

— Выходим, — скомандовал Бирюков.

Гуськом вышли из-за кустов на берег, не спуская глаз с чежа, перешли речку.

— И охота им мокнуть, — уже без злости упрекнул дед.

— Хотя, с другого боку, правильно: доверяй, но проверяй.

Через десяток минут мы уже были в просторной деревянной хате, знакомились с партизанами. Видя нашу радость, дед, как выяснилось, связной бригады имени К. С. Заслонова, самодовольно улыбался, попыхивая сигаркой, расхаживал туда-сюда и рассказывал:

— Сумневаются, шу-шу, шу-шу между собой, а идут. Ды и я, чего греха таить, малость пасовал. Так я же один, без оружия.

Старший группы бегло проверил наши документы, бодро встал из-за стола, протянул их Бирюкову:

— Думаете, и я сомневаюсь? Так, для порядку. Своими глазами всё видел. У Мошков дело было, правильно? Кабы чуть, то и встретились. Мы через полчаса подошли, а там только огарки дымят. Ну, думаем, хана хлопцам. Но тут следы ваши заметили, живы, значит. Решили: рванём мост на большаке, догоним, да вот дедуля опередил. Ничего, все равно хорошо вышло.

Переполненный дружескими чувствами, он подошёл ко мне и, не подозревая, встряхнул за плечи:

— Э-э-к! Сейчас покормим, подсушитесь — и в дорогу!

Всё, будто острыми стрелами, прошила тело. Стараясь не показывать вида, я улыбнулся, но улыбка получилась столь жалкой, что партизан сразу заподозрил неладное:

— Прости, браток, прихворал?

— Ранен он, — сообщил Константин Дмитриевич и, чтобы снять нарастающую пеловкость, обратился к партизану с вопросом: — Мошкова говорим? Жаль, карты нет — глянуть.

— Чего глядеть. Под немцами пока. Гарнизон ихний там, — ответил тот, но тут же вернулся к прежней теме.

— Что же сразу про раненого не сказали? Так дело не пойдёт.

Партизан выглянул в сени, велел за кем-то послать.

— Только быстро, и языки не больно распускайте, — бросил партизану.

Однако, судя по всему, приказ должного действия не возымел. Вскоре и в избе было полно народу. Причём, несмотря на поздний час, партизаны не только взрослые, но и дети. Две женщины — хозяйка дома и одна, пришедшая с посылками, увели нас с Сашей на кухню, партизаны. Что запомнилось и удивило — настоящими бинтами.

Мы бы, соколики, рады больше помочь, да беда — нет докторов. Приедете в бригаду, Марийка поможет, обязательно полегчает. Успокаивала нас одна из них.

Пока всех накормили, расспросили, пока сохла наша одежда, партизаны прошли порядком. В путь отправились под утро.

Наприсно партизаны погоняли коней. Перегруженные сани ехали медленно: число пассажиров теперь было вдвое больше против прежнего.

Вскоре стало ясно, что охраняемый участок железной дороги Чановки — Орша до рассвета не пересечь.

Партизаны посоветовались и решили задневать в деревушке недалеко от магистрали. Мы поинтересовались — не рискованно ли это. Оказалось, что гитлеровцы посещали деревню полгода назад. Это же подтвердил и местный житель, у которого мы припрятались. Впрочем, как я понял позже, сам факт добровольного приёма на постой партизан и лётчиков подтверждал, что люди чувствуют себя уверенно.

В сумерках вечера выехали дальше. Благополучно проскочили на другую сторону «железки» и опять углубились в лес.

— Считайте, на месте, — уверенно сообщили партизаны, здесь уже наша «гаспадарка».

Константин Дмитриевич, узнав значение этого слова, улыбнулся.

— Если так, то можно быть спокойным: хозяин свое хозяйство всегда знает.

Где-то через час были на месте. Деревня, где размещался штаб бригады имени К. С. Заслонова, называлась, если не ошибаюсь, Новая Белица. Не знаю, время винить память ли, только вспомнить что-либо внятно про эту самую Новую Белицу я теперь и не в силах. Деревня как деревня: поля кругом, леса, перелески. Выйдешь, бывало, в сумерках на улицу подышать, прислушаешься и словно за три-девять земель и от войны, и от людей: глухо, сонно все. Раз только обескуражило. Стоял, слушал так тишину, о чём-то размышлял, и неожиданно в этой самой тишине возникло откуда-то иереальное тоненькое-тоненькое: ти-ти-ти, ти-ти-та-та... «Что за чертовщина», — подумал. С минуту соображал, покуда дошло: морзянка. Штаб-то ведь рядом, чуть ли не стена к стене с нашей хатой. И вмиг пропали, растворились все ощущения дремотности и заброшенности, насторожилась душа — война близко, рядом война.

Деревню не запомнил, а вот ту первую, по приезду в расположение бригады встречу не забыл — за сердечность, внимание, заботу.

Мы с Сашей тогда сразу под опекой девушки-партизанки одной оказались. С какой-то ласковой лёгкостью, других слов не подберу, но вместе с тем с профессиональной расторопностью, без всякой суеты, сделала она перевязку, на ходу рассказала что-то смешное, пошутила про нашу везучесть. И смягчилась физическая боль, появилось настроение. Правду говорят — и слово лечит, поначалу думалось, что это и есть та самая Марийка, которую вспоминали женщины, но оказалось нет.

— Аня Сафронова, фельдшер отряда, — ответила она на мой вопрос, не Марией ли её звать. — А Мария Станиславовна — наш главный врач, начальник всей медслужбы бригады. Завтра приедет, решит, как с вами быть.

И в этом «как быть» сразу угадалось, даже вполне явственно проступило: «Осколки в тебе, Васенька, сам понимаешь, одиннадцать штук».

Так и получилось. На следующий день действительно встретился с Марией Станиславовной Завадской — молодой женщиной, от которой лет тридцати, и не только с ней. Если по порядку, то сперва беседа шла с командиром бригады полковником Л. И. Селицким.

Признаться, случись мне больше не встретиться с Людвигом Ивановичем, и я мог бы унести о нём весьма однобокое, и уже поэтически неверное впечатление. Суровость и сдержанность в его облике вытеснили тогда от меня всё остальное. То ли потерпевшим, а я вдобавок и раненым был, всегда хочется чуточку выраженного участия, то ли и ту пору опыта житейского у меня маловато было, чтобы с первого раза этого человека определить, не скажу. Знаю только, что ошибся я на его счёт сильно. Выправку комбрига, когда вошёл он к нам перетянутый ремнями, стройный, ладный, я оценил, точно, а командиру рюкзак варить внутренне не одобрил: расспрашивает — «от чего», сам же отвечает одисложно. Лицо непроницаемо: тонкие губы не дрогнут, мускул не дрогнет, не то чтобы улыбку, досаду какую разглядеть. Глаза только и живут: изучают, сомневаются, иногда иронизируют. «Уставник, да ещё с гонором», — без колебаний решил я для себя, не подозревая, что уже через несколько дней изменю своё мнение. После того — буду относиться к Селицкому с симпатией. И не потому, что превратился он вдруг в такого балагура, стал панибратски хлопать нас по плечам. Нет, ничего этого, понятию, не произошло. Истинно Людвиг Иванович остался таким же сухарём, разве что обращаться к нам стал по именам и, навещая, здороваться за руку. Но, принадевшись повнимательнее, я, да и все остальные, скоро разглядели, что и эти крепкие рукопожатия, и вопросы о жизни, самокритика, наконец, сами посещения, почти ежедневные, причём не минутные, «на ходу» — не что иное, как личное участие и забота комбрига, проявление его душевной доброты. При всем этом он оставался человеком своенравным, с непростым, упрямым характером. Даже вполне неская, на первый взгляд, аргументация давала сбои, а то и вовсе не срабатывала, если она почему-то не совпадала с мнением Людвиг Ивановича. Наглядный тому пример — наши неоднократные попытки убедить его привлечь экипаж к какой-нибудь полезной деятельности. Дело в том, что если сообщить о нас в Минскую радиотке штаба Татьяне Кузнецовой удалось где-то на третий день, то Григория Алексеевича Тарана — а именно он должен был прилететь за нами, — ждали почти месяц. Сначала мешала по-

года, потом уточнялись характеристики посадочной площадки, на которую до этого тяжёлые самолёты не садились, потом откладывали прилёт из-за близости карательных подразделений врага, плохой связи, снова нелётной погоды и так далее, и тому подобное. В общем, через неделю ничегонеделания мы стали нервничать. Ладно, не прилетают, тут хоть причины есть. Но неужели здесь, у партизан, мы — семь мужиков — балласт какой-то и всё? Лежим, значит, харч партизанский, с трудами добываемый, потребляем, и все дела. Разговоры на эту тему так или иначе стали возникать у нас всё чаще и чаще, и мы не выдержали.

Уже зная позицию Селицкого на наш счёт, мы повели разговоры с начальником штаба Виктором Никандровичем Смирновым, и выяснилось, что он почему-то тоже склонен видеть в нас только гостей, более того — передал наше недовольство командиру.

Очередное посещение Селицкого стало памятным для всех. Лицо, как обычно — непроницаемо, спокойное, зато в глазах — всё: и недовольство, и сообщение — всё знаю, и категорическое несогласие с нами. Зашёл, поздоровался, сообщил это всё сначала взглядом, потом словом подкрепил:

— Я чего заглянул. Никандровича, слышал, беспокоите. Не надо. У него и так — во, — чиркнул пальцем по кадыку. — Понимаю, что мучительно. Но ваше дело — летать. Вы там, — кивнул на потолок, — спецы, мы тут. Боевые очень? Вижу. А всё же неделю — другую потерпите. Можно потерпеть. Да и сил наберётесь.

Развернулся, дверь аккуратненько за собой притворил и — весь разговор. Никто и слова вставить не осмелился. Только глянули с укором на Константина Дмитриевича: «Что же ты, командир, словно язык проглотил?»

— Ладно, сегодня вечером сам его навещу, — заверил нас Бирюков.

Однако состоялся разговор только дня через три — четыре. Да и то не тот, который представлялся.

— «На подрыв вас не пошлёт: учить надо, в засады на большак — своих хватает», — передал Константин Дмитриевич суть их разговора с Селицким его же словами. — Единственное — участие в подготовке новой площадки предложил.

Таким запомнился мне Людвиг Иванович Селицкий — преемник легендарного Константина Заслонова. Что касается врача Ма-

рии Станиславовны Завадской, то моё знакомство с ней произошло, как и ожидалось — на второй день пребывания в отряде — при обстоятельствах, думаю, понятных.

Никто, представилась, «распеленала» меня из бинтов, немного подумала и сказала, что я уже угадал накануне в словах фельдшера Анны Сафроновой:

Придётся потерпеть, с наркозом у нас плохо, а сейчас совсем нет.

Она кивнула, посмотрела на меня быстро, но внимательно, словно проверяя: «Как, сможешь?» И не услышав ни вопросов, ни возражений, объявила:

Минут через пятнадцать начнём, а пока туда, — кивнула на дверь, — погуляй, настройся.

Только там, за этой самой дверью, в своеобразной приёмной партизанского госпиталя, бывшей до этого в крестьянской хате скорее всего кухней, я подумал, что зря не отказался. Непроста про это говорились, да и взгляд этот вопросительно-предупреждающий. И выглядел бы отказ естественно: не сегодня — завтра, мол, к нам прилетят, там в Москве и прооперируют, тут же у вас и без нас работ хватает. Теперь поздно. Испугался, скажут, лётчик. Нет, поступать нельзя.

Настроился я на муки телесные вроде бы неплохо, да и ребята — держали за руки. Но знать бы наперёд, сколько времени на терпеть придётся, честное слова, передумал бы. Семь потов, всё говорит, сошло, пару раз, казалось, уже всё — не выдержу, запрещаю, но Мария Станиславовна, хорошо чувствуя моё состояние, уговаривала:

Исё, Васенька, голубчик, последний уже.

Словно я не знал, сколько их, осколков этих, а извлечение очередного не подтверждалось звяканьем о дно тазика.

Наконец, когда снова звякнуло, и я мысленно произнес «девять», Мария Станиславовна устало, но вместе с тем облегчённо сообщила:

Теперь всё, — догадываясь, что я считал и не поверил, до-
бавила:

Для небольших для московских докторов оставим, глубоко забравшись, будь они неладны.

Она помогла Анне с перевязкой и только тогда присела на табурет у стола с инструментом, вздохнула, заговорила, глядя в светлый вышитый оклад, немного невпопад, нервно разминая затёкшие кисти:

— Вас мучаем, сами мучаемся, немчура проклятая... А ты, Василий Павлович, молодец, не подкачал. Мы с Анежкой недавно двоих наших оперировали, по руке пришлось отнимать, совсем разбитые руки были, так паренёк, лет шестнадцати, даже не застонал, а взрослый кричал — на всю округу. У каждого своя боль, своё терпение.

Дни шли один за другим, раны мои уже подзатынулись, из гостей и постояльцев мы незаметно превратились для партизан в своих, а прилёт Григория Алексеевича Тарана всё откладывался.

Одним из последних и самых серьёзных препятствий для принятия самолёта стали карательные операции против заслоновцев. Бригада с боями вынуждена была отступить, оставив не только обжитые места, но и практически готовую площадку.

Мы приуныли, и было от чего: какая-то неделя отделяла нас от намеченной даты прилёта, и на тебе — снова срыв.

На новом месте с площадкой были те же трудности, что и с предыдущей. Непригодная лесная поляна должна была стать пригодной для приёма самолётов, в том числе и тяжёлых «Дугласов». И хотя группа партизан была послана на место загодя и несколько человек из нашего экипажа усиленно им помогали не только советами, но и руками, дело двигалось вовсе не так, как хотелось бы. Главной причиной был недостаток занятых в этой работе людей. Для командования бригады, да и для каждого из сотен, почти одновременно снявшихся с привычных мест партизан, встало великое множество вопросов: бытовых, организационных, связанных с питанием, боеобеспечением. И всё-таки уже через несколько дней Людвиг Иванович вспомнил о нас, добавил людей в «аэродромную команду». Несомненно, во всём этом проявлялась и потребность в самолёте самих партизан: в бригаде прибавилось раненых, туго стало с некоторыми боеприпасами, взрывчаткой. Однако мы понимали, что не беспокоясь комбриг за нас, — не стал бы он в такой обстановке ориентироваться на большой транспортный самолёт, отвлекать людей на трудоёмкую работу.

Посадочная площадка была практически готова, когда однажды вечером Людвиг Иванович вызвал к себе Бирюкова и сообщил об ожидаемом на завтра прилёте У-2 из 103-го авиаполка и, что двое из нас, кто — по усмотрению Бирюкова — могут вылететь за линию фронта.

Вопроса, кто полетит, не стояло. Бирюков нужен в полку больше других уже только потому, что он командир и должен доложить

случившемся. Попутчиком себе Константин Дмитриевич назвал меня, скорее всего как пострадавшего более других.

Приуесть ожидать, на прилёт надеялись не очень-то сильно. Тем не менее сутки спустя — 7 января 1944 года самолёт У-2 в самом деле прилетел. Наспех простившись с партизанами, мы уже через несколько часов были на военном аэродроме Красное под Смоленском. Здесь нам сообщили о намерении вывезти других таким же образом, а затем всех вместе — одним рейсом «Дугласа» — во Внуково. Но ещё через сутки выяснилось неожиданное: все наши ребята ушли дома. 8 января, то есть следующим вечером, командир эскадрильи Григорий Алексеевич Таран на самолёте Си-47, оснащённом бомбами, мастерски сел на заснеженную площадку и вывез остальных членов экипажа напрямик в родной полк. Нам же «оказия» выпала лишь через день. Итак, вылетев на сутки раньше, мы прибыли к своим позже наших товарищей.

Этот самый долгий и необычный полёт стал, естественно, и самым памятным в моей военной биографии эпизодом. Уже одно время — 10 дней вынужденно проведённых на земле — простой и надёжный ориентир для памяти любого лётчика. Но вдобавок ко всему у этого долгого месяца оказались и другие приметы. Мы прожили не просто на земле, а в тылу врага, среди партизан, и память наша крепилась не только новыми впечатлениями, но и пережитым: тревогами, сомнениями, ожиданием, физической болью, наконец.

Сегодня понимаешь: прошедшие десятилетия не оказались бесценными даже перед такой памятью. Приходится признать, что забыты всё-таки многие. Забыты многие имена и фамилии, забыты детали и подробности, с ними связанные. Даже лица — самые, казалось бы, стойкие, нестираемые для памяти вещи, и те с годами утрачивают свою отчётливость.

Осознавать это нелегко, а порой и болезненно, успокоить себя этим трудно.

Подумался как-то мыслями об этом с одним из товарищей, тоже ветераном. Тот усмехнулся:

— Я, Вася, письма свои фронтовые, что невесте писал, читаю иной раз и сомневаюсь: «Я ли это?» Только подпись и убеждает. Мы тогда войны молодые были, о жизни думали. Прошлого вспоминать, когда постарели, стали. Где уж тут всё упоминать. А память... У нашей памяти итог есть — сама Победа. Это не забудется. Никогда!

ЛУНЦ БОРИС ГРИГОРЬЕВИЧ

Родился в 1908 году в Дрездене (Германия) в семье полит-иммигранта. Член КПСС с 1940 года. Окончил в Москве раб-фак, Ленинградскую военно-теоретическую школу в 1927 г., Борисоглебскую военно-авиационную школу лётчиков в 1928 г. Участник боёв на КВЖД в 1929 г. В 1931 году окончил Балашовскую школу ГВФ. С начала Великой Отечественной войны — в особой авиагруппе при штабе Юго-Западного фронта. С апреля 1942 года — командир корабля, эскадрильи 101-го авиаполка авиации дальнего действия (АДД). Совершил 405 боевых вылетов, в том числе 60 — с посадкой у партизан. После войны — лётчик-испытатель. Заслуженный лётчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза. Награждён семью орденами и многими медалями.

НА ПАРТИЗАНСКИЕ АЭРОДРОМЫ

Войну я вспоминаю редко. Во всяком случае, без причины память не ворошу. Другое дело — открытку от кого из ребят получишь или позвонят. Тогда, да, бывает. В праздник Победы ещё, тоже вспоминается. Да тут день такой: не хотел бы, а вспомнишь. Обстановка заставляет. И думаю не потому это, что почерствел, от жизни приустал, чувствами оскудел, причина, видно, в памяти самой. Ведь оно как? Что и десять, и двадцать лет назад помнилось, и сейчас живо, а что до того призабылось или не стало почему-то этой памятью и нынче молчит, будто пропало. Хотя даже из того, что накрепко в душе залегло, вспоминается не похоже, по-разному.

Полёты на бомбардировку — одно: вперемешку все как-то, сплошняком через память бежит. А взять к партизанам рейсы, да ещё с посадкой, тут другое: тут деталей много, и видятся они не сами по себе, а одна к другой, в цепочке.

Для меня первым заглавным звеном в ней — в цепочке этой — площадки партизанские. Как вспомню площадку, так и остальное

потянется. Представишь, к примеру, где лес какой стоял, бугры, сорочки-блочки отдельные, кусты, и всё — есть, зацепился Эти «мелочи» тогда важными были, заставляли к себе с вниманием относиться. Летали-то мы на так называемые приспособленные площадки, которые аэродромами нарекать и сейчас язык не очень поворачивается. Но называли, называли, чтобы хоть словом партизанам за их труды воздать. Им эти «приспособленные» ислегко давались. Техника-то у них какая известно: руки да лопата. Ну, топор ещё. Всё равно особо не разгонишься.

Хотя, если сравнивать, конечно, были и среди этих площадок разные — и плохие, и хорошие. Хорошие от риска не избавляли, но всё же — задачу пилотов облегчали, это бесспорно. А всё равно и на них неожиданности случались.

К осени 1942 года на самом юге Минской области, на островке среди огромных болот партизаны и жители окрестных деревень соорудили площадку, которую мы с полным основанием причислили к разряду хороших. Несмотря на близкие грунтовые воды, место было довольно ровным, вполне достаточной площади. После трамбовки взлётной полосы площадка позволяла принимать даже наши тяжёлые Ли-2.

В мемуарной литературе данная местность известна как остров Ивелев. Мы же обычно называли эту точку по одной из ближайших деревень — Альбинск.

Невдалеке размещался штаб Минского партизанского соединения, которым командовал секретарь подпольного обкома партии Василий Иванович Козлов.

Знаю, сейчас на Зыслове сооружён мемориальный комплекс, в его составе и оригинальный памятник авиаторам, помогавшим партизанам.

6 июня 1943 года на этом аэродроме приземлился Ли-2 под командованием моего боевого товарища белоруса Ивана Андреевича Гришакова. В очередной раз он доставил землякам оружие и боеприпасы, обратным рейсом намеревался забрать на Большую землю раненых и детей.

Ещё при посадке Иван почувствовал неладное: сопротивление почвы колёсам было настолько ощутимым, что почти не пришлось тормозить. Когда же он осмотрел взлётную полосу и понял тому причины, тревога ещё более возросла. Ладно бы простое размокание

почвы после дождя. Задержки по таким причинам случались, они были кратковременными. Вода уходила в землю, подсушивалась ветром и солнцем. Сутки, от силы — двое, вот чем грозила такая неприятность. Но эта площадка находилась среди болот. Здесь влага поглощалась почвой лишь короткое время, пока позволял естественный уровень воды в окружающих болотах.

Угроза застрять на Зыслове на неопределенное время была вполне реальной. Гришаков понимал это и потому решил взлетать немедленно.

Риск, безусловно, был. И он был очевиден не только для авиаторов. Как ни дорожили подобным рейсом большого самолёта партизаны, командование штаба соединения предложило взлетать налегке, в крайнем случае взять лишь несколько тяжелораненых. Гришаков поступил иначе. После совета с членами экипажа он решил забрать всех раненых и детей, привезённых для отправки.

Отрулив к самому краю взлётной полосы, он обеспечил машине ещё несколько десятков метров для разбега, всё бы хорошо, если бы не... колодезный журавель. Пусть тяжело, пусть поздиовато, но машина оторвалась от земли, медленно пошла в гору. И тут этот самый журавль, будь он неладен!

Удар потряс самолёт. Он стал плохо слушаться рулей, в корпусе появилась заметная вибрация. Однако главное — летел. Через несколько часов Ли-2 совершил благополучную посадку на базовом аэродроме в Подмоскowie. Но в каком виде предстал он перед глазами встречающих! Отсутствовала половина стабилизатора с рулём высоты и даже хвостовое колесо. Наши механики, да и не только они, несколько дней потом в удивлении руками разводили: «Непостижимо!»

Для полноты дающего сюжета добавлю в него и часть эмоций из собственного багажа, тем более, что связь их с описанным случаем достаточно прямая. Выглядит это следующим образом.

Стоило Гришакову подняться с той площадки, как дождь почти тотчас же прекратился. Воды на Зыслове не прибавилось, наоборот, она стала потихоньку убывать. В результате через сутки мы получили от партизан радиogramму, в которой они уже вполне положительно характеризовали состояние грунта и просили прислать очередную самолёт.

На этот раз командование отправило на задание мой экипаж. Прибыли вовремя, сели по кострам. Всё как надо, как обычно, кроме

одного — встречающих. Несколько человек всего, да и те хмурые, озабоченные. Ни радости, ни даже приветствий нормальных, так что-то невятное.

— В чём дело? Беда какая? — спрашиваю.

— Большое несчастье, — отвечает старший, — прошлой ночью разбился ваш самолёт. Неужто не хватились ещё? Или из другой части будете?

— Какой самолёт? Расскажите толком!

— Наш, советский. Большой, как ваш, двухмоторный.

— «Дуглас», — подсказывает кто-то. — При взлёте поломался. Потерял половину крыла и колесо. Видать, в болото упал. Наши вчера весь день шукали и сейчас ищут. Может, не все поубивались.

По колесу и «крылу» я сразу понял, что речь идет о самолёте И. А. Гришакова.

— Что вы, братцы, — говорю. — Все живы-здоровы: и ваши, и наши. Машина — это да, пострадала. Сейчас её в Москве ремонтируют. А за людей не волнуйтесь, целы.

Никак не хотели верить в такое чудо: «Без крыла, без колеса?».

Когда же общими усилиями убедили их, радости не было конца. Стали просить, чтобы передали Ивану и его боевым товарищам самые добрые слова, поблагодарили за спасение детей и раненых, восхищались мужеством ребят.

В ту же ночь мы вернулись на базу, доставив очередную группу раненых, больных и уйму благодарностей в адрес экипажа Ивана Гришакова.

Июнь 1943 года выдался не по-летнему холодным, дождливым. Как свидетельствует запись в лётной книжке, 16 июня я получил задание вылететь на юг Минщины. Площадка располагалась недалеко от деревни Горелец, в районе Пуховичей. Туда надо было доставить оружие и медикаменты, обратным рейсом — и это было главной частью задания — вывезти тяжелораненого командира бригады «Беларусь» Н. П. Покровского, пострадавшего при высадке толка из неразорвавшегося снаряда или бомбы.

Было известно одно: комбригу худо. Надежды — только на госпитальных хирургов. Надо торопиться.

Несмотря на плохую метеосводку, первую часть задания мы выполнили нормально. Улететь же в ту ночь не удалось: обложные дожди и сплошная низкая облачность по всему маршруту, плохое

состояние грунта взлётной полосы вынудили задневать у партизан. И к следующей ночи погода не улучшилась. Хозяева площадки не без основания беспокоились, что ненастье может задержать нас и дальше. А ведь дорог каждый день, если не час.

Отчасти ситуация напоминала ту, в которой совсем недавно оказался Иван Гришаков. Но лишь отчасти.

Оторвать машину от раскисшей взлётной — вот что было сверхзадачей для Гришакова. В ней одной поначалу сосредоточилась вся мера риска. Это уже потом, после столкновения со злополучным «журавлём», началось новое не менее сложное испытание с соответственно иной целью — долететь. Но отдаляясь от Зыслова, зкипаж точно знал: в районе базового аэродрома погода вполне нормальная, их примут.

Рискнув, Иван Гришаков сэкономил сутки времени, и для измученных болью раненых, для уставших от мытарств ребятишек это, несомненно, был важный, весомый результат.

В отличие от него я должен был принимать решение, уже потеряв те самые сутки, при этом знал про совершенно мизерную надежду на приём самолёта.

Всё это тяжело действовало на психику, но ещё тяжелее было чувствовать себя ответственным за жизнь раненого комбрига, осознавать, что как ни сильны все вместе взятые обстоятельства, как ни очевидны они для окружающих, а надежды у людей есть, и они замыкаются на тебе. И я понял, что в этой ситуации даже проигрывать обстоятельствам можно не иначе, как что-то предпринимая.

Значит — действовать, поставив первоначальной задачей ту же цель, что и Гришаков: поднять самолёт.

Когда мы объявили о своём решении лететь, нас отговаривали — серьёзно, аргументированно. Мне приходилось находить свои доводы и как бы успокаивать партизан. Должен сказать, я был благодарен им за те сомнения. Они вынуждали меня держаться и говорить уверенней, находить свои аргументы, и это исподволь делало меня увереннее на самом деле. Правда, опасения людей касались только погоды и состояния взлётной, об ожидающих трудностях посадки они просто не догадывались, но тогда, мне казалось, я был способен рассеять любые сомнения.

Самолёт я поднял. Не облегченный — с двумя десятками раненых на борту. В их числе был и комбриг Н. П. Покровский.

Радовались ли мы этому? Точно сейчас не вспомнить, но скорее всего — нет. С одной стороны, на это просто не было времени: сразу над деревьями мы вошли в густую облачность, надо было быть на чеку. С другой, повторюсь, — взлёт был важной, но не главной ступенькой на пути к цели.

Основные трудности, как я и предполагал, ждали нас впереди. На всём пути — ни малейшего просвета. Держали курс исключительно по радиомаякам. А незадолго до окончания пути, на подъёте к аэродрому наихудшие предположения подтверждаются: нас отказываются принимать. Категорически.

Нижний край облачности в районе посадки не превышает 70 метров, так что отказ естественен. Но где выход? Судя по последней метеосводке, район распространения циклона обширен, захватывает и запасные аэродромы. Хотя будь под ними даже безоблачное небо, наличие горючего не позволит добраться даже до самого ближайшего.

Я сообщаю об этом и настаиваю на посадке. Непродолжительное молчание земли воспринимается тягостно. Служба аэродрома оценивает ситуацию, взвешивает наши шансы. Наконец получаем ответ. Предлагают садиться по радиомаяку, работающему на пеленг. Делаю одну попытку, другую — не получается: в какой-то момент чувствую незначительные погрешности при заходе и прерываю дальнейшее снижение. С нашим «грузом» приземление должно быть только мягким.

Третий заход удачен: машина выходит из облачности точно против взлётно-посадочной. Ещё несколько секунд и — есть посадка!

Трудный был рейс, зато, с другой стороны, и удовлетворение после подобных заданий было. Ожидай мы с моря погоды, не поступись инструкциями да предписаниями, кто знает, как бы ещё всё обернулось, может, и сегодня корил бы себя за неоправданный педантизм...

Начало июля. Получили задание: доставить в соединение украинских партизан под командованием генерала А. Н. Сабурова груз боеприпасов и оружия, обратным рейсом надо вывезти секретаря ЦК КП(б)У М. С. Коротченко и начальника Украинского штаба партизанского движения Г. А. Строкача, других товарищей. Дорога не близкая — на юг Полесья. Засел со штурманом и вторым за карту, посчитали — нет, не укладываемся. Ночи на убыль пошли, да и площадка незнакомая — Харпунь. Скорей всего деревенька среди болот, пока

найдешь, пока приземлишься, всё время. Выходит — надо дневать у партизан.

На том и порешили.

Летали мы, конечно же, не наобум. Наряду с информацией о погоде получали данные о сильноохраняемых средствами ПВО противника населённых пунктах, о районах интенсивного действия его истребительной авиации. Наконец, о положении в местах расположения партизанских площадок.

Правда, степень достоверности всякой информации обратно пропорциональна времени с момента её получения. Ведь на войне все или почти все события готовятся тайно, происходят неожиданно. И, ясное дело, если усилия разведки в одном, в другом, в третьем месте не достигли цели или были недостаточно эффективны, число разного рода неожиданностей возрастает.

Отправляясь на юг Полесья, я знал, что обстановка там напряжённая, что соединение ведёт тяжёлые бои с крупными силами карателей. Но предполагать, что реальная обстановка окажется настолько острой, заставит в корне менять план действия, я не мог.

Уже когда подлетали к площадке, увидел: невдалеке от неё горит деревня, вспыхивают разрывы мины, чертят воздух пулёмётные трассы. Шёл бой.

Обстановка тревожная, что и говорить, но сигнальные костры есть, разложены правильно, значит ждут. Площадка — узкая песчаная коса среди мелколесья и болот. Даже обычный разворот в конце полосы приходится выполнять с предельной осторожностью.

Винты ещё молотят воздух, а люди команды аэродромного обслуживания уж набегали: мельтешат в свете фар, руками машут, кричат что-то. Видно, в общем, что взволнованы. Лишь дверь открыли — голоса:

— Товарищи лётчики! Дорога каждая минута!

Выясняется, что партизаны с трудом сдерживают гитлеровцев, которые буквально напролом, не считаясь с потерями, рвутся к лётному полю. Не исключено — враг догадывается о присутствии на площадке представителей руководства.

Выгрузку самолёта произвели на одном дыхании. Пассажиры тут же заняли места, и вот уже снова мчимся вдоль линии костров. Песок, переплетенный корнями трав, где держит, а где уступает колёсам, и первые сотни метров даются самолёту трудно. Но ско-

рость растёт, подъёмная сила крыльев в считанные секунды разгружает шасси от многотонной нагрузки. Последние, почти «бархатные» касания колёс о грунт, и мы взлетаем. Старательно обхожу район боя: подставлять себя под пули на малой высоте безрассудно.

Скоро рассвет, мы же лишь в начале пути. Не лететь же открыто, на виду у вражеских зенитчиков. Да если бы только они. Основная угроза — истребители. От них днём не уйти.

Решение одно: сесть на ближайшем партизанском аэродроме, пригодном для приёма Ли-2, и переждать там до наступления темноты.

Запросили по радио разрешения идти на точку «Альбинск», в соединение минских партизан. Нам тут же дали «добро».

Уже рассвело, когда наш самолёт благополучно приземлился на знакомом острове Зыслов.

Хозяева были несказанно удивлены и обрадованы неожиданным гостям. Ещё бы, случай свёл не просто представителей двух братских республик — видных руководителей партизанского движения. Вспреди был целый день, и, думается, нашлось о чём поговорить друг с другом, не исключено — договориться о совместных действиях на будущее.

Сожалею, но мне не пришлось доставить украинских товарищей в Москву. Вечером, когда до вылета оставалось совсем немного времени, на площадку прибыл самолёт под командованием моего однопольчанина Ф. Г. Радугина. А вместе с ним и другой приказ. Согласно ему, я должен был взять с аэродрома очередную группу раненых. Радугин — моих недавних пассажиров.

Приказы не обсуждают. В намеченный час я вылетел с Зыслова с двумя десятками раненых.

Напоследок ещё об одной памятной площадке, площадке партизанской бригады Ф. Ф. Дубровского, что располагалась неподалёку от Ушачей.

4 сентября 1943 года, вылетев на эту площадку с грузом медикаментов и боеприпасов, в районе Полоцка были внезапно атакованы «мессершмиттом». Нам удалось отбиться и уйти от преследователя, но вышли мы из боя с одним работавшим мотором.

Приняли решение продолжить выполнение задания, лететь дальше в тыл. И не ошиблись.

Медленнее, со снижением, но до площадки дотянули. Сели нормально. Не теряя времени, определили характер повреждений, свя-

зались по радию с полком. Следующей ночью самолёт под командованием С. Н. Багрова доставил нам необходимые детали. С ремонтом быстро не вышло, провозились три дня. Где уж тут не запомнить.

Безусловно, среди шестидесяти рейсов, совершённых в тыл, даже сетуя на память, можно отыскать ещё не один эпизод, дающий представление об их особенностях. Но хочется думать, что и в написании выше кто-то разглядит характерные детали, хоть и на короткое время ощутит их особую динамику. Уже в этом случае я не буду считать свою попытку рассказать о тех далеких событиях напрасной.

ГНЕДЕНКО ПРОХОР БОРИСОВИЧ

Родился в 1913 году в деревне Русаки Шкловского района Могилёвской области. Член КПСС с 1949 г. В 1932 году закончил рабфак. С 1935 по 1937 — курсант Оренбургского авиационного училища штурманов. В начале войны штурман 20-го бомбардировочного полка авиации дальнего действия, а с ноября 1942 года после окончания высшей штурманской школы АДД в городе Карши Узбекской ССР — штурман 103-го авиаполка АДД, позже 12-й гвардейский. За время войны совершил более 300 боевых вылетов, в том числе более 50 к партизанам. После войны работал в Управлении военно-учебных заведений, с 1958 года — в отставке, на хозяйственной работе. Награждён пятью орденами и многими медалями.

РЕЙС К ЗЕМЛЯКАМ

За годы войны я десятки раз летал на партизанские «точки» в Псковскую область, на Брянщину. Побывать же у партизан родной Белоруссии долгое время не приходилось. Правда, именно над белорусской землёй принял я боевое крещение в июле—августе 1941 года, будучи штурманом скоростного бомбардировщика СБ. 36 раз поднимался наш экипаж в небо, наносил удары по наступающим тайковым колоннам под Витебском, у деревни Васюты, бомбил переправы через Днепр.

Трудное, драматическое было время. Противник господствовал в воздухе. Мы летали без прикрытия истребителей и потери были немалые. Через 20 дней боевых действий от полка осталось 2 самолёта и 12 человек лётного состава. Дважды сбивали наш экипаж, и дважды мы отделялись ушибами, возвращались в строй.

В происходящее не хотелось верить. Всё казалось каким-то страшным наваждением.

После того, как полк практически перестал существовать, меня направили в Высшую штурманскую школу Aviации дальнего действия. Учились напряжённо, в духе военного времени. Овладевали полётами «вслепую», в сложных метеоусловиях, изучали средства радио и астронавигации. В сентябре 1942 года, когда учёба заканчивалась, я получил назначение в 103-й авиаполк АДД. Началась обычная боевая работа — полёты на бомбардировку войск, тыловых резервов противника.

К весне 1943 года положение на фронте заметно изменилось. По многим типам авиатехники мы уже не только не уступали, но и превосходили фашистов. Появилась возможность значительно эффективнее использовать авиацию для оказания помощи партизанским отрядам и бригадам, тем более, что потребность в этой помощи была огромной. Всё чаще и чаще к выполнению заданий Центрального, а также республиканских штабов партизанского движения стали подключать авиаполки, входившие в состав 3-го Брянского авиакорпуса, в том числе и наш 103-й.

Как-то мне стало известно, что нескольким экипажам предстоит в ночь на 4 апреля доставить 10 тонн груза на площадку в районе Ксаверово в 45 километрах юго-западнее Могилёва. Мои родные места! Вот бы принять участие в этом рейсе, самому помочь партизанам-землякам. Да только как? Как сделать, чтобы твоё желание вдруг совпало с желанием командиров, готовивших приказ? Пойти и заявить: хочу? В армии это слово популярностью, как известно, не пользуется. Ждать и надеяться — а ну как повезёт? Также не выход: может и не повезти. Прикинув и так и этак, я неожиданно вспомнил, что наш комэск Н. Г. Богданов тоже мой земляк — витебчанин. Подумалось: «Должен понять». Собрался с духом и прямо к нему:

— Прошу послать на это задание.

И я не ошибся. Николай Григорьевич действительно понял мои чувства и без всяких колебаний дал добро на полёт. Моё давнее желание слетать на дорогую сердцу Могилёвщину становилось реальным.

Я поспешил поделиться вестью с членами экипажа. Командир нашего Ли-2 Михаил Иванович Бурин воспринял сообщение спокойно, деловито и сразу же предложил мне «засесть» за карту. Понимая, что роль штурмана в подготовке, а затем и осуществлении маршрута ответственна, я принялся за расчёты со всей основатель-

ностью. Прежде всего изучил характерные площадные и линейные ориентиры: реки, лесные массивы, железнодорожные узлы, шоссейные дороги. Затем уже с Михаилом Ивановичем проработали мой предварительный вариант с учётом последних оперативных данных. Но даже после этого намечаемый курс не становился догмой. Следовало ещё знать и учесть мнение о видах на погоду нашего полкового метеоролога старшины Ксении Босовой.

Как и обычно перед вылетом, она знакомила нас с прогнозом погоды по маршруту.

Знатор своего дела, Босова занималась им, без прсувеличения, самоотверженно. Чтобы удостовериться в правильности прогнозов, определить причины возможных ошибок, она десятки раз вылетала вместе с экипажами на боевые задания.

Ко всеобщему огорчению, в день вылета прогноз старшины был однозначен: погоды не будет.

Самое неприятное в прогнозе — низкая облачность и большая вероятность осадков, даже обледенения.

В такой ситуации идти по новому маршруту на незнакомую площадку сразу группой самолётов было по меньшей мере неоправданным риском. Вот почему с целью разведки маршрута и метеоусловий командование решило отправить сначала один самолёт, остальные же экипажи держать на аэродроме в состоянии повышенной готовности, до получения от него радиогаммы. Этим самолётом-разведчиком был назван наш Ли-2.

Вскоре мы взлетели. Уже в районе Рославля облачность увеличилась. Где-то полчаса в просветах облаков с трудом удалось засечь довольно важные ориентиры — реку Сож и шоссейную дорогу Кричев — Рогачёв. Днепр пересекли при морозящем дожде, под облаками не выше 500 метров. Сообщили на командный пункт о том, в каких условиях идём по курсу.

Но, как говорится, нет худа без добра: в такую погоду маловероятна встреча с вражескими истребителями. Наверное эти же соображения определили и решение командования полка. Вскоре по радио нас известили о старте остальных самолётов группы.

А мы продолжали полёт. Один за другим на пути самолёта возникали острова ещё более низкой облачности. Однако Михаил Иванович, будто предчувствуя их ограниченные размеры, не менял ни направления, ни высоты, врезал машину прямо в клубы. Проходила

минута, иногда и вовсе считанные секунды, и мы снова оказывались на открытых участках. Только сверху неизменным мрачным и тяжёлым пологом нависали нескончаемые облака, точно предсказанные нашим полковым мастером метеопрогноза Ксенией Босовой. Внизу угадывались леса, перелески, дороги. Всё однообразное, серое, без единого живого огонька.

Мои глаза, словно убаюканные этим однообразием, какое-то время совершенно бездумно скользили по земле, прежде чем возникла, нет, ворвалась в сознание простая и тем не менее пронзительная мысль: «Так ведь там — моя родина!»

Да-да, среди всего этого вроде бы уснувшего, а на самом деле затаившегося, спрятавшегося, жила — я верил в это — и та «небольшенькая», но одновременно и огромная по своей значимости для меня деревенька Русаки, место, где родился, приобщался к крестьянскому труду, откуда сделал первые шаги в жизнь. Сначала в соседнюю Городею, где находилась начальная школа. Потом в Могилёв — учился на рабфаке. Позже поступил в пединститут и, не исключено, мог его вполне благополучно закончить, стать педагогом, если бы...

Если бы события не пошли другим чередом. За плечами был первый курс института, когда настала пора служить срочную. Взялся за артиллерийскую науку. Год отслужил. Кое-что уже умел. И снова резкий поворот: прямо из артполка меня откомандировывают на учёбу... в Оренбургское авиационное штурманское училище.

Что ни говори, удивительная штука жизнь: и поворотов в ней разных хватает, и сюрпризов помельче. Разве можно было даже вообразить, что партизанская площадка, на которую полетим, находится на месте артиллерийского полигона. Того самого, где мне часёнько приходилось участвовать в стрельбах. Глянуть бы на него сверху при дневном свете. Интересно, вспомнил ли, где размещались орудия, где цели? Наверное, вспомнил бы...

Тем временем самолёт приблизился к цели полёта. Сиизились. Даём ракету: «Я — свой!» Проходит минута, другая — ответных огней нет.

— Почему молчат? — спрашивает меня командир. — Неужели мы ошиблись?

Я уверен, что вышли точно, но на всякий случай заглядываю в карту. Нет, все правильно.

— Надо подождать, Михаил Иванович. Не исключено нас просто не ждали в такую непогоду.

— Что ж, подождём, — соглашается Бурин.

Делаем над площадкой круг, затем второй, третий. Ещё раз к земле уходит сигнальная ракета. И вот — наконец-то! — внизу появляются огни костров. Сначала три: два один за другим и третий в отдалении, потом между ними ярче всех вспыхивает последний, заполняет собой промежуток темноты. Видимо, партизаны замешкались с розжигом этого костра и воспользовались «каварийной» кружкой бензина. Теперь всё как надо — четыре костра в ряд. Они пылают всё ярче, словно подтверждают: «Это мы — свои, нашенские!»

Сколько ни летал в тыл, а сигнальные костры партизан всегда будили в душе радость, поднимали настроение.

Делаем первый «пристрелочный» заход. Мешок с грузом должен приземлиться не далее, чем за 150 шагов от костров. В двух следующих заходах сбрасываем остальные 10 мешков. Общий вес груза — 1300 килограммов.

Мы отворачиваем от площадки, ложимся на обратный курс. В этот момент несколько грузовых парашютов ещё наверняка в воздухе, но с каждой секундой они всё ближе к земле, к тем, кто, торжествуя, следит за ними во все глаза. Сегодня у партизан праздник, и это не омрачит даже самая скверная погода. Жаль, нельзя сообщить о том, что совсем скоро к площадке подойдут ещё несколько самолётов, и снова полетят с неба грузовые мешки, увенчанные белыми куполами парашютов — бесценные подарки Большой земли, где будут не только боеприпасы и оружие, но и свежие газеты — живое дыхание Родины, её голос, её поддержка словом, пусть печатным, а всё равно живым.

Облегчённый самолёт быстро достигает отметки 1500 метров. За линией фронта включённый радиокompас АРК-5 тут же «цепляется» за сигнал московской широковещательной станции. Теперь можно немного и расслабиться.

Так закончился мой полёт к землякам. Наш самолёт не коснулся тогда родной земли. Мы не жали рук партизанам, не посидели с ними у жаркого костра, не посмеялись вместе над шутками местных остроумов. А я долгое время жил с чувством, словно всё это было. Наверное, долгая разлука с домом будила воображение. А, может, причиной тому память о других полётах — к партизанам Брянщины, Ленинградской области, где всё это действительно было? Так ли, иначе, но тот полёт был и остался одним из наиболее памятных. Един-

ственное, о чём часто жалелось позже, уже после войны, что мало всё же наш полк летал в Белоруссию. Кто знает, может тогда удалось бы мне свидеться и со своим старшим братом Тимофеем. А то — чего не бывает — помочь у смерти вырвать.

Брат воевал в партизанском отряде № 115 Георгия Григорьевича Ленчикова, в Горецком районе Могилёвской области. Тимофей ушёл из жизни незадолго до освобождения родных мест. После ранения в одном из последних боёв у него началась скоротечная гангрена. В тех условиях спасти его было невозможно. Похоронили брата вблизи базового лагеря отряда. Уже после войны по просьбе моих родителей прах его был перенесен на общее кладбище у деревни Русаки.

Хотя, нет, со словом «невозможно» мне не примириться никогда. Скольким тяжело раненым, угасавшим на глазах, помогали наши крылья. Скольким давала силы держаться до последнего одна надежда на них. Прости, брат, простите все, к кому мы не успели, не смогли успеть.

КАРТЕЛЬ ТИМОФЕЙ СИЛОВИЧ

Родился в 1910 году в селе Стахорица Новгород-Северского района Черниговской области. Член КПСС с 1940 г. В военно-воздушных силах с 1935 года. В начале Великой Отечественной войны — помощник борттехника на самолётах-бомбардировщиках. С мая 1942 — бортовой техник в 103-м полку авиации дальнего действия — позже 12-й гвардейский. За время войны совершил 200 боевых вылетов, в том числе 20 в тыл врага. В послевоенные годы служил в ВВС. С 1956 года — в запасе. Работал на авиационном заводе. С 1972 года — на пенсии. Награждён четырьмя орденами, медалями.

ИЗ ГОРЯЩЕГО САМОЛЁТА

Службу в 103-м авиаполку я начал в составе экипажа Ли-2 под командованием Матвея Григорьевича Маркова.

В гражданскую он был лихим кавалеристом, не раз отличался в боях с белогвардейцами. И мирную профессию выбрал такую, что более всего отвечала его характеру — стал лётчиком.

Полёты с ним внушали уверенность в успехе. Спокойствие и надёжность излучался этим человеком и словно заряжали окружающих. Мы почитали его как пилота высокого класса, любили как доброго, отзывчивого старшего товарища.

Но случилось так, что в тот роковой для экипажа рейс самолёт отправился без Матвея Григорьевича. До крайности утомлённого последними бессонными ночами — приходилось выполнять по три вылета подряд — его сменил командир эскадрильи Иван Куценко.

Решение это было оправданным: рейс предстоял особо длительный и непростой. Надо было пройти сотни километров над вражескими тылами и в 65 километрах от Мозыря десантировать женщину-врача, сбросить большое количество медикаментов и оборудования

для партизанского госпиталя, а затем вернуться обратно. Кроме опыта и выдержки, для этого нужны были силы.

6 июня 1943 года мы засветло стартовали из Мониио. Под Калугой на аэродроме «подскока» дозаправились и уже в сумерках пересекли линию фронта. Районы, контролируемые вражеской истребительной авиацией, а также места с сильной ПВО обходили в облаках. Всё делалось должным образом, ничего не предвещало беды, но она случилась.

Стоило нам выйти из облаков и лечь на свой курс, как шквал огня обрушился на машину. Скорее всего фашистский лётчик намеренно патрулировал у края облачности, выбрав этот участок как выгодный в тактическом отношении. Предвидеть место выхода из облачности ночью мы не могли, он был для нас неожиданным, враг же по сути ждал, был наготове.

Очереди истребителя оказались точны. Пробитые правые бензобаки вспыхнули, подобно огромному факелу. Удушливый дым быстро проник в кабину.

— Всем покинуть самолёт! Всем до одного! Приказываю! Эти единственные, жёсткие своей однозначностью слова Ивана Куценко навсегда врезались в сознание.

Я попытался открыть правую дверь кабины, но эта сторона фюзеляжа была настолько раскалена, что сразу же обжёг руки. А самолёт снижался, надо было спешить. Добрался до левой двери, в горячке нервного напряжения открыть её было непросто. Первой выпрыгнула врач, за ней — воздушный стрелок, бортрадист.

Теперь и мой черёд. Лечу в неизвестность. Когда парашют раскрылся, я смог осмотреться. Одно, что увидел — охваченный пламенем, уходящий к земле самолёт. Никого из товарищей поблизости не было. Судя по всему, разница в выброске была значительной.

Приземлился на пахотном поле. Медлить нельзя — местность открытая, хорошо просматривается. Пока не рассвело, надо уйти подальше. Не исключено, что гитлеровцы уже знают о самолёте и будут искать парашютистов. Снял меховой комбинезон, собрал парашют и все это поглубже втоптал в борозду, присыпая землей. Только сейчас ощутил, как болят от ожогов руки, лицо, хотя я совершенно не помнил, в какой момент мне его опалило. Впрочем, в те минуты это меня мало занимало. Главным вопросом было — куда идти. На восток, к линии фронта? На запад? Нет, в военином обмундирова-

нии, со следами ожогов на лице и руках мне много не пройти, куда бы я ни двинулся. Одна надежда — найти местных партизан. Но как? Как начать и вести этот поиск, не показываясь никому на глаза?

Напряг память, попытался хотя бы в общих чертах представить данный участок на карте. Вспомнился лишь большой массив жирянского леса в западном направлении. Что ж, там вполне могут быть партизаны. По крайней мере, в лесу можно просто укрыться, оглядеться, что к чему? Решил пробираться туда.

Дорога давалась нелегко. Мучили ожоги, почему-то сильно знобило. Но главное — постоянное внутреннее напряжение от настороженности и мрачных ожиданий, шёл-то я наугад. Впрочем, с другой стороны, это же и напряжение и помогало: подстёгивало, заставляло работать ноги. В результате без отдыха отшагал километров 20. Неизвестно для себя попал в незнакомую деревню. Догадался об этом по крикам петухов. Голоса их послышались сначала впереди, я замер, и здесь закукарекали справа, слева. Хат я пока не видел, но, судя по близкой петушиной переключке, они были тут же. Повернул назад. По заросшему кустарником склону спустился к речушке, перешёл вброд на другой берег, заходить в деревню, не зная обстановки, было бы безрассудством.

Час был ранний, и я решил продвинуться ещё хоть на несколько километров к намеченной цели — лесу. Просёлочная дорога через ржаное поле почти совпадала с нужным направлением, после некоторых колебаний я всё же рискнул ею воспользоваться. Брести по пересечённой местности у меня уже не было сил. К тому же в случае опасности я всё равно имел возможность схорониться среди колоса, разве что нарвусь на засаду.

Примерно через полчаса слева от дороги показались хаты другой деревни, в противоположной стороне начинался лес. Свернул и прямо по ржи двинулся к нему. До опушки оставалось более километра, когда я заметил группу всадников. Рассмотреть их как следует не позволяло расстояние, но поведение этих людей меня почему-то настораживало. Двигались они медленно, иногда останавливались, приглядывали в стремянах, оглядывали окрестности. Словно искали кого-то. Не могу сейчас объяснить, почему, но тогда я решил, что это не партизаны. Слишком уж открыто, даже беспечно вели они себя.

«Нет, — подумалось мне, — без помощи местных жителей не обойтись. Не сейчас, так в другом, в третьем случае, я могу просчитаться и попасть в лапы врага».

По тропинке в ржаном поле вернулся к первой деревне. Постучал в дверь крайнего домика и с волнением стал ждать. Открыла молодая ещё женщина. Было видно, что незваный гость её не напугал, но и не обрадовал. С беспокойством и откровенным недоверием слушала она поначалу мой сбивчивый рассказ. Лишь хорошо рассмотрев мою одежду, обожженные руки и лицо, женщина успокоилась, пригласила меня в дом. Там мне пришлось ещё раз рассказать обо всём, но только подробнее, отвечая на неожиданные и зачастую каверзные вопросы. После этого я почувствовал, что мне поверили окончательно. Хозяйка призналась, что она — жена партизана Василия Червякова, что зовут её Александрой, а деревня называется Быковичи. На вопрос могу ли я надеяться на встречу с партизанами, Александра ответила, что не знает, а вот в хате у неё оставаться нельзя, это очень опасно, в любой момент сюда могут заявиться полицейские с обыском.

Наказав сидеть тихо, не высовываться в окна, она ушла. Вернулась не одна, а с женщиной. Это была жившая неподалёку Мария Дубровина. Мария ни о чём не спрашивала, только время от времени с интересом и совершенно безбоязненно посматривала в мою сторону. Я понял, что Александра уже всё ей рассказала.

Когда стало смеркаться, меня переодели в женское платье и провели до дома Дубровиной. В тот вечер я долго беседовал с моими спасительницами: рассказал о себе, о том, как воюют мои одиopolчане, о положении на фронте.

Женщины объясняли мне обстановку, почему именно теперь так опасно появляться на дорогах.

— Каратели тут в округе, — невольно переходя на полупшёпот, говорила Александра. — На танках, машинах, с пушками. Деревни жгут, убивают.

— Без разбору, ироды, бьют, — от малых до старых, — подтверждала Мария и прикладывала к глазам рукава.

Когда я упомянул об увиденных конниках, похвалили за осторожность: жирятинский лес в плотном кольце, скорее всего это были немецкие дозорные.

Женщины укрывали меня на чердаке дома. Лечили от ожогов всеми известными им средствами. Скоро я почувствовал себя значительно лучше, окреп. Стал порываться идти искать партизан. Но Александра и Мария уговаривали не спешить, уверяли, что к лесу мне не пройти.

Наконец, утром 11 июня Мария Дубровина с некоторой торжественностью объявила, что вечером ждёт меня встреча с партизанскими разведчиками.

С каким волнением я ждал этого часа! И как обычно — чем ближе он становился, тем медленнее тянулись минуты. Казалось, время прочно замедляет свой ход, чтобы потом вдруг взять и приподнести худшее.

Но вот сумерки окутали деревню. Вместе с Марией и ещё одной женщиной, с которой ранее не доводилось видеться, отправились в путь. Сразу за околицей спустились в неглубокий овраг, заросший кустарником. Не прошли и сотни шагов, как впереди выросли две фигуры в обычной крестьянской одежде.

— Они! — только и сказала Мария.

Мы попрощались, и те двое, не вступая в разговоры, повели меня дальше к лесу. Глухими, чуть заметными тропами прошли несколько километров до места, где расположилась группа партизан — человек шесть. Среди них оказался и муж Марии Василий Червяков. Он уже знал о моих приключениях, партизаны расспрашивали меня о Москве, о боевых делах лётчиков, рассказывали о своей жизни и том нелёгком положении, в котором оказались во время жестокой пражеской блокады.

Вместе с моими новыми товарищами пробыл в лесу около недели. Некоторые из них иногда уходили на день—два, как они говорили, «на связь», в разведку. Когда я спрашивал, где находится отряд, отвечали:

— Подожди, поживёшь с нами больше, всё узнаешь.

Наконец настал день, когда мы снялись с обжитого места. Думалось, что идём на встречу с основными силами отряда. Но после многочасового марша по лесам оказались в похожем на наш, таком же наспех оборудованном лагере, правда, здесь уже находилось около двадцати вооружённых бойцов.

Вырываясь из блокадного кольца, партизаны действовали мелкими группами, а теперь вновь собирались вместе. Уже через двое—трое суток нас стало не менее 70 человек.

22 июня вся группа, по сути небольшой отряд, снова отправилась в путь. На этот раз мы действительно шли на соединение с основными силами. Двигались сначала жирятинским, потом клетнянским лесом. Всё чаще — даже днём — попадались пешие и конные

партизаны, вооружённые автоматами и винтовками. 25 июня оказались в расположении штаба бригады, которую возглавлял известный на Брянщине партизанский командир И. А. Панасенков.

В тот же день комбриг пригласил меня к себе. Спросил, нравится ли мне партизанская жизнь, не хочу ли я остаться в бригаде. Вопрос был для меня неожиданным. О подобном варианте просто не думал.

— Наверно, — отвечал я, — мне надо быть там, где смогу принести большую пользу. Я — авиационный специалист, меня готовили к этой работе. И опыт боевой уже есть...

— Невольно не могу, но поверь, нам бы ты очень пригодился, — говорил мой собеседник. — Аэродромы партизанские помогал бы как следует оборудовать, с техникой, коли подвернется, подсобил. С другой стороны, и твоя логика сильна: бить фашистов тебе сподручнее на привычном посту — в самолёте. В общем, решено — отправим тебя на Большую землю.

Через пять дней прилетели вездесущие У-2 — сразу 6 машин. Обратным рейсом увозили раненых, детей, забрали и меня. На рассвете приземлились на аэродроме возле Юхновки. Оттуда по радио сообщили обо мне в наш 103-й полк. Ещё через 2 дня — 3 июля — за мной прислали самолёт.

Находясь среди партизан, я не терял надежды узнать о судьбе остальных членов нашего экипажа, расспрашивал всех, кто ходил на боевые задания, общался с местным населением. Но только будучи в Юхновке, я получил о них первое и, увы, печальное известие. В поступившей от партизан радиogramме сообщалось, что, по данным разведки, в тех местах, где был подожжён Ли-2, три советских парашютиста — двое мужчин и женщина — вступили в неравный бой с окружавшими их гитлеровцами и погибли смертью героев.

Были все основания предполагать, что это были радист, воздушный стрелок и капитан медицинской службы. Командир корабля Иван Куценко и штурман Григорий Неионов, скорее всего не успели выброситься на парашютах и сгорели вместе с самолётом.

Мне говорили, что М. Г. Марков тяжело переживал гибель боевых друзей, укорял себя в том, что не разделил судьбу экипажа в тот горький час. Но когда я вернулся в полк, уже не было в живых и самого Матвея Григорьевича. Пилотируемый им самолёт не вернулся с боевого задания. На этот раз выяснить, что же произошло с экипажем, не удалось.

Война, как известно, не бывает без жертв. Но известие о гибели дорогого мне человека буквально накануне возвращения в полк потрясло меня. Находил утешение в одном: снова в строю, и значит, могу и буду бить врага.

Товарищи разделяли мою боль. Они понимали, как тяжело быть «последним» членом экипажа.

Командир полка, встретив меня, старался подбодрить, не касался болезненной темы:

— Живой? Вот молодец! И с партизанами походил?!

Николай Григорьевич Богданов хорошо понимал, что довелось пережить мне за прошедший месяц. Ему самому приходилось попадать в подобные и даже более сложные положения. Все в нашем полку знали, например, о его скитаниях в тылу врага летом 1942 года на Витебщине.

Тогда, год назад, Н. Г. Богданов был командиром эскадрильи. Выполняя сложное задание по десантированию, он вел самолёт к линии фронта. Перед самым Витебском машина попала в сильнейшую грозу, мастерство пилота позволило вырваться из туч, но к несчастью, это произошло как раз над оккупированным городом, на высоте около 500 метров. Зенитные орудия открыли бешеный огонь, три снаряда почти одновременно попали в машину. Пламя охватило один мотор, крыло.

Стараясь удержать безопасную для прыжка высоту, Богданов приказал экипажу покинуть самолёт. Когда же настал его черёд, лётчик понял: прыгать уже поздно. С убранными шасси пошёл на подвешенную лесную поляну. Посадка была жёсткой. Резкий удар с огромной силой бросил на приборную панель. На некоторое время потерял сознание.

Когда пришел в себя и стал выбираться наружу, заметил в задымленном фюзеляже метавшуюся фигуру человека. Это был радист Маковский, который замешкался у передатчика и не успел вовремя выпрыгнуть. Вместе вывалились из самолёта, который уже пылал вовсю. Лишь успели добраться до леса, как послышался многоголосный собачий лай: к сбитому самолёту спешили гитлеровцы.

Вряд ли удалось бы беглецам далеко уйти, если бы не проливной дождь. Он помешал овчаркам найти следы. Укрылись в болоте, просидели там несколько часов. Радист был почти невредим, а вот Н. Г. Богданову досталось: лоб, висок рассечены, разбита челюсть,

поранен язык, глаза опухли, один совсем закрылся. Поднялась температура.

Выбрались из болота. Шли без отдыха всю ночь. Днём прятались в зарослях. Никакой еды не было. Только на третью ночь наткнулись на строение в лесу, где от карателей спасалась крестьянская семья.

Женщины поделились с лётчиками едой из своих скудных запасов, напоили их чаем из мяты, перевязали раны полосками чистого полотна. Лётчики поменяли свои кожаные регланы на домотканые свитки, что позволило им идти и днём. Прошло ещё несколько суток. Н. Г. Богданова покидали последние силы. Порой он впадал в полубытьё. Трудно предполагать дальнейшие события, не попадись им на пути такая же, как и в случае со мной, женщина-патриотка. Рискуя не только своей жизнью, но и жизнью двоих детей, она привела лётчиков к партизанам в отряд «Моряк» известной на Витебщине бригады «Алексея» под командованием А. Ф. Данукалова.

Состояние Н. Г. Богданова ухудшалось. Ему мог помочь только опытный врач. И партизанское командование сделало всё возможное, чтобы спасти лётчика. В селе Высочаны Лиезненского района, где размещался вражеский гарнизон, проживала с четырьмя маленькими детьми (тремя дочками-близнецами полутора лет и пятилетним сыном) врач — хирург-стоматолог Анна Николаевна Мамонова. Она работала в местной больнице и тайно передавала партизанам медикаменты, бинты. Но на этот раз ей надо было самой побывать в лесном лагере. Посланные в Высочаны партизаны изобразили дело так, будто увезли врача силой — открыли даже стрельбу возле её дома.

Анна Николаевна сделала лётчику неотложную операцию прямо на лесной поляне: удалила несколько зубов, очистила от нагноения лобные пазухи.

Н. Г. Богданов стал быстро поправляться. Спасительнице же лётчика временное отсутствие стоило жизни. Вернувшись в Высочаны, она была схвачена врагами и расстреляна вместе с тремя детьми. В живых осталась одна из девочек, так как в это время находилась в другой деревне у родственников.

Николай Григорьевич никогда не забывал о смелой женщине, мечтал встретиться с ней в мирное время, не подозревая, что много лет спустя, когда он приедет на слёт бывших партизан в Лиезно,

первым и самым острым моментом встречи станет горькое известие о трагедии, разыгравшейся в Высочанах.

Что касается дальнейших событий той поры, то вскоре к Богданову и Маковскому присоединился ещё один член их экипажа — штурман П. А. Иванов, также нашедший путь к партизанам.

В то время в отряде ещё не было радиостанции. Это не позволило сообщить в Москву о спасённых лётчиках. Оставалось одно — искать пути для перехода линии фронта.

С партизанскими проводниками лётчики прошли сотни километров. Перебрались через железные дороги, множество речушек и рек, в том числе и через Западную Двину. Не раз случалось вступать в бой с гитлеровцами. Некоторое время находились в партизанской бригаде легендарного «Батьки Миная» — М. Ф. Шмырёва. Без особых происшествий удалось им пройти и через известные «Суражские ворота».

Когда Н. Г. Богданов с товарищами прибыл в полк, его немедленно положили в госпиталь. Долгое время не разрешали летать. Однако настоятельные просьбы и сила воли этого мужественного человека сделали своё дело. Он снова вернулся в строй военных лётчиков. А год спустя майор Н. Г. Богданов возглавил авиационный полк. Таким был мой командир, так сражались мои боевые товарищи.

Что касается меня, то я по-прежнему продолжал воевать бортехником, совершил до конца войны более 200 боевых вылетов.

ТАРАСОВ ИВАН ЛУКЬЯНОВИЧ

Родился в 1918 году в деревне Рождественке Рассказовского района Тамбовской области. Член КПСС. После окончания ФЗУ работал, учился. Накануне войны — курсант Херсонской авиашколы. С января 1940 по июнь 1942 — пилот-инструктор аэроклуба города Ровеньки, затем 24-й учебной эскадрильи. С июня 1942 по октябрь 1945 года — пилот 105-го отдельного гвардейского авиаполка ГВФ. За время войны совершил более шестисот боевых вылетов, из них двести — с посадкой у партизан. В послевоенные годы — на лётной, а затем на руководящей работе в различных подразделениях Аэрофлота. Награждён пятью боевыми орденами, медалями.

ИЗ ФРОНТОВОЙ ТЕТРАДИ

Война незабываема, но всё же вряд ли бы доверился памяти, не сохранись у меня тонкая, пожелтевшая от времени тетрадка учёта боевых вылетов. Большинство её страниц заполнены рядами цифр, разбросанных по соответствующим графам. Скупая мало что говорящая постороннему информация: дата, тип самолёта, количество часов в воздухе, сколько груза доставлено на точку, сколько человек вывезено обратно, наконец название «точки».

Если бы полётов было несколько, возможно, помогли бы и эти цифры. Но к партизанам я летал почти всё время. Свыше двухсот посадок на самых различных площадках. Разве всё упомянуть!

Помогли короткие записи на оборотной стороне разграфлённых страниц — словесный дубль отдельных, не обязательно чем-то примечательных полётов. Этих записей немного — чуть более полутора десятка (сейчас я даже точно не помню, что стало побудительной причиной их появления и почему я их не довёл до конца). И всё-таки это уже зримые ориентиры для памяти. Именно они помогли мне вернуться в то далёкое время.

...Полёты к партизанам Белоруссии начались вскоре после того как я был зачислен в состав 1-й эскадрильи А. В. Федотова 105-го отдельного гвардейского авиаполка ГВФ. В полку эскадрилью называли по-разному: кто просто «первая», кто «партизанская», кто по имени командира — «федотовская». А вот нас неизменно — «ночники», потому что летали мы в тыл, как правило, ночью.

«Ночником» я стал не случайно. До войны проработал около трёх лет пилотом-инструктором, много часов провёл в воздухе и в так называемых слепых полётах. Это и решило мою судьбу по прибытию в полк. Оставалось только подшлифовать технику пилотирования на бреющих полётах.

Коллектив эскадрильи подобрался боевой и дружный. Пилоты Николай Жуков, Василий Ползунов, Захарий Нохов, Василий Белопашин, Георгий Лысенко уже имели опыт полётов к партизанам Витебщины, в том числе и в знаменитую бригаду «Батьки Миная». Да и остальные лётчики, пришедшие позже, были с солидным багажом знаний и практики: отбор в «ночники» шёл тщательно, без поправок.

Заслуженными любовью и уважением пользовался у личного состава эскадрильи её командир — ленинградец Александр Васильевич Федотов. Это был не только первоклассный лётчик, отлично владеющий техникой пилотирования, но и душевный человек, умелый организатор и старший товарищ. При всей своей мягкости характера он любил дисциплину и порядок, быстро и главное безболезненно привил эту любовь и нам — своим подчинённым, что в условиях военного времени было приобретением немалым.

С начальным периодом моего пребывания в эскадрильи связан один курьёзный случай, о котором я позволю себе рассказать не по-теки ради, а в подтверждение того, с каким уважением относились мы к званию «партизанских» лётчиков, к нашей особой непростой роли в полку. Гордясь этой самой ответственной ролью, мы, по молодости, даже внешне стремились отличаться от лётчиков других эскадрилий.

В рамках уставных требований это было задачей не из простых, и всё же мы нашли выход. Не назову теперь точно автора идеи с усами, но косвенным её творцом стал лейтенант Николай Воронцов — стройный брюнет с изящными усами, которые ему, конечно же, очень шли. Возможно, только это обстоятельство не спровоцировало всеобщего увлечения, но вдобавок к этому Николай был

отличным лётчиком. Итак: усатый и отважный — чем не визитная карточка настоящего ночника-аса! Не прошло и двух недель, как эскадрилья стала поголовно усатой. Только вот беда — усы шли далеко не всем, а зачастую выглядели и вовсе нелепо. Пока это было темой для шуток только среди усатых, наш командир Федотов, скрепя сердце, терпел. Но вскоре над «ночниками», а заодно, видимо, и над ним самим стали подшучивать другие. Выдержать этого наш комэск долго не смог. Каплей, переполнившей чашу его терпения, стало приобщение к усатым и меня.

Дело в том, что я был последним, кто не решался заводить усы, потому что предполагал их невысокое качество. Однако, когда Федотов получил 10-дневный отпуск и уехал из полка, чувство солидарности и уговоры ребят сделали своё. Увидев меня после возвращения, Александр Васильевич сначала не мог даже найти подходящих слов. И неспроста: соломенного цвета щётка, торчавшая в разные стороны была убийственно комична. Наконец командир припёрлся к себе и сказал:

— Чуб твой, Тарасов, хорош, ничего не имею против, а вот это, — он многозначительно глянул на усы, — это, простн, форменное безобразие!

Тут же состоялось построение, на котором Александр Васильевич спокойно, но категорично заявил:

— Приказать расстаться с усами одному Тарасову я не имею морального права. Поэтому приказ будет таков: обрить всем! Что касается возможностей отличиться, то их у вас больше чем у кого-либо. Летайте! Доказывайте!

С минуту стояла тишина. Потом, как по команде, лётчики повернули головы туда, где стоял Николай Воронцов. Лицо Коли красноречиво говорило о его внутреннем состоянии.

Общую мысль выразил Анатолий Маденов. Получив разрешение обратиться, он сказал:

— Просим оставить усы только одному — Николаю Воронцову. Комэск чуть задумался и разрешил. Так усы Николая по-прежнему оставались в эскадрилье «ночников» в единственном числе.

Теперь о самих полётах. Летали каждую ночь. Разными были они, порой очень разными, а в записях этого почти не видно. Взять хотя бы первую:

«24.1.43. В течение ночи выполнил четыре рейса к партизанам бригады Д. Ф. Райцева. Площадка на северном берегу озера

Шимно, километрах в тридцати от Витебска. Слетал нормально. В первом рейсе по пути от партизан отклонился вправо к Велижу и над линией фронта был обстрелян из крупнокалиберных пулемётов. Попаданий не было».

Первая запись о первых полётах. Восемь раз линию фронта пересёк, а добавить почти нечего. Не сохранила память ни трудностей, связанных с поиском площадки и посадкой, ни деталей, словно не четыре рейса было, а один — на одном дыхании. Впрочем, так оно и есть: именно на одном дыхании мотались мы тогда от базового аэродрома к точке и обратно, загружались — и снова в путь.

Что же до памятных деталей, то такими становились чаще какие-то неприятности. И случались они, понятно, неожиданно.

Ещё две ночи мы летали вполне спокойно (обстрел без особых последствий над линией фронта или над оккупированной территорией к неприятностям не относился), пока, наконец, нас не засекли.

«27.1.43. Над точкой несколько раз был атакован истребителем. Постоянно баражируя над площадкой или вблизи её, он дожидался посадки очередного нашего самолёта и начинал обстрел. Выведен из строя самолёт Николая Воронцова (позже восстановлен). Ранен Дзюба. В эту ночь сделал четыре рейса».

События той лунной ночи я помню хорошо. Самолёт Николая Воронцова ещё бежал по посадочной площадке, когда неожиданно появившийся «мессер» обстрелял его из пулемёта. Судя по всему, он поджидал где-то в стороне и намеренно не давал о себе знать до поры. Лётчику не оставалось ничего другого, как оставить самолёт и броситься под укрытие деревьев на берегу, после чего фашист ещё раз атаковал самолёт.

В аналогичную ситуацию попал и Григорий Дзюба. Но здесь случилось наоборот: самолёт не пострадал, а вот Гриша, не успев добежать до укрытия, был ранен в ногу.

Ничего не подозревал и Захарий Нохов. Он прилетел третьим и ещё на подходе к площадке был атакован «мессером». Партизаны видели как после атаки самолёт Нохова резко повернул в сторону и скользя над самыми деревьями, ушёл на восток.

Следующим прибыл я. Обстановка казалась спокойной. Единственное, что немного смутило — не отруливший от полосы самолёт Воронцова в конце площадки.

Сделав разворот по кругу, я уже собирался снижаться, когда увидел «Мессершмитт-109». Он подрезал мне круг справа и, прибли-

жившись, дал короткую очередь. Мимо. Я повернул к лесу, надеясь потеряться на его фоне. Но истребитель не отставал — атака справа со стороны хвоста. Трасса огня прошла над самым фюзеляжем. Третья атака фашистского стервятника особенно опасна: он приближался сзади сверху, и следить за ним я практически не мог. На всякий случай снова подвернул к площадке. Нервы сжались в комок. Профессиональное чутьё подсказывало, что сейчас, с секунды на секунду грянет очередь, которая, вероятнее всего, будет точной. И тут... вместо холодного свинца сверху полетела белая сигиальная ракета. Сначала я даже не сообразил, что её выпустил мой преследователь, таким неожиданным-неправдоподобным это показалось. Одна догадка сменяла другую: кончился боекомплект? А если хитрит? Не зря снова заходит для атаки? Нет, на очередном сближении в моём направлении снова летит ракета!

— Ну, шутишь! — не без злорадства кричу в ночь. — Из пулемёта не сумел, из ракетницы ты меня не достанешь!

Уже без всяких колебаний захожу на посадку и минуту спустя оказываюсь в окружении партизан. Встречающие, расстроенные столь стремительными, а главное, неприятными событиями, явно взвинчены. Разряжаются, крестя фашиста кто как умеет.

— Ты смотри, до чего настырный попался, а? — доносится голос из темноты.

— Он настырный, да и мы не лыком шиты, — отрезает дедок, оказавшийся подле меня.

И совсем неожиданно спрашивает:

— Иван, а у тебя ракетница есть?

— Ну есть.

— Э-эх-х, жалко! Надо было его, паразита, тоже из ракетницы попужать!

Чувствую, «сожалеет» на полном серьёзе. Партизаны, что чуть поодаль, замолкают, прислушиваются к нашему диалогу и начинают дружно смеяться. Невольно комичная реплика старика — и уже малость спало нервное напряжение, меняется тема разговора.

Обратным рейсом я вывез раненого Дзюбу и одного партизана. Той же ночью кто-то из наших забрал Николая Воронцова.

В полку выяснилось, почему вериулся Захарий Нохов. Оказывается, первой же очередью вражеский лётчик пробил верхний бензобак, и Захарий был буквально залит топливом. К счастью, самолёт не загорелся, но от повторного попадания и он, и пилот мог-

ли вспыхнуть факелом. Лётчик правильно решил не испытывать судьбу. Наличие бензина в нижнем баке позволило Нохову благополучно дотянуть до своего аэродрома.

«28.1.43. Этой ночью наша авиация бомбила станцию Городок, что в 20—25 км от партизанской площадки. Наверно, удачно: отсветы огня на северо-западе такие сильные, что площадка видна, словно на ладони. После вчерашних происшествий садиться никто не стал. Я всё же рискнул — и удачно. В результате у всех по три рейса, у меня — четыре».

«29.1.43. Выполнил четыре полёта. Доставил на точку 600 кг груза и радию. Назад как обычно — раненых.

«31.1.43. Второй день плохая погода. Всё же вылетели. Сигналов над площадкой не обнаружили. Ребята вернулись назад, а мы с Белоиваном сели. Выяснилось, что костров партизаны не зажигали из-за плохой погоды: думали — не прилетим».

В тот район мы пролетали и всю вторую половину февраля. За это время я выполнил более сорока полётов с посадкой. Перевёз 7 тонн боеприпасов, одну радиостанцию, две типографии. Обратный вывоз 44 раненых партизан и 26 военнослужащих. За ночь, как правило, совершалось по 3—4 полёта.

С 19 февраля часть эскадрильи перенацелили на ледовую площадку озера Плав. Записи этого периода довольно отрывочны, поэтому привожу только более динамичные в событийном отношении.

«19.2.43. Площадка на озере Плав. В течение ночи несколько раз налетал Ю-88, обстреливал из пулемёта. Один раз сбросил около десятка мелких бомб. Обошлось без жертв.

21.2.43. Ночь очень светлая. Площадку снова обстреливал и бомбил Ю-88. Самолёт В. Кузичкина временно выведен из строя осколком. Самолёт Белоивана при возвращении попал под сильный огонь пулемётов. Имел много пробоин, но не загорелся. Заменили крыло правое. Остальные пробоины залатали.

23.2.43. Погода сильно испортилась. Сделали всего по одному рейсу. Федотов вынужден был вернуться: в пути отказал один цилиндр. Сел на своей территории. Удачно».

В начале марта мне поручили возглавить звено в составе лётчиков Лысенко, Белоивана, Попова и Тарунова. Почти весь месяц летали на новую точку — на озеро Арно близ Новоржева Псковской области. Первый полёт прошёл не совсем удачно. Вылетели тремя

самолётами, но сесть удалось лишь мне одному. Дело в том, что партизаны не подготовили костры, и мы долгое время вынуждены были кружить над озером в полном неведении. В конце концов Лысенко и Белоиван не выдержали и ушли домой. Я же, будто предчувствуя, решил сделать еще пару кругов над озером, и на последнем кругу... костры появились. Приземлился я хорошо — поверхность замёрзшего озера всегда идеальная площадка, но что без настроения — помню точно. Ещё бы! Каких-то несколько минут не хватило, чтобы приземлились все три самолёта. Выскзался на этот счёт встречавшим партизанам. Те только руками развели: сегодня, мол, вообще никого не ждали, нам обещали «на днях». Пока сомневались — свои ли, чужие прилетели, пока командиры решение принимали, время и прошло. Выслушав, твёрдо пообещал — будем летать, никаких сомнений. И что же! Следующая ночь подбросила задачу ещё более непростую.

«8.3.43. Вышли к озеру в точно назначенное время. Костры заметили ещё издали, но не три кодовые фигуры, а семь. К тому же очень близко друг от друга. Покружив, всё же решили садиться. Из-за обилия костров сделать это было довольно сложно. Обошлось и на этот раз. Выяснилось, что у озера находятся несколько бригад. Узиав о «гарантированном» прилёте самолётов, их командиры отправили на лёд сигнальщиков: каждый своих. Отсюда и неразбериха».

Хотел было тогда всерьёз поругаться с начальником площадки, но в последний момент передумал: не из-за булок же страсти такие, из-за патронов. А на них, судя по разговорам, у партизан давно поштучный счёт шёл. Не поругался, а надо было. Пять дней спустя огрехи в организации приёма самолётов привели к аварии. И участником её стал не кто иной, как новоиспечённый командир звена, то есть я сам.

«12.3.43. В первом рейсе при взлёте с раненым иаскочил на повозку, которая прежде времени, без команды, двинулась по дороге, пересекавшей взлётную полосу. Поломал винт, лыжу и лонжерон правого нижнего крыла. Убил двух лошадей. К счастью, из людей никто не пострадал. К утру Лысенко доставил винт и лыжу. А вот крыло ремонтировали на месте с помощью верёвок и деревянных шпиль. Возвращался на базу на рассвете. Шёл на бредущем. Над речушкой, тянувшейся от озера, обстреляли из ПТРов».

Памятная авария, произошла она так неожиданно, что об этом трудно даже рассказать. Представьте, самолёт уже отрывается от

земли — и вдруг удар, треск, падение и сразу тишина. Лихорадочно пытаюсь понять, что случилось, и ощущаю, что машина покачивается на какой-то зыбкой основе. Это на ледяном-то поле! Сон наяву и только. В смятении выглядываю из кабины, и тут к самолёту подходят двое. Охи, ахи пошли, фразы вроде «Надо ж так», «А я же говорил!» Партизаны браются между собой, и я наконец соображаю смысл происшедшего и что передо мной виновники «торжества», успевшие выскочить из саней. Ищем лошадей, а они, бедолаги, вот — рядом, под самолётом, на последнем издыхании.

И такое, к сожалению, случалось в нашей лётной практике. К концу марта весенняя распутица добралась и до этих мест. Наше мисно ещё ухитрилось сделать несколько рейсов на озеро Ильсто, но затем полёты к партизанам с посадкой почти прекратились.

После напряжённой зимы короткая передышка оказалась кстати всем: и людям, и машинам. Многие самолёты требовали серьёзного ремонта в специальных заводских условиях. Мы перегоняли их в Калинин, а после ремонта — обратно на базовый аэродром у деревни Захарино. Однако и передышка во время войны — понятие относительное. Во всяком случае мы не отключались от забот, связанных с войной, не переставали быть её участниками.

«7.05.43. Всем звеном доставляли груз на площадку севернее Полоцка в бригаду им. В. И. Чапаева. Когда летели к партизанам и в начале обратного пути на базу, погода была терпимой, но уже перед линией фронта землю закрыл плотный туман. В сплошном молоке оказался и наш аэродром».

Мизер топлива, что оставался в баке, не давал никаких надежд вылететь из зоны тумана. Оставалось одно — садиться вслепую. И вот первая попытка. Снижаюсь: 30... 20... 10 метров. Стрелка выотомера приближается к нулю... ноль! Земли нет. Решаю зайти снова. Жму на педаль газа, тяну ручку управления на себя и тут короткий резкий удар по крылу где-то справа. Самолёт дёрнулся, но продолжает лететь, пробую рычаги управления. Слушается. Набираю высоту за 100 метров и внезапно вырываюсь к чистому небу. Удаётся увидеть последствия столкновения — срезанную будто ножом консоль правого нижнего крыла. Стрелка указателя топлива уже на нуле. Снова ныряю в облака, и всё повторяется опять: ноль, а земли нет. С трудом пересиливаю себя, продолжаю снижаться. Ещё два — три метра и... запрыгали колёса, передавая самолёту все толчки от

неровностей почвы. Каждую следующую секунду ожидаю, что самолёт скапотирует или ударится в препятствие. Наконец остановка. Двигатель молчит. По лбу катится пот, в руках и ногах дрожь нервного и физического напряжения одновременно. Проходит ещё какое-то время, прежде чем сообщаю: сел!

Из пяти самолётов на аэродром приземлились только мы с Сашей Нечаевым. Остальные, израсходовав остатки бензина, — селись кто где и как попало.

Назавтра обнаружился предмет, лишивший самолёт конца правого нижнего крыла — конёк крыши дома на краю аэродрома. Опоздай, значит, я на долю секунды с набором высоты и не исключено — не писать бы мне этих строк. Где уж тут не поверить в благосклонность судьбы.

«12.5.43. Полёт к площадке у деревни Дряжно (бригада „Алексея“). Полёт удачный, хотя условия посадки довольно сложные. Белоиван при посадке порвал трос шасси. Заменяли. Самолёт вернулся.

13.5.43. Командир эскадрильи Федотов приказал вылететь неполным звеном на аэродром в Зайково, в распоряжение Р. Полетели: Белоиван, Лысенко и я вместе с техниками Сизиковым, Карповым и Кругловым».

Встреча с Иосифом Ивановичем Рыжиковым, секретарём ЦК КП(б)Б, произошла в тот же день и хорошо запомнилась мне уже по той причине, что была связана с выполнением сложного и ответственного задания. Да и проходила она совершенно иначе, нежели я ожидал или мог предполагать.

Когда я вошёл к секретарю и мы поздоровались, он кивнул на худощавую, уже немолодую женщину, сидевшую в стороне, которую я сначала даже не заметил, и сказал буквально так:

— Вот женщина. Она расскажет о деле, по какому я вас вызвал. Слушайте внимательно.

Говорила женщина довольно долго, не избегая подробностей, казавшихся поначалу вовсе лишними. Суть рассказа сводилась к следующему.

Месяц тому назад ей и ещё одному партизану удалось выйти из района озера Полисто, где была блокирована 9-я Калининская бригада П. И. Тимофеева. Командование бригады поручило им связаться с фронтовыми частями Красной Армии. При переходе фронта мужчина погиб.

Бригада в крайне бедственном положении: без продовольствия и с весьма скудным запасом боеприпасов.

Хотя женщина сообщила форму костров, которые партизаны жгут, если мы сможем прилететь, она совершенно не имела представления о площадке: её размерах, грунте, и вообще — можно ли будет на неё сесть, а потом взлететь.

Когда женщина закончила, Иосиф Иванович попросил её выйти и спросил:

— Что скажете?

— Я ей верю. Надо лететь! — ответил я.

— Я думаю также, — сказал Рыжиков. — Но право садиться или лет оставлять за Вами: сориентируйтесь по обстановке.

«15.5.43. Я с техником К. Сизиковым вылетел для связи с бригадой Тимофеева в район озера Полисто. Посадили нас на очень маленькую площадку. В конце её зацепился крылом за дерево, поломал лонжерон верхнего крыла по 12 нервюре. Кузьма с помощью партизан отремонтировал крыло и мы взлетели».

В несколько строк уместил я тогда все события. И дел-то кажется: вылетели — сели, поломали — отремонтировали. А ведь если с другой стороны посмотреть, то посадка та была труднейшей, лишь чудом не закончилась серьёзной аварией. И не только посадка помнится...

Прибыв на место и дождавшись костров, мы тогда, конечно, обрадовались. Но на радостях не забыли о безопасности. Нет, всё было как полагается. И, снизился, и площадку Сизиков из ракетницы осветил, и ясно обоим было, что площадка внизу мала, более того, это вовсе никакая даже не площадка, а чуть причёсанная лесная просека, заканчивающаяся тупиком. Все мы видели, что можно было увидеть за несколько секунд, пока самолёт пролетал над кострами, а дрожащий свет падающей ракеты освещал лес внизу. Всё, кроме деталей, которые были куда поважней.

И вот посадка. Первой реальной опасностью стало довольно тонкое дерево, оно возникло в свете самолётной фары почти прямо по курсу. Пока самолёт в воздухе, можно маневрировать. Резким крепом вправо избегаю столкновения с деревом и таким же приёмом, но уже влево — со стеной деревьев справа. Выравниваю самолёт и тут же беру ручку управления от себя.

И началось главное. Под колёсами оказалась сырая, податливая почва. Машину задёргало, зашвыряло из стороны в сторону, потом

потянуло носом к земле. Но чудеса! Мы не перевернулись. Поднявшийся было хвост почему-то снова опустился, самолёт пробежал ещё с десятков метров, ударился правым крылом о берёзу и, развернувшись на девяносто градусов, замер. Всё! И тут я впервые оглянулся и всё понял. Нас спасло не чудо, а находчивость и ловкость моего техника. Немыслимо, но он ухитрился на ходу покинуть кабину и по фюзеляжу добрался до хвоста самолёта. Утяжелив его весом тела, Кузьма не только предотвратил капотирование, но и значительно укоротил пробег самолёта: костыль, заменяющий на У-2 заднее колесо, резал землю, как ножом и действовал лучше всякого тормоза.

Минуту спустя к нам подошло пятеро невооружённых мужчин. Поздоровались. Я понимал, что это партизаны, но всё же уточнил фамилию комбрига.

Во время разгрузки бросилось в глаза, с каким трудом поднимали взрослые мужчины 25-килограммовые ящики. Чувствовалось, что люди сильно истощены. Даже радость по поводу нашего прилёта была у них какой-то приглушённой, не столь эмоциональной, как это случалось обычно в других отрядах, особенно в первый прилёт. Язык не поворачивался высказывать какие-то претензии по поводу плохой площадки — партизаны сами всё видели и переживали. Мы с Сизиковым, наоборот, старались держаться пободрее, хотя было это в нашем положении и нелегко.

Лагерь находился в километрах трёх от места посадки, и путь к нему оказался непростым. Тропа то тянулась по заболоченному лесу, то пропадала в настоящем болоте.

Комбриг П. И. Тимофеев встретил нас тепло. Мы проговорили несколько часов. Слушали его, рассказывали сами.

Положение бригады действительно стало критическим.

— Связи нет, боеприпасов почти нет, — рассказывал комбриг. Ну, а что касается питания, то людей вы наших, надеюсь, разглядели: они ходят, а их водит. По сути — на подножном корму...

Утром Тимофеев пригласил нас на завтрак, и мы воочию убедились в его словах. Мутно-зелёная похлёбка из какой-то травы, почти без соли, вызывала по меньшей мере — неприятное чувство. То же, видимо, испытывал и Сизиков. Но отказаться было неудобно. Мы незаметно переглянулись и взялись за ложки.

— И как вам наш супец? — с понимающей улыбкой спросил кто-то из партизан, когда мы, наконец, закончили и с облегчением вылезли из-за стола.

— Без привычки на добавку не тянет, — откровенно ответил Кузьма. — Хотя бы ещё солёный.

— Сегодня как раз солили по случаю гостей, а так без соли горевали.

Он вдруг усмехнулся:

— В принципе можно было нормально посолить, да случится, не прилетите больше. После такой посадки, небось, не особенно охота к нам снова?

Если взлетим, то и прилетим, — в тон ему ответил я. — Вот только откуда? По такой почве и трёхсот метров не хватит.

— Что-нибудь придумаем, — довольно уверенно произнес Тимофеев, — главное, как с ремонтом дело пойдёт.

Я понял, что у него есть какая-то идея. Замысел комбрига был единственно реальным и поначалу показался мне даже простым. В самом деле: перетащить самолёт по земле на подходящее место и взлететь. Но как осуществить это? Во-первых, площадка. Её надо ещё найти. Во-вторых, само перетаскивание. Оно должно было пройти незаметно и быстро, что по размокшей земле тяжело даже сытым, крепким людям.

Чтобы избежать ошибки, а значит, и напрасного труда, я решил участвовать в поисках лично. Где-то после обеда площадку нашли. Это была вполне сухая опушка леса, к которой примыкало поле. Поинтересовался, почему партизаны не использовали её в качестве площадки сразу. Оказалось, это место находится в непосредственной близости от противника.

Когда я рассказал Тимофееву о выбранном месте, он побывал там сам и только тогда распорядился подобрать команду из тех, кто «покрепче».

Кузьма Сизиков с несколькими помощниками провозился с ремонтом крыла целый день, но к вечеру всё было готово. Нитки были добыты из домотканного полотенца, плащпалатка начштаба заменила порванную перкаль, нужную обтекаемость крылу придали с помощью бересты.

Уже перед самыми сумерками взялись за самое трудное — буксировку. Два с половиной километра дались словно двадцать. Приходилось рубить кусты, деревья, местами стелить короткие гати.

Конец этой истории был вполне благополучным. Мы взлетели и без всяких ЧП добрались до Зайково. Утром я вылетел в БШПД и доложил обо всём И. И. Рыжикову. Иосиф Иванович распорядился

завести в Зайково соль, муку, радиостанцию и следующей же ночью доставить всё это в бригаду.

«17.5.43. Звеном вылетели к Тимофееву. Приняли нас на другую площадку у деревни Сихово. Площадка мало чем лучше предыдущей: маленькая и не очень сухая. Белоиван и я сели нормально. Жоре Лысенко не повезло: понадеялся на точность выкладки посадочных костров и приземлился в болоте. Скапотировал. Сломал винт. Самолёт пришлось оставить.

24.5.43. Вчера в Сихово забросили Лысенко с техником Карповым. Они отремонтировали самолёт и сегодня вернулись на нём обратно. Усиленно завозим Тимофееву боеприпасы. Завтра снова к нему. Площадка у д. Ратча.

25.5.43. Погода была плохая. Летали в Ратчу. Поговаривают о перерывах в полётах из-за нехватки бензина».

До середины июня мы ещё не раз побывали у партизан 9-й Калининской бригады. За это время тимофеевцы значительно окрепли и вскоре смогли выйти из блокады.

Затем снова полёты в Белоруссию — особо горячая для нашей эскадрильи пора. Короткие ночи и крайне усложнившаяся обстановка в партизанских зонах требовали от личного состава максимальной собранности и напряжения сил. Скажу без преувеличения: в те дни мы дорожили минутами. Что до записей, то лаконичные до этого, они стали ещё короче, фиксируя не события дней или отдельные полёты, а целые периоды боевой деятельности.

«С 28.6.43 по 6.7.43 — Полёты в район Ушачей на сброс ящиков с патронами. Сбрасывали техники: Пятахин, Сизиков.

С 15.7.43 по 14.8.43. — Полёты в район сев. Витебска: Дряжно (бригада Райцева), Будислово, Курино и другие. 25 полётов.

С 16.8.43 по 4.9.43. — Полёты на сброс десанта южнее н/п Демидов, оз. Окотовское — 10 полётов. Кроме того три полёта — на сброс севернее Борисова.

1.9.43. — мой сотый полёт в тыл.

С 7.9.43 по 10.12.43. — Полёты в р-ны севернее Полоцка: Селявщина, Голевичы, Ровное Поле — комбригам И. И. Захарову и Вишиеву (30 полётов).

К сожалению, эти записи были не о завершающих днях войны. Ещё много километров ждало нас впереди. И пусть отмеряли мы их не по пыли или непролазной грязи, не под палящим солнцем или

небедным пронизывающим дождем, давались они нам нелегко. С теми же потом и кровью, что и матушка-пехота, шли мы к победе, такими же горькими и невосполнимыми были наши потери.

Именно в 1944-м — в ту предпоследнюю военную весну на Ленинщине потеряли мы одного из прекрасных боевых товарищей Ивана Денисовича Черкашина и Александра Мамкина. Гибель первого — лётчика со стажем, старшего среди нас по возрасту — стала итогом рокового стечения обстоятельств: в густом тумане самолёт столкнулся на взлёте с самолётом из другого полка, идущим на посадку. Гибель второго — это осознанный акт самопожертвования во имя других — подвиг. Уже объятый огнём Саша до последней секунды удерживая в руках штурвал своего Р-5 и сумел посадить самолёт ценой собственной жизни, спасти 12 ребятишек и их воспитательницу из Полоцкого детского дома.

И если о Саше Мамкине знают тысячи, а о Иване Черкашине лишь его однополчане, то это только потому, что у Мамкина для подвига были пусть считанные секунды, но все же они были. У Черкашина их не было. Ни одной.

Погибшим считали мы Владимира Скорикова, севшего на захваченной врагом партизанской площадке. Прошли долгие дни, прежде чем узнали: Володя жив, находится у партизан. А вернуться в строй ему не пришлось. Отмороженные во время блужданий по лесу ноги пришлось ампутировать.

Более счастливой оказалась судьба Анатолия Маденова. Его самолёт был сбит, но два дня спустя он случайно набрёл на партизанский дозор. Это и спасло лётчика.

Что касается меня, то до полного освобождения республики от фашистов я побывал у партизан ещё множество раз. И хотя обстоятельства благоприятствовали мне далеко не всегда, воевал удачно — ни сбит, ни ранен не был.

После войны большинство из нас остались верными своей профессии, сели за штурвалы мирных машин. И здесь мои однополчане показали пример образцового отношения к делу. Высокого звания Заслуженный пилот СССР добились Валентин Трофимович Макеев из Ростова-на-Дону, Александр Алексеевич Нечаев из Красноярска, москвич Валентин Петрович Денисов. Золотой Звездой Героя Социалистического Труда отмечены заслуги минчаина Василия Степановича Ползунова. С орденом Ленина и званием заслуженный пилот-испытатель СССР ушёл из авиации Г. И. Лысенко.

ЛЫСЕНКО ГЕОРГИЙ ИВАНОВИЧ

Родился в 1912 году в селе Кобелевка Белгородской области. Член КПСС с 1931 года. После окончания ФЗУ работал литейщиком, теплотехником на Терновском сахарном заводе Харьковской области. В 1935 — 1938 гг. — курсант Батайской авиашколы. Накануне войны лётчик 241-го авиаотряда в Актюбинске. С июня 1941 года — в действующей армии на Северо-Западном, Калининском фронтах в составе особых авиагрупп ГВФ, затем с декабря до июля 1943 года — лётчик 105-го отдельного гвардейского авиаполка ГВФ. В августе 1943-го направлен в эскадрилью особого назначения, а затем в 19-й отдельный авиаполк (полк обслуживал правительство и Верховное главнокомандование). Выполнил 80 вылетов к партизанам с посадкой. После войны — лётчик-испытатель НИИ ГВФ, а с 1957 года — в ОКБ О.К. Антонова. Награждён пятью орденами, медалями. Заслуженный лётчик-испытатель СССР.

У-2 — САМОЛЁТ ПАРТИЗАНСКИЙ

Начало войны застало меня в Северном Казахстане. Трудился я на лёгком самолёте У-2. По тем временам это был транспорт не только сверхбыстроходный, но и весьма уважаемый, и мы, лётчики, немало гордились своей ролью в народном хозяйстве огромной по площади республики.

Была любимая работа, планы, мечты — всё, чтобы чувствовать себя счастливым, пока не пришёл тот чёрный день, отодвинувший всё сразу.

23 июня несколько человек из нашего отряда, в их числе и я, получили предписание вылететь на своих машинах в столицу. На третий день мы были в Москве, а ещё через два — в Пскове.

Здесь я получил своё первое боевое задание. С офицером связи мы должны были разыскивать свои части, сообщать о линии фрон-

та. Увы, линии фронта как таковой не было. Ничто не стояло на месте. Пролетишь над каким-то участком, видишь: грузовики, бронетранспортёры, люди, как муравьи, вокруг суетятся. Возвращаешься обратно — никого; только деревенька неподалеку горит. Горело тогда сплошь и рядом: города, посёлки, станции, те же деревеньки-малютки.

На крупных дорогах пылили колонны немецких танков и автомашин. Даже с высоты зрелище это выглядело мрачным и зловещим.

В воздухе тоже хозяйничали фашисты. Вероятность повстречать советский самолёт была в лучшем случае в десятки раз меньшей, нежели машину врага. И всё же, несмотря на это подавляющее преимущество в силе, нашего маленького У-2 боялись. Мы видели, как поспешно выпрыгивали из кузовов автомашин гитлеровцы, как бежали они в разные стороны к придорожным кустам и канавам, стоило им появиться над их головами. Совсем не боевого вида самолёт воспринимался как реальная опасность, а мы не могли сбросить на врага даже одной бомбы, и сами спешили быстрее скрыться с глаз.

Части Красной Армии, которые мы обнаруживали с воздуха, чаще всего вели бон полуокружёнными, а то и в окружении, скрывались среди лесов и болот. Наш самолёт был для них единственным связующим звеном.

В первой декаде июля пал Псков, и мы были вынуждены перебраться в Великие Луки. Здесь нас включили в состав Прибалтийской авиагруппы ГВФ, перебазированной ранее из Риги. С этого времени помимо связи и разведки мы начали массовые перевозки тяжёло раненых бойцов и командиров в тыловые госпитали.

Но фронт не стоял на месте. Однажды ночью нас подняли по тревоге. От железнодорожной станции, что была совсем рядом с нашей площадкой, доносился грохот сильных взрывов. Оказалось, на станцию ворвались передовые танковые части врага и в любую минуту могли оказаться здесь. Медлить было нельзя. Мы получили приказ перелететь во Ржев.

Затем эскадрилья была направлена на ленинградское направление. Базировались под Новгородом.

В двадцатых числах августа наш аэродром подвергся сильнейшей бомбардировке. Большая часть самолётов была сожжена на земле. Я попытался взлететь и уйти на запасной аэродром, но был сразу

же сбит. Горящая машина упала в болото, встала на нос и начала разрушаться. К счастью, ни штурман, ни я не были травмированы при падении, успели выбраться из огня и обломков, отбежать немного в сторону. И тут взорвались безизбаки.

Так я потерял первый самолёт. Новый получил в Калинин. И снова полёты.

Фашистские армии змеиными рывками приближались к столице. По мере того как сдвигалась линия фронта, менялись аэродромы базирования: Осташков, Торжок, Кашин, Калязин, Кимры.

Занят Калинин, потом Клин, Солнечногорск. Настроение было тревожным, все понимали, что отступать больше некуда. Давала о себе знать и суровая зима. В открытых кабинах от холода не спасала никакая одежда. Большинство лётного состава ходило с обмороженными и облезающими лицами и руками. Доставалось и техсоставу.

Мы не могли знать планов Верховного главнокомандования, но когда разиёлся слух о параде на Красной площади, радости нашей не было предела. Все считали это очень важным и смелым решением, видели в нём уверенность правительства в силе армии и народа.

Декабрьское контрнаступление наших войск подтвердило эту силу. Хваленые гитлеровские дивизии были отброшены от родной Москвы.

Наша эскадрилья перелетела под Вышний Волочёк. Мы продолжали обслуживать войска, выполняли задания по связи и разведке. Очень запомнился мне полёт того времени за линию фронта в район Вязьмы. Необходимо было разыскать маленькую деревеньку с названием, если не ошибаюсь, Иваньки, произвести там посадку и забрать нашего разведчика. Наставлял и провожал меня сам командир эскадрильи В. Г. Косяк.

Чтобы сократить расстояние, подлетел в только что освобождённый Андреаполь.

Как только солнце скрылось за горизонтом, я поднялся, набрал 1500 метров, считая, что на такой высоте безопаснее. Линию фронта пересёк у города Белого. Ожидал сильного обстрела, но обошлось: на земле — темно и тихо. Подвернул самолёт южнее — в направлении Вязьмы. Отсчитывал минуты, умножал их на скорость, которую показывал прибор, получал километры пройденного пути. Земля по-прежнему казалась тёмной и безлюдной. Уже кончался второй час полёта. Самолёт должен был находиться где-то над целью, но сколько я ни напрягал глаза — всё напрасно: условные костры не обнару-

живались. В голову сразу полезли всякого рода сомнения: может, изменилась обстановка? Может, отклонился в сторону? Не долетел? Мысль о возвращении неприятно уколола самолюбие. Решил углубиться дальше на юг. Не прошло и полминуты, как от земли в сторону самолёта поднялся целый лес ярких лучей прожекторов. Самые крайние зарыскали по небу метрах в ста от меня. Вот уже заухали и первые разрывы зенитных снарядов. Тоже далековато. Внезапно в стороне Вязьмы сполохи разрывов осветили горизонт. Возможно, это наша авиация бомбила город, потому что прожекторы внизу сразу погасли. Развернулся, хотел обойти опасное место, но тут увидел ряд огней, именно те, которые отыскивал. И снова вопросы. Почему они так долго волюнчили? Почему так близко от опасного места? Не приманка ли? Однако для раздумий уже нет времени. Захожу и сажаю самолёт вдоль линии костров. Костры, как по команде, гаснут. Сиджу наготове, оглядываюсь по сторонам и сразу замечаю группу человек из 5—6, которая осторожно приближается к самолёту. موتور заглушает голоса, но всё равно чувствую, что речь русская. Укалываю рукой на кабину. Один из подошедших без лишних слов забирается в неё. Тут же взлетаем.

Обратный путь почему-то представлялся знакомым и потому лёгким. Я чувствовал себя уверенно. До подлёта к городу Белому успел набрать приличную высоту. Город был своеобразным ориентиром, но этот ориентир следовало обойти подальше. Успел лишь подумать об этом, как снизу полыхнуло ярким светом, в кабине стало будто в солнечный день. Оглянулся — прожекторы! Шарят как щупальцами и один за другим находят, прихватывают мой самолёт. И тут началось: разрывы то дальше, то ближе заплесали по сторонам. Незамедлительно перевёл самолёт в пикирование. К земле, скорее к земле! Одновременно менял направление — бросал машину по сторонам. И хотя прожекторы по-прежнему цепко держали меня, зенитчики безнадёжно мазали: вспышки разрывов были выше самолёта.

Перед самой землёй, почти над макушками деревьев вывел машину из пикирования, перевёл в горизонтальный полёт. Прожекторы остались сзади, и хотя цеплялись ещё за самолёт, вреда принести не могли, потому что позади остались и зенитки. Стрельба прекратилась. Я стал соображать, где это нас так жестоко обстреляли. По всему выходило, что вышли прямо на Белый: других крупных населённых пунктов поблизости нет. Ржев вроде далековато.

Линия фронта по расчётам была пройдена. Я снова набрал свои 1500 метров, успел малость придти в себя и тут... Снова, как в первый раз, вспыхнули прожекторы, загрохотали зенитки. Опять пикирование до самой земли с рысканьем в стороны.

Сильно поволновались мы с моим незнакомым попутчиком, чего скрывать, но обошлось и тогда: самолёт не получил ни одного серьёзного повреждения.

Сбить нас не сбили, но с ориентировкой после этого совсем дело туго стало. «Если то был Белый, то что же это теперь? — рассуждал я. — Выходит, или мы всё ещё над чужой территорией, или свои прикурить дали?».

А ночь уже кончалась. Сначала посветлело на востоке, постепенно прояснилось у земли. Я увидел, что под нами сплошной массив леса, и поблизости ни дорог, ни какой-нибудь деревушки. Тепло ещё было. Решил покружиться над этим местом до полного рассвета, а там видно будет. Может, удастся зацепиться за какой ориентир на местности.

И действительно, когда рассвело, увидел на фоне тёмного ещё леса белесую полосу, похожую на замерзшую и заснеженную реку. Чуть дальше впереди и левее угадывалась большая белая поляна, что тоже могло быть замерзшим озером. Направился к поляне, приблизился и не мог поверить своим глазам: на хвосте плохо замаскированного самолёта увидел красную звезду. Редкое везение! Тут же сажусь и узнаю, что попал на запасной аэродром южнее Осташкова.

Минут десять спустя мы оказались в натопленной избе и несказанно наслаждались наиступившим отдыхом. Несмотря на усталость, в воображении чётко, ярко рисовалась пережитое, и я не мог спать до тех пор, пока не сообразил, что к чему. Выходило, что первый раз из-за отклонения на восток мы были обстреляны над Ржевом, а второй раз над Селижарово нам действительно «дали прикурить» свои.

Вообще к Ржеву, чуть не сыгравшему со мной злую шутку, внимание тогда было особое со стороны обеих воюющих сторон. Для врага город оставался не только самым близким подступом к Москве, но и стратегическим пунктом: ржевский выступ тянулся вдоль железной дороги на Великие Луки до станции Оленино и нависал над флангом Калининского фронта. В столь непростых условиях успешная фронтовая разведка значила многое. Можно понять обеспокоенность командования, когда из-за плохой погоды с туманами, низ-

кой облачностью и обледенением полёты самолётов-разведчиков были прекращены. Последние надежды были разве что на сверхлёгкие У-2.

Вместе с лётчиком Фетисовым мы получили задание пролететь над ржевским выступом с севера на юг и оценить систему укрепления, насыщенность войсками, танками и артиллерией. Задание, скажу без преувеличения, было невероятно опасным, и мы прекрасно это осознавали. Осознавали и то, что правильно выбранная тактика хоть немного, но уменьшит вероятность быть сбитым, поэтому думали над предстоящим полётом основательно.

Решили лететь двумя самолётами параллельным курсом, чтобы «поделить» огонь на обоих. Высоту полёта избрали самую малую: лишь бы не задеть земные препятствия. Время — ранний рассвет, чтобы застать противника врасплох, спросонья, когда он будет не столь расторопен.

Ещё в темноте взлетели из Андреополя. Облака нависали над самым лесом. Это было нам на руку, исключало нападение сверху. К рассвету приблизились к линии фронта. Земля уже хорошо просматривалась и мы прижались к ней, как могли. Проскочили железную дорогу, и сразу начался сущий ад. Казалось, наши самолёты были встречены из всех видов оружия, которое имелось на земле. Смеркающие трассы неслись отовсюду. Я бросал свой У-2 из крена в крен и всё дальше углублялся в расположение противника, а лавина огня неотступно сопровождала беззащитную машину. Внезапно она содрогнулась от сильного удара и сразу же потянуло дымом. Посмотрел по сторонам — вроде всё в порядке, оглянулся назад, а там трепещут от напора воздуха куски хвостовой обшивки. Почему-то подумалось, что вот-вот отвалится хвост. Но самолёт не сдавался, летел. Внизу грязно-пёстрым ковром проносилась земля: дзоты, окопы, ходы сообщения с шевелящимися в них фигурами в зелёных шинелях. Потом промелькнула маленькая речушка, болото, и огонь прекратился.

Даже бегло оглядев машину, я ужаснулся. Все крылья — и верхние, и нижние были в пробоинах. Назад же я старался не смотреть вовсе: частое дрожание всего корпуса сообщало о состоянии хвоста красноречивейшим образом. Вдобавок самолёт шёл не прямо, а как-то боком. Одна радость: мотор работал исправно.

Занятые маневрированием и одновременно сосредоточенные на происходящем внизу, мы с Фетисовым потеряли друг друга ещё в

самом начале обстрела. Теперь же на темно-зелёном фоне леса и болот обнаружить его было немыслимо вовсе.

Сориентировавшись, я развернулся в сторону Андреаполя. Вибрация продолжалась, несмотря на минимальную скорость. Опасения, что машина развалится в воздухе, не проходили до последних минут. И всё же я дотянул до своего аэродрома, и вопреки всем обстоятельствам благополучно совершил посадку. Посмотреть на «чудо» сбежались все, кто был на аэродроме и даже рядом с ним: техники, мотористы, лётчики.

Удивляться в самом деле было чему. Небольшой самолёт получил свыше 300 пробоин. Что до хвоста, то зенитный снаряд перебил два нижних лонжерона фюзеляжа, и хвост еле держался на двух оставшихся верхних. По мнению техсостава, самолёт ремонту не подлежал. Как я на нём долетел? До сих пор в голове не укладывается. Наверное и стрелявшие гитлеровцы были поражены не меньше: такая плотность огня, столько попаданий, а самолёт неуязвим, словно призрак. А я? Ведь хоть бы царапину получил!

Однако радоваться удачному возвращению не давала нарастающая тревога за Фетисова. Я смотрел в небо и с грустью думал: неужели сбили?

То же читалось на лицах остальных. Прошло двадцать минут, полчаса. Мрачные предчувствия стали исподволь закрадываться в душу, но тут в небе показался знакомый силуэт У-2. Да, это самолёт Фетисова. Правда, на посадку он зашёл как-то неуверенно, покачиваясь с крыла на крыло, и все-таки сел благополучно. Мы бросились к товарищу и обнаружили его без сознания. Из-за ранений в ноги он потерял много крови, но усилием воли заставил себя держаться.

Донесение о результатах этого разведывательного полёта мне пришлось писать одному.

После контриступления советских войск под Москвой на Калининском фронте сложилось трудное положение. Расположение войск напоминало слоёный пирог огромных размеров: наши войска, немецкие, потом снова наши, немцы. Во всём этом выделялись неудачные или незаконченные попытки окружить друг друга. Юго-западнее Ржева оказалась в окружении наша 39-я армия под командованием И. И. Масленникова, южнее, под Вязьмой, в аналогичной ситуации были десантники и конница генерала П. А. Белова. Отрезанные части нуждались в питании, боеприпасах, горючем. Наша эскадрилья в числе других была направлена на помощь.

Первые полёты были не совсем удачными. Организованной группой самолётов у окруженцев никто не занимался. Лётчики разыскивали свои войска сами, визуально, на свой страх и риск подбирали площадки. Сначала летали только днём, и это оборачивалось ощутимыми потерями. При полётах на малой высоте самолёты усиленно обстреливались наземными войсками. Поднимались повыше — становились лёгкой добычей истребителей.

Как-то в Андреаполь прибыл Г. К. Жуков. Он лично разбирался с обстановкой и поставил нам задачу: разыскать штаб окружённой армии и вывезти на свою территорию её командующего генерала И. И. Масленникова, который, как выяснилось, тяжело ранен. Это непростое задание выполнил один из наших опытейших лётчиков лейтенант Н. И. Жуков. Позже у деревни Малявня была подобрана площадка, куда стали летать все. Возили боеприпасы, горючее, медикаменты. Назад вывозили тяжелораненых бойцов и командиров. Летали также и к кавалеристам генерала П. А. Белова в Холм-Жирковский.

Я выполнил уже около 20 полётов по этим точкам, когда командир эскадрильи В. Г. Косяк поручил мне провести за собой в Малявню вновь прибывшего лётчика В. А. Власова.

Туда долетели успешно. В спокойной обстановке выгрузились. Но когда взяли на борт раненых и прощались с бойцами, слышали гул. По приглушённому и маломеняющемуся звуку мотора мы поняли, что истребитель противника находится на большой высоте и кружит на ограниченном пространстве. Видеть мы его не видели — самолёт был со стороны солнца — не знали и намерений, однако со взлётом решили поспешить. Прошли уже километров двадцать, когда рядом с самолётом прошли трассы огня. Затем появился и истребитель с чёрным крестом на боку. Я стал в разворот, чтобы лучше наблюдать за ним, но он ушёл в набор высоты, стал заходить для атаки с хвоста. Положение незавидное, там пушки, пулемёты, тут — раненые и никакого оружия, разве что пистолет. Вот «мессер» перешёл в пикирование. Я нырнул вниз к самой земле. На этот раз огня не последовало — не успел, проскочил вперед. И начались одни за другим заходы истребителя для атаки и мои нырки да отвороты. Я хорошо знал, что в светлую пору от истребителя уйти вряд ли удастся, но не сдавался, боролся изо всех сил.

Вот внизу впереди показалась высокая бровка леса, фашистский лес в очередной раз насаждает на хвост. Выход один: перескочить че-

рез эти деревья и как бы укрыться за ними. Сразу из пике мой самолёт взмывает над деревьями, хочу снова бросить машину вниз, но за первыми деревьями сплошной, почти такой же высокий лес. Деваться некуда, надо разворачиваться обратно. И тут... мой преследователь ударил, что называется, из всех калибров. Перед глазами замелькали какие-то куски и обломки. Заглох двигатель. Близко, казалось, перед самыми глазами, сверкнула ещё одна трасса огня. Снаряды рвались внутри фюзеляжа, у ног. Через образовавшиеся огромные дыры засвистел воздух. Вспоротый осколками бензобак с головы до ног поливал меня бензином. Самолёт задымил, потом вспыхнул, потянул к земле. Под самыми шасси замелькали верхушки деревьев и вдруг пропали. Видел плохо, скорее догадался: поляна. Послал ручку управления от себя, и самолёт по существу не сел, упал на снежную целину. Выскочил из кабины, вытащил раненых, поволок от самолёта. Снег доходил до пояса. Я задыхался от дыма и напряжения. И тут фашист, который кружился над нами, снова стал пикировать и поливать свинцом. Беззащитные раненые неподвижно лежали на снегу. Выбившись из сил, рядом с ними упал и я. Наконец, истребитель сделал последний круг, возможно, сфотографировал и скрылся.

В наступившей тишине стонали вторично раненные бойцы. Я заметил, что оба мои унта и меховой комбинезон тоже исполосованы осколками.

Плачевное зрелище являл собой самолёт. Всё было покорежено и пылало. Только верхняя часть фюзеляжа — отлетела в сторону и поэтому не загорелась. Сохранились и зарывшиеся в снег лыжи. Подкопался под обломки и не без труда отсоединил их от шасси. Соорудив своеобразные сани, устроил на них несчастных своих пассажиров и поскорее двинулся от злополучного места в сторону Малавни.

Не буду описывать, сколь мучительным было это возвращение по лесам и снегам. Главное — я смог преодолеть этот путь и примерно через сутки был на месте. Правда, теперь я был в Малавни в том же качестве, что и остальные. И снова мне повезло: в первую же ночь с грузом боеприпасов на площадку прилетел мой боевой товарищ Захарий Нохов. Он и забрал меня в родной полк.

Через такие вот непростые уроки шёл я к следующему этапу моей боевой работы — полётам к партизанам. А начались они уже в ноябре—декабре того же года.

По заданию Центрального штаба партизанского движения мы начали летать в районы Витебской области, где действовала 1-я Белорусская бригада под командованием «Батьки Миная». О том, что это был Минай Филиппович Шмырёв, мы узнали позже.

Сначала к партизанам летала просто группа наиболее опытных и достаточно обстрелянных: З. И. Нохов, Н. И. Жуков, В. С. Белован, Н. Н. Вороицов, В. С. Ползунов, И. Л. Тарасов и я. Потом, где-то в начале 1943-го, группа была расширена и превращена в партизанскую эскадрилью под началом майора А. В. Федотова.

Мы преклонялись перед мужеством партизан, изо всех сил старались обеспечить их оружием, боеприпасами, медикаментами, вывезти как можно больше больных, раненых, детей.

Летать в тыл было нелегко. Ладно бы днём, в хорошую погоду. Тогда и ориентироваться было бы просто и площадку рассмотреть даже незнакомую досконально смог бы.

Но днём наши тихоходные с малым потолком высоты самолёты доставали огнём противника при пересечении линии фронта. За линией же фронта не было спасения от фашистских истребителей.

Конечно, и ночью линия фронта встречала нас приличными фейерверками, и ночью за нами охотились истребители. Но всё же шансы прорваться становились несравненно выше. Вот почему, несмотря на трудности с ориентировкой, полуслепыми посадками, полёты в тыл происходили исключительно в тёмную пору суток.

Наиболее интенсивные полёты в тыл врага эскадрилья начала, как только мы перебрались поближе к линии фронта. Площадка под аэродром была выбрана у маленькой деревни Войлово, что западнее населённого пункта Усмынь в Псковской области. Линию фронта пересекали, как правило, между Велижем и Усвятами и почти каждую ночь обстреливались из автоматических пушек и крупнокалиберных пулемётов. В тёмные глухие ночи зыбкое зарево от зенитного огня было видно даже с нашего аэродрома. Смотришь бывало в такие минуты на запад и волнуешься: «Кого-то из наших? Кого? Проскочил ли? Самолёты, идущие «вторым эшелон», уже обходили примеченное место, отворачивали в стороны, хотя, постоянных участков, где всегда стреляли, или наоборот, было тихо, не существовало.

Хочется вспомнить полёты в Витебскую область зимой 1942—43 года. Посадки мы производили тогда преимущественно на озёра.

Большая группа озёр располагалась в лесах севернее Витебска. Такие названия населённых пунктов как Новка, Козловичи и сейчас держатся в памяти. Летали и на озёра, что поближе к Городку. Насколько помню, железная дорога от Витебска до Городка и дальше на север Белоруссии почему-то не действовала. Мы пересекали её у деревни Селявщина.

Примерно в конце 1942-го — начале 1943 года мы вывозили отсюда в Москву партизанских руководителей. Поговаривали — на какое-то важное совещание. Сначала доставляли их в Войлово, а потом уж в столицу. Я летал тогда в бригаду имени Краснознамённого Ленинского комсомола под командованием Д. Ф. Райцева. Но вёз не его, это точно. Даирила Федотовича спутать с кем-нибудь другим было невозможно. Он обращал на себя внимание ростом и богатырским сложением. Мой же пассажир был внешности вполне обыкновенной.

Вскоре на партизан, дислоцировавшихся севернее Витебска, были брошены большие карательные силы. После этого известия партизанская рация неожиданно замолчала. Время шло, наши радисты регулярно выходили на связь, но всё оставалось по-прежнему. Мы понимали, что именно сейчас, в условиях интенсивных боёв, которые несомненно приходилось вести партизанам, они более всего нуждаются в нашей помощи. Поэтому болезненно переживали своё невольное бездействие.

Однажды утром на аэродром прибыл командир полка Е. Т. Клусон. Он собрал лётчиков эскадрильи и объявил, что ждать больше нельзя, следует во что бы то ни стало отыскать партизан, доставить им боеприпасы.

Первый вылет несколькими самолётами оказался безрезультатным. Деревня, вблизи которой мы садились ранее, горела. Посадочных костров, естественно, не было, а из прилегающих к площадке лесов по самолётам велся довольно интенсивный огонь. Все мы вернулись ни с чем. Однако настрой и у нашего командования, и у нас лично оставался боевым. Срочно заправившись бензином, предприняли вторую попытку. И снова та же картина. Было ясно, что партизаны покинули свои места. Я кружился над лесом в удалении от опасных мест и думал, куда же могли отойти партизаны. Судя по местности, можно было передвигаться по лесам в северном направлении. Решил и я пролететь к северу.

Ночь была лунной. Внизу хорошо просматривались цепочки лесных озёр. Прикинув, сколько могли пройти партизаны и как выбрать свой маршрут в зависимости от рельефа, произвел посадку на одном из приглянувшихся озёр. Мотор решил заглушить. Осмотрелся, прислушался — безмолвие. Тогда открыл кассеты и выгрузил на лёд ящики с боеприпасами. Специально, уложил их высокой стопкой, чтобы было заметно издали. К тому же неплохим ориентиром был и длинный след самолётных лыж.

До сих пор не знаю, удалось ли партизанам найти эти ящики. Тогда, да и после войны, мне очень хотелось в это верить.

В ту же ночь два наших самолёта сели на площадку, занятую гитлеровцами. Одному из них удалось взлететь и вернуться на свою базу. Судьба второго экипажа осталась неизвестной.

С зимы 1942/43 года внимание неприятеля к полётам нашей лёгкой авиации в тыл стало исключительно серьёзным. И это понятно. Не надо было быть большим стратегом, чтобы увидеть простую связь между такими полётами и увеличением диверсий на железных дорогах. Охота за У-2 стала носить организованный характер, поиск и наблюдение за партизанскими площадками превратились в одну из главных целей немецких ночных истребителей.

Как-то ближе к весне мы попали в переделку, весьма характерную для вражеской «тактики выселения».

Поначалу события развивались по схеме точь-в-точь как в эпизоде, о котором я уже рассказывал. Но на этот раз кроме меня на площадку пошли ещё две машины. Прилетели на небольшое тихое озеро. Сели. Зарулили в заливчик. Спокойно выгрузились, начали шариться и тут, опять же, звук мотора на высоте — ночной истребитель. Яркий свет осветил всё кругом: самолёт навесил над нами осветительные ракеты. Что должно последовать за этим, было ясно каждому. Партизаны бросились врассыпную к берегу. Спасти их мог только лес. Мы — к самолётам. Не бросать же их на произвол судьбы вместе с ранеными. Не взлетели — вспорхнули словно воробьи: разом и тоже — кто куда. Все, кроме одного: чуть замешкался с запуском двигателя Василий Ползунов. Мы уже были в воздухе, а самолёт Васи только начинал разбег. И тут серия бомб легла прямо по тому месту, где мы только что находились. Вода вперемешку с илом и дроблёным льдом чёрными веерами взметнулась вверх. Одиноким самолёт был изрешечён осколками и почти сразу угодил носом в

одну из воронок. Спасло лётчика лишь то, что налетевший вдруг ветерок оттащил ракеты в сторону, а малая высота уже не позволяла им освещать достаточную площадь.

Зенитки на линии фронта и у гарнизонов противника, ложные площадки, ночные истребители, подстерегающие в самых неожиданных местах. Казалось бы, использованы все возможные способы охоты, но враг был явно не удовлетворен этим набором мер, искал новые.

Однажды партизаны показали нам листовки, которые разбрасывал над лесами фашистский самолёт. Гитлеровцы обещали за живого или мёртвого партизанского лётчика большое денежное вознаграждение. Что же касалось головы опытного лётчика нашей эскадрильи Н. И. Жукова, то здесь обещание было уже конкретным: 50 тысяч марок и поместье с наделом земли. Сколь ни маловероятна была надежда на предательство, враг не брезговал воспользоваться и таким предложением. И эта «мера» подтверждала мысль: гитлеровское командование встревожено существованием партизанских лётчиков.

В конце февраля Василия Белоивана, Ивана Тарасова и меня откомандировали в распоряжение штаба партизанского движения Калининской области. Располагался он в Торопце.

Мы перелетели на полевой аэродром у деревни Большие Изори, что находилась при дороге от Торопца на Холм и вскоре непосредственно от генерала С.С. Бельченко получили задание. Суть его заключалась в том, чтобы разыскать три партизанские бригады и доставить им продукты питания и боеприпасы. Связь с бригадами прервалась в разгар январских блокад, и уже почти месяц о их судьбе не было ничего известно.

Одна из бригад — под командованием П. И. Тимофеева — должна была располагаться в Сущевском районе недалеко от большого озера Полисто. Бригады П. В. Рындина и И. Р. Моисеенко — в лесных массивах между населёнными пунктами Опочкой, Пустошкой, Кудеверью и Новоржевом.

Морозы не слабели, поэтому мы прежде всего обратили внимание на озеро Полисто. Оно располагалось в малодоступном для врага районе и представляло из себя отличный естественный аэродром.

Правда, мы не были уверены, что партизаны находятся вблизи этого озера и ожидают помощи с воздуха. Наши предположения предстояло проверить.

Ночи стояли лунные, что пусть увеличивало опасность, но и повышало возможность поиска.

Взлетали обычно один за другим, с небольшими интервалами и даже по прошествии какого-то времени, бывало, обнаруживали друг друга. Но подобное случалось редко: никакого дублирования быть не могло, каждый выбирал свой путь и рассчитывал на свои силы, тем более что пересечение линии фронта сразу тремя самолётами только демаскировало бы нас. Линию фронта пересекали южнее Холма. В первом полёте всё обошлось. Никто из нас даже не был обстрелян. Хорошо вышли и на озеро Полисто. Кружились вокруг него часа полтора, тщательно всматривались в землю, но всё напрасно: ни огонька, ни других признаков партизан и людей вообще не обнаружили. На вторую ночь повторилось тоже. Слетали и в третий раз. Настойчиво кружили над районом; меняли высоту — то поднимаясь, то снижаясь до 500 метров. Земля по-прежнему была «мертвой».

Отступать не хотелось, уж очень удобным со всех точек зрения казалось нам озеро: тихое, безобидное — найди ещё такое место. Даже злиться на партизан стали. «Неужто, — говорили сами себе, — нельзя задаться вопросом — чего третья ночь подряд часами кружатся три самолёта? Что им здесь надо?»

Пытались мы и вымпелы сбрасывать с записками, но они, видимо, попадали в лес, или просто некому было их подбирать.

Наконец ещё через ночь решаемся на крайнюю меру — посадить самолёты без всяких костров и сигналов с земли, посвистеть, покричать, может, подумали, простое русское слово возымеет свое действие. Взяли с собой техников, вооружились автоматами и полетели.

Я шёл в тот раз первым, и мне первому пришлось произвести посадку на лёд Полисто. За мной сели и мои товарищи. Подружились к одному месту. Двигатели не выключали, чтобы в любую минуту взлететь. Вылезли из кабин, отошли в сторону, подальше от шума моторов, осмотрелись, прислушались.

Ночь была прямо величественная. Огромная луна висела над окружающими лесами, над нетронутым снежным ковром озера. Несколько минут мы стояли и даже не разговаривали. Потом несмело прокашлялись, заговорили вполголоса. Скорее всего никто из нас не допускал мыслей о какой-то реальной угрозе, и все же эта непривычная для нас, лётчиков, тишина ещё некоторое время держала в напряжении. Потом «осмелели», начали кричать и свистеть.

— Эй, партизаны! Кто там есть?! Мы свои! — разносились, казалось на многие километры, наши голоса.

Снова прислушивались и начинали кричать в том же духе. Нет, нам откликалось лишь гулкое многократное эхо.

Решили подрулить ближе к берегу. Остановили машины метрах в двухстах, может чуть дальше, снова закричали, засвистели, и снова — никого. Решаем, что в этих местах действительно ни одной живой души. Кто-то из нас, вспоминаю, ещё пошутил:

— Шумим, — говорит, — как торгаши на базаре, а покупателя нет.

Направились уже было к самолётам, как вдруг один из техников тихо, словно боясь кого-то испугнуть, произнес:

— Смотрите... К нам человек бежит.

Мы развернулись в указанную сторону и взяли на изготовку автоматы. В самом деле, от леса к нам бежал человек. И чем ближе он подбегал, тем отчётливее мы различали немецкие френч и автомат, болтавшийся на шее.

— Стой, кто такой?! — крикнул Белоиван, когда нас разделяло не более десяти метров. Человек сразу остановился. Он запыхался от бега, жадно хватал воздух и хотя пытался, не мог ничего произнести. По всем признакам перед нами был гитлеровец. Дула трёх автоматов грозно смотрели на незнакомца, будто не мы, а они ждали первого слова, чтобы тут же решить его судьбу.

— Свои, мы, партизаны... Да здравствуют сталинские соколы! — торопливо на одном дыхании выпалил человек и засиял улыбкой, которая была заметна даже при лунном свете.

А от леса к нам уже бежали другие партизаны.

Бригада Тимофеева находилась в тяжёлом положении. Не хватало оружия, боеприпасов, тёплой одежды. Ещё хуже обстояли дела с продовольствием и медикаментами. Были раненые, много больных, простуженных и обмороженных. Это значило, что нашей тройке предстояла тяжёлая, напряжённая работа и выполнить её следовало в кратчайшие сроки.

Интенсивные полёты начались уже со следующей ночи. Как правило, выполняли по два рейса каждый. На третий уже не хватало тёмного времени. Обстрелы над линией фронта усиливались с каждым следующим перелётом. Пришлось менять маршруты, отыскивать места поспокойнее.

Затем наш прифронтовой аэродром выследил немецкий истребитель. Он появлялся каждую ночь, вёл обстрел из пулемётов, сбрасывал

мелкие бомбы. Правда, доставалось от всего этого не нам. Мы были в это время в воздухе, на пути к партизанам, или обратно, а вот техники мытарствовались: воронки надо было срочно отыскивать и заделывать, а от свинца и осколков просто беречься.

В штабе Тимофеева имелись некоторые сведения и о двух других интересующих нас бригадах — П. В. Рындина и И. Р. Моисеев. Чтобы не терять зря времени, а заодно избежать всякого рода недоразумений, решили послать в бригады опытного связного. Проинструктировали его в отношении подбора посадочных площадок и условной сигнализации.

Несколько дней спустя пошли по новому маршруту. Поиск решили начать от Новоржева. Но прежде необходимо было найти сам Новоржев. За линией фронта единственным ориентиром на город была линия железной дороги от Новосокольников на Дно. Дорогу эту я разглядел, ну а далее пришлось лететь вслепую — только по магнитному курсу. Через два часа — а за это время я пролетел двести с лишним километров — снова напряг глаза. Морозная дымка внизу сильно смазывала очертания земных ориентиров, но когда по сумрачно-белесому фону поплыли пересекающиеся ряды и квадраты, я понял, что подо мною скорее всего городские кварталы. Но почему так темно? Нигде ни малейшего проблеска света. Маскировка? Скорее всего. Значит, и мне не стоит быть назойливым: внизу могут быть зенитки.

Зацепившись за Новоржев, я изменил курс почти на все 180°, полетел обратно. Теперь я точно знал, что через десяток минут буду над предполагаемым местом расположения партизан. И действительно — ряд ярких огней внизу вскоре подтвердил мою правоту. Сделал круг над кострами и произвёл посадку. Самолёт Ивана Тарасова уже разгружали, минут через пять сел Василий. Мы от души радовались, что всё вышло так здорово, и первый, кто разделил с нами эту радость, был известный нам партизанский связной. Парию пришлось изрядно попетлять по вражеским тылам, не раз подвергаться опасности, но задание он выполнил на «отлично».

Площадка находилась на небольшом овальном озере. Заросшие ольховником берега располагались в непосредственной близости от этого озерца, и всякие «оргвопросы» решались быстро, без задержек.

Теперь большая часть полётов была перенацелена на новое место, хотя не забывали и про Полисто. В целом всё шло нормально,

лишь однажды фортуна малость изменила Василию Белоивану. Происшествие с ним выглядело скорее комичным, нежели трагичным. Прилетев в очередной раз на площадку, мы с Иваном Тарасовым уже перездоровались со всеми окружающими и принялись разгружаться, когда кто-то спросил:

— А где же ваш Василий?

В самом деле Белоивану пора бы прибыть на место. Может, с мотором что случилось и повернул назад? Допускать мысль о том, что его могли сбить, не хотелось. Поглядываем на часы и тревожно молчим: все сроки ожидания уже прошли, Белоивана нет.

Хмурые, без настроения, мы собирались в обратную дорогу, когда из темиоты прямо на нас вышла медвежья фигура в меховом комбинезоне: Василий! Это было настолько невероятно, что мы ещё некоторое время стояли как вкопанные, прежде чем бросились обнимать пропажу, расспрашивать что да как. А он преспокойно так сообщает:

— Да, понимаете, нечаянно на горку сел. Здесь рядом.

— Как нечаянно? На какую горку?!

— Захожу, — рассказывает он, — на посадку и вдруг теряю из виду посадочные огни. Ничего сообразить не успел, чувствую лыжи по сиегу бегут. Убрал газ. Самолёт остановился. Вышел, оглянулся — на горке сижу. Вот и всё.

Счастье Васи, что на горке не оказалось ни одного дерева. Партизанам пришлось практически на руках спускать самолёт на озеро. На этом «инцидент» оказался исчерпанным.

Кончился март. Земля быстро очищалась от снега, посерел, стал сдавать лёд на озёрах. Но пока он держал на себе запряжённую лошадь с людьми, мы продолжали сажать на него и свои машины. Однако продолжалось это не более недели. Весеннее половодье быстро и безжалостно расправилось с нашими уже привычными площадками, а раскисшая, переполненная влагой почва ещё не позволяла сменить их на грунтовые. Для подсыхания земли, да и самого перехода машин на летнюю эксплуатацию требовалось время. В эти весенние дни заботы наших техников стали чем-то сродни заботам крестьян, меняющих дровни на телеги. Деревянные лыжи, истёртые настолько, что на их внутренних поверхностях блестели отполированные детали крепежа, снимались. На их место ставились колеса. Одновременно латались пробитые и устранялись скрытые повреждения.

Итак, непростая работа по розыску и обеспечению трёх партизанских бригад была выполнена. Осознание этого наполняло наши души естественным чувством удовлетворения. А тут ещё в полк прибыл сам генерал С. С. Бельченко. Он был очень доволен нашей тройкой и привёз для заполнения наградные листы на каждого.

Не знаю, излишнее ли самолюбие нашего замкомполка негативную роль сыграло или что-либо другое, но узнав об этом, он дождался отъезда генерала и забрал их у нас, заявив, что так дело не пойдёт: летаете в полку, и все представления к наградам — через штаб полка.

Солнце пригревало с каждым днём всё больше, и вскоре полёты возобновились. И опять пришлось привыкать и в какой-то степени даже осваивать заново своеобразие летних полётов. Какой бы хорошей ни была погода в тёплую пору года, она не шла ни в какое сравнение с теми широтой, чистотой и панорамностью, что открывались изюру лётчика в морозные лунные ночи. Плохой передержанный негатив — вот что являла собой с высоты картина земли теперь.

Я летел вроде бы знакомым маршрутом на знакомое озеро Полисто и с трудом узнавал многократно виденные места. К тому же в тот первый после долгой зимы вылет было ветрено, и самолёт изрядно болтало. Неровное поблёскивание воды встречных озёр говорило о сильном волнении.

С тревогой думалось о том, что же приготовили партизаны для моего самолёта. Я понимал, как непросто найти подходящую сухую площадку среди лесов и болот, да ещё сразу после весенней распутицы.

Огни обнаружил на значительном удалении от озера. Ветер, повторяю, был сильным, а садиться надо только против ветра. Зашёл на посадку издалека и очень осторожно. Земля уже совсем близко. Держу направление по линии костров, буквально впритирку. Вот-вот колёса коснутся земли. Но вместо этого... шумный всплеск воды под шасси. Самолёт кувыркается через нос, накрывает меня фюзеляжем. Я под водой, и к тому же — вверх ногами. Грязная и холодная болотная вода забивает нос, рот. Автоматически нащупываю рукой замок, освобождаюсь от привязных ремней и с трудом выбираюсь из-под самолёта. Только встал на ноги, как началась сильная рвота: болотная водица, которой хлебнул изрядно, оказалась не по нутру.

Партизаны, видя, что вода доходит мне до груди и я барахтаюсь из последних сил, бросились на помощь, вытащили на сухое место. Все были перепуганы случившимся и недоуменно смотрели то на меня, то на лежавший вверх колёсами самолёт. Произошло это настолько неожиданно, что потребовалось время, пока и я и партизаны пришли в себя. Первая произнесённая мной фраза была: «Гасите костры!».

В воздухе находились самолёты Белоивана и Тарасова, и нельзя было допустить аналогичной посадки.

Проанализировав ситуацию, я понял причины досадного происшествия, чудом не закончившегося моей гибелью. Оказалось, партизаны не знали о самом простом: всегда, в любых условиях самолёт правее посадочных знаков и против ветра. Либо я должен был садиться, как сед, либо заходить с противоположной стороны с сильным попутным ветром. Выходило, поступи я самым неверным образом, и ничего бы не случилось, а посадка удалась.

Придя в себя, я задал партизанам вполне логичный вопрос: как же так, в начале полётов зимою мы подробно инструктировали вас обо всём, и вот такое недоразумение. И что же выясняется? Выясняется, что люди сменились, а серьёзного инструктажа не было.

Но разбор разбором, а главное было в другом: как спасти самолёт, что делать? Начали с осмотра. Вопреки ожиданиям повреждения оказались несильными. Не сломался даже воздушный винт. Разрушились лишь грузовые кассеты. Ящики с минами разломали их боковины и улетели далеко вперёд.

Поставить самолёт в нормальное положение и при этом не повредить его дополнительно оказалось непростой задачей. Практически деревянный самолёт имел множество стоек, расчалок, крылья его были обтянуты полотном. Эта хрупкая конструкция не имела ни одного мало-мальски надежного места, позволявшего основательно взяться, приложить достаточную силу. Следовало найти верёвки, а против самолёта, прямо в болоте соорудить из длинных толстых жердей подобие башенного подъёмного крана.

Работали партизаны не за страх, а за совесть: без отдыха, по грудь в холодной грязной воде. И к утру, когда стало рассветать, самолёт уже находился на сухом месте на собственных колёсах.

Район был опасным. Днём здесь постоянно барражировали фашистские самолёты и открывали огонь даже по одному замеченно-

му на земле человеку. Поэтому мой У-2 особенно тщательно замаскировали, поставили охрану. Остальные отправились в расположение отряда. Промокшие до нитки, с ног до головы в грязи, мы дрожали и выстукивали зубами на все лады.

До отряда добрались на лошадях. Дальше продолжали путь уже пешком. При всём желании использовать животных было невозможно: дорога представляла собой играющие под ногами полузатопленные брёвна, где связанные попарно, где одиночные. Шли, опираясь на длинные шесты, которые уходили порой в воду наполовину и более.

Лагерь партизан находился на сухом бугре вполне приличной площади. Покрытый густым лесом и окружённый болотом, он являлся надёжным укрытием и удобным опорным пунктом в случае, если бы пришлось вести оборону.

Меня провели в большую землянку, где располагались командир с комиссаром. Землянку разделили бревенчатой стеной, и каждый из них занимал свою половину. Что удивило — внутреннее убранство обоих помещений — простое, но вместе с тем домашнее. Наверно, это объяснялось тем, что оба жили здесь со своими женами.

Только глянув на собеседников, я понял, что они раздосадованы происшедшим и совсем не представляют истинных его причин. И точно. Командир почти сразу начал укорять меня: «Что же вы сели в воду? Мы так старались, затратили столько сил на поиски и подготовку площадки и, выходит, все напрасно?».

Я мог понять переживания командира отряда по поводу случившегося, но чувство справедливости и осознание собственной невиновности не позволило мне с ним согласиться. И все же как ни пытался я объяснить Тимофееву, что поступил по правилам, а его люди — нет, вину партизан он отрицал. В конце концов я отказался от попыток переубедить командира, решив, что главное сейчас в том, как достать самолёт до укромного места и привести в рабочее состояние.

Самолёт подтаскивали к отряду только по ночам. На третью ночь он был уже у самой хозчасти. Там его надёжно замаскировали ветками. С рассветом я принялся за дело. Прежде всего взялся отсоединить поврежденные грузовые кассеты. Отсутствие всякого инструмента вынуждало идти на различные ухищрения, чаще мало эффективные, но хоть как-то продвигающие работу. За день мы с горем ноюлам открыли с дюжину гаек, и «первый этап» был завершён.

Я не ожидал, что запуск двигателя будет простым: вода и грязь попали в него не самотёком, а были втянуты работающими поршнями. Несомненно присутствовали во всей системе. Но если даже обычные гайки потребовали целого дня, надежды на то, чтобы вывернуть свечи, разобрать и промыть карбюратор быть не могло.

Оставалось одно: попытаться очистить двигатель и карбюратор бесконечными проворачиваниями винта.

Мне дали помощника, и вместе мы взялись за дело. Оно оказалось мучительным — трудоёмким и монотонным. Однако мы настойчиво, с упорством фанатиков крутили и крутили воздушный винт, прекращая работу только при появлении вражеского самолёта или чтобы сделать короткую передышку. И наше упорство увенчалось успехом. На третий день двигатель первый раз чихнул. От радости мы чуть не закричали ура! Потом он чихнул два, три раза подряд и снова затих. Наконец, затарахтел, затрясся, сначала с перебоями, поплеывая через глушитель грязными дымными облачками, потом всё ровнее и ровнее, пока не перешёл на привычный рабочий ритм.

Это была настоящая победа! Мы торжествовали.

Теперь на очереди был вопрос о взлёте. Тащить самолёт ногами на старое место я опасался не только из-за боязни повреждений, но и трудностей этой операции. Что же касается участка, где мы располагались, то он представлял собой узкую клинообразную поляну. Начиналась она с болота и, сужаясь, вонзалась в лес. Именно там и стоял самолёт. В этом месте ширина поляны равнялась размаху его крыльев. Всего длина поляны составляла около 60 метров. Почва — комковатый сырой луг, труднопроходимый для узких колёс самолёта.

Поразмыслив, я всё же решился взлететь с этого пятачка. Изложил свои соображения командованию, поделились мнениями. Ночью этот взлёт был совершенно невозможен, ибо малейшая ошибка грозила катастрофой. Против взлёта днём вполне логично возражали партизаны: самолёт могли заметить фашистские лётчики, и это демаскировало бы местонахождение партизан. К тому же днём многократно увеличивался риск при перелёте линии фронта. Посчитали, что наиболее удобное время — поздний вечер, перед самыми сумерками. Тогда основной полёт будет проходить в тёмное время.

Для проводов самолёта собралось множество партизан. Чтобы выкроить на пробег ещё 5—6 метров, самолёт в полном смысле слова задвинули хвостом между деревьями. Потом слева и справа к каж-

дому крышу поставили по десять человек. Они должны были удерживать самолёт на месте до тех пор, пока двигатель не разовьёт максимальную мощность, и по команде одновременно отпустить.

Двигатель уже ревёт изо всех сил. Я кричу: «Отпускай!» Но правая группа почему-то замешкалась и отпустила крыло позже. Самолёт с места рванулся в сторону. Попытался изменить направление, однако на такой скорости руль поворота ещё неэффективен, машина не отзывалась на его движение, крыло сшибало ветки у самых стволов деревьев, вот-вот могло их задеть. Хотелось отвернуться и закрыть глаза, только бы не видеть, как это случится и насмарку пойдёт всё сразу... Это была самая отчаянная борьба за направление, а по сути за жизнь самолёта, которая шла с переменным успехом.

Содрогаясь и подпрыгивая на кочках, У-2 всё же отвернул от деревьев справа, но в узком лесном коридоре этот отворот от одной «стенки» был поворотом к противоположной. Мне никак не удавалось придать ему устойчивое прямое направление, и движение самолёта было зигзагообразным. Вот уже и конец поляны. Сразу же за ней страшное болото с нагромождением поваленных деревьев и пней. Из всех сил тяну на себя ручку управления, но самолёт словно ожелед, не реагирует. Скорости явно не хватает. Подумалось: «Конеч!» Но в этот момент там внизу, под колесами, видимо, попалась самая «счастливая» кочка. Самолёт подпрыгнул, и, казалось, остался висеть в воздухе, вяло отзываясь на рули и неустойчиво покачиваясь с крыла на крыло. Однако прошло ещё какое-то мгновение, и он потянулся вперёд, разогнался и уверенно ушёл в набор высоты. Опасное болото с его внушительными завалами вмиг потеряло объёмность, плоским серо-зелёным отпечатком промелькнуло внизу и исчезло. Исчезло раз и навсегда.

Только тогда сообразил, что этот невероятный взлёт мне удался, и что я в воздухе.

Воздавая хвалы той самой счастливой кочке на лесной поляне вблизи озера Полисто, я часа за два добрался до своего аэродрома, и вскоре был в окружении друзей-товарищей.

Через некоторое время тимофеевцы сумели все же разыскать более удобную площадку. Находилась она на более возвышенном месте у сожжённой деревни с названием, кажется, Ратча.

В июле 1943 года мои партизанские полёты закончились. Командование направило меня на курсы высшей лётной подготовки в

Ташкент, после которых я поступил в распоряжение штаба авиации дальнего действия. Летал в эскадрилье особого назначения. Неофициально она называлась правительственной. Эскадрилья обслуживала такие известные исторические форумы, как Тегеранская, Ялтинская и Потсдамская конференции. Я излетал вдоль и поперёк весь Советский Союз, побывал в Польше, Чехословакии, Венгрии, Румынии, Болгарии, Югославии, Австрии, Албании, Иране и Германии.

В 1946 году демобилизовался из армии. Вопрос, чем заниматься на «гражданке», передо мной не стоял. Я был ещё сравнительно молодым, в самой силе лётного мастерства, любил небо. В том же году стал лётчиком-испытателем НИИ гражданской авиации. Трудно было предположить, насколько сложная и интересная работа ожидает меня на новом поприще. Довелось участвовать в испытании новых самолётов Ан-2, Як-12, Як-10, Ил-12, Ил-14, вертолёт Ми-1, Ми-4, в доводке и совершенствовании уже существовавших типов машин, их проверке в экстремальных условиях: в горах, в грозах, в условиях обледенения.

Усложнялась, становилась всё надежнее и авианавигационная техника. И здесь внедрение новых узлов и систем требовало труда лётчиков-испытателей.

В 1957 году я был переведён в Министерство авиационной промышленности. И снова испытания самолётов: тяжёлых Ту-4, реактивных Ил-28 и Ту-16. Мне посчастливилось работать и в опытно-конструкторском бюро известного специалиста в области самолётостроения генерального конструктора О. К. Антонова.

Да, без ложной скромности я могу сказать себе, что за двадцать с лишним лет нелёгкого труда достигну немало, что жизнь моя была полезной обществу. Но, вспоминая прожитое, я, как всякий профессиональный лётчик, вспоминаю его не только через события и людей, бывших рядом, но и через машины, на которых летал. И начинается эта память с того самого работяги У-2 — «партизанского самолёта». Кто, как не он, помог мне пройти суровую школу войны, подготовил к освоению многих ступеней большой авиации.

НОХОВ ЗАКАРИЙ ИСХАКОВИЧ

Родился в 1906 году. Член КПСС. Во время войны лётчик 1-й транспортно-бомбардировочной эскадрильи 2-го отдельного авиаполка ГВФ. Совершил 79 боевых вылетов в тыл противника с посадкой на территории, занятой партизанами Калининского фронта, доставил им 11 650 кг боеприпасов и вывез в тыловые госпитали 134 человека. Награждён двумя орденами и медалями.

НЕВИДИМЫЙ, БЕСШУМНЫЙ...

Как и большинство лётчиков нашей «партизанской» эскадрильи, я попал в неё не с курсантской скамьи, а после своеобразных «университетов».

Складывались они из многих и многих полётов и каждый следующий, независимо от сложности, прибавлял хоть крупицу опыта, продвигал в знании техники, а главное — самого себя.

Без тех экзаменов я, наверное, вряд ли оказался бы готовым для полётов в тыл, не состоялся бы как «партизанский» лётчик. Вот почему мне хочется начать рассказ с отдельных эпизодов, предшествующих полётам в тыл.

Всю зиму 1941/42 и весну 1942 года наша эскадрилья обслуживала окружённые войска 39-й армии генерала И. И. Масленникова. Обстановка была крайне нестабильной, тем не менее наши радисты ухитрялись держать связь с её штабом. Это позволяло вовремя договариваться о наиболее удобных местах посадки, времени, условиях сигналах.

К началу июня связь с армией прервалась. Напрасно сутками томились у передатчиков дежурные радисты, рабочие частоты менялись на запасные, а те, в свою очередь, на резервные, повышали голоса командиры и начальники, требуя восстановить связь «во что бы то ни стало». Связь отсутствовала. Это было фактом.

И тогда — не знаю на каком уровне и кем — было принято решение иаладить её силами лётчиков. Для выполнения задания из нашего полка выделили 7 машин. Задача стояла так: в районе основного сосредоточения армейских частей найти пригодную для посадки площадку. При любых условиях одному самолёту сесть. Остальным ждать сигнала. Если его не будет — возвращаться в полк. Первым шёл мой самолёт.

Искать ночью новую площадку — это всё равно, что бежать по лесу с завязанными глазами. Поэтому ещё до вылета решили идти на прежний пятачок, откуда в последний раз вывозили раненых.

Прибыв на место, никаких сигнальных костров не обнаружили.

Площадку я знал, поэтому пошёл на риск, решил садиться на ощупь с включёнными бортовыми огнями. Это демаскировало, но другого выхода я не видел: на площадке могли быть люди, и неожиданное приземление грозило жертвами, к тому же не единичными.

Колёса самолёта уже коснулись земли, когда сильный удар о какое-то препятствие бросил его в сторону и чуть не перевернул. Минуту спустя, окружённый пехотинцами, я знал о двух главных последствиях удара: одинокая лошадь лишилась жизни, мой самолёт — правой стойки шасси и винта, по сути, способности лететь.

Ещё через минуту я снова был один. Часть отступала, и на фоне этого удручающего явления происшествие со мной было всего лишь мелким эпизодом.

Впрочем, и без посторонней помощи можно было оценить обстановку. В километре от площадки огромной — от края до края — огненной полосой полыхала деревня. Слева, совсем рядом, сквозь непрерывный грохот снарядных разрывов, настойчиво пробивалась и упрямо заявляла о себе разноголосая перестрелка — там шёл бой.

Пока я осматривался и соображал, что к чему, мои ведомые, не получив сигнала, улетели, а через площадку на близкий мост снова пошли бойцы.

Я ещё не решил, как поступить, когда ко мне подошёл командир.

— Срочно улетай. По пятам идут немцы! — сказал он.

Взлететь я не мог, оставить машину врагу нельзя. Упросил командира задержаться — составить акт о сожжении самолёта. Пока оформляли бумагу, красноармейцы освежевали и разделали погибшую лошадь, выгрузили из кабины медикаменты, переиесли всё на свои подводы.

Мост мы переходили при свете горящего самолёта. Было это в ночь на 5 июня 1942 года.

Так я лишился своей машины и оказался в числе окруженцев.

Двигались на восток, причём исключительно в тёмное время суток. Дневали в глубине болот. Только через две недели — 19 июня — приблизились к тому месту, где кольцо окружения было наиболее узким. Расчистили площадку, вызвали самолёты нашего полка. До чего радостно было слышать знакомый гул моторов. Кинулись разжигать костры. Первый самолёт заходит на посадку. И тут — надо же такому случиться! — из-под его фюзеляжа выбросило красноармейца. Сказались спешка, а ещё больше — отсутствие какого бы то ни было опыта приёмки самолётов. Лётчик сажал машину по всем правилам, неосторожность проявил сам боец, разгавший костёр в начале сигнального треугольника. В результате осью шасси ему срезало голову.

Остальные машины сели нормально.

Первым рейсом вывезли часть тяжелораненых и меня. Затем ещё две ночи непрерывных полётов на десяти машинах. А 21 июня под городом Белым было организовано двустороннее наступление: на восток — силами подразделений окружённых и на запад — силами действующей армии. Кольцо было разорвано, и остатки 39-й армии соединились с фронтовыми частями.

Двухнедельные скитания по болотам не прошли бесследно, поэтому в начале июля командование полка предоставило мне месячный отпуск для поправки здоровья. Башкирская баня с веичком и перцем скоро выгнала хворь. В родной полк я вернулся здоровым, бодрым, а когда узнал, что меня уже ждёт новый самолёт, то и вовсе почувствовал себя счастливым.

Оказалось, в нашем районе, восточнее Кувшиново, немцы сбили У-2. Он упал на густой лес и повис на деревьях. Его сняли, отремонтировали, оснастили дополнительными санитарными кассетами. И стал он самым летучим и вместимым: кроме двух человек в заднюю кабину я мог брать ещё по два лежащих на каждое крыло — в эти самые специальные кассеты, конечно — кто полегче и помельче.

Готовили самолёт под руководством инженера А. Я. Волхонцева.

Я уже освоил и даже полюбил новую машину, когда в конце октября 1942 года полк получил первое задание, связанное с партизанами: разыскать и оказать помощь бригаде под командованием

М. Ф. Шмырёва, что находилась тогда где-то северо-восточнее Витебска.

Загрузка двух самолётов, выделенных для выполнения задания, была основательной: вместе с нами в тыл летели командир полка Е. Т. Клуссон (он намеревался уточнить план работы с бригадой непосредственно на месте, с её командованием), радистка с рацией, два инструктора-минёра.

Разыскиали партизан — не скажу, чтобы сразу, но и без особых сложностей.

Мой товарищ, Николай Жуков, вместе с командиром той же ночью улетел обратно. Я остался у партизан, ожидал прилёта напарника. В порядке подстраховки предполагалось вывозить раненых двумя машинами. Через деиь прибыл Василий Ползунов, с которым мы и начали работу. Руководил полётами начштаба бригады Я. З. Захаров. В первую ночь мы сделали по два вылета. На вторую Захаров назвал новую площадку. Запомнилось, что приём самолётов был организованным, а раненых очень много. Возили практически всю ночь. Василий сделал шесть рейсов, мне удалось выполнить семь.

Интенсивные полёты на одном участке не могли остаться незамеченными — площадку обнаружили вражеские истребители. А это значило, что со дня на день могут явиться «гости» и по земле.

И снова смена точки. На этот раз площадка была подготовлена на довольно узкой косе, зажатой с двух сторон лесными болотами. Большую безопасность обуславливала не только труднодоступность, но и удалённость по сравнению с предыдущими. И всё же выполнение заданий в более сжатый срок было желательно и здесь.

Понимая это, Захаров тут же связался со штабом нашего полка, и «уговорил» Клуссона сначала на две, а потом ещё на несколько машин. Примерно через неделю на бригаду работала группа из десяти самолётов. Командование ею временно было поручено мне.

По сути, это была уже эскадрилья, особенно если учесть, что последние самолёты прибыли с техниками, инструментом, некоторыми запчастями.

Техники квартировались у крестьян, хаты которых были расположены недалеко от площадки. Лётчики жили все вместе — в большом пятистеннике. Нашим питанием занималась его хозяйка.

С конца декабря у нашей группы появился не только постоянный командир, но и официальный статус эскадрильи. Майор Алек-

сандр Васильевич Федотов соответствовал должности по всем статьям. Особенно подкупало нас то, что деловые и человеческие качества сочетались в нём с профессиональным мастерством. Он постоянно летал в тыл врага, прекрасно знал обстановку на обслуживаемых площадках и личный состав эскадрильи.

Всю зиму 1942/43 года мы работали на партизан. К нам привыкли, знали и ждали. Но вместе с партизанами о нас знали и враги. Причём, не по слухам — по фамилиям. Знали, тоже ждали, а вот привыкать — уж точно — не хотели: днём разбрасывали листовки, в которых «оценивали» наши головы в марках, натуральных продуктах, в имуществе движимом и недвижимом, ночью усиленно охотились за нами в воздухе, устраивали ловушки на земле.

Как-то в одном бою партизаны отбили крупнокалиберный миномёт и решили испытать его на самих фашистах. Миномёт был исправным, да только стрелять из него было нечем. Я взялся привезти мины. Четыре штуки аккуратно разместили в кассетах самолёта, и я полетел.

Костры увидел ещё издали, но пока подлетел, снизился, густой туман закрыл площадку полностью. Сделал одну попытку попасть на полосу, вторую — промахи. Туман тем временем ещё более уплотнился. Экспериментировать с подобным грузом — занятие рискованное. Не теряя времени, пошёл к линии фронта. Хочу набрать высоту, и не выходит: началось обледенение, самолёт тяжелеет с каждой минутой. Делать нечего, иду почти на бреющем. Вышел из туч тумана, прошёл над знакомым лесом — сигнальные костры. Наша площадка где-то близко, но не здесь, это я помню прекрасно, да и сигнальный код явно не тот. «Ну, шутишь», — думаю и прохожу дальше. Тут же с земли застрочил пулемёт — с хвоста вдоль фюзеляжа. Смотрю: трасса пуль между левой плоскостной кассетой и фюзеляжем пошла прямо в каких-то 15—20 сантиметрах от меня и мин. Слежу за трассой и плавию, стараясь держать самолёт вдоль линии огня, подворачиваю вправо. Сколько это длилось, не скажу, но пули меня минули, выскочил.

Глянул на компас, а курс почти на противоположный сменился. Это так меня с земли «раскрутили». Пришлось опять на восток разворачиваться. Когда на прежний курс вышел, самолёт над незнакомым болотом находился, а деревья лесной опушки справа на метра три выше самолёта были. Всё говорило о том, что иду с сильным снижением. Пролетел ещё, может, около минуты, ожидая, что вот-

вот за что-нибудь зацеплюсь, потом слышу — колёса коснулись земли. Я сразу мотор заглушил, напрягся... нет, ничего. Машина пробежала, сколько ей положено, и замерла. Вылез, прислушался — тихо. Самолёт обошёл, оглядел. Все было в норме, за исключением троса жесткости шасси. Он лопнул от тяжести самолёта при посадке. Хотя и не мудрено: кроме мин теперь на борту уйма льда, словно его в сироп сахарный окунали.

До рассвета далеко. Сориентироваться невозможно. Можно у самолёта подождать. А что, если ошибся с расчётом, да к врагу угодил? Решил разведать обстановку. Достал из гаргрота* фюзеляжа лыжи, взял самолётный компас и пошёл на восток.

Через полчаса вышел на лесную просеку, которая привела на край села. По огородам пробрался к хлевам. Здесь лыжи были уже незначем. С пистолетом наизготовку обошёл подворье и со стороны противоположной двери негромко постучал в окно. И тут же от соседнего дома, что рядом совсем, окрик:

— Стой! Кто идёт?!

От неожиданности я немного испугался, но и обрадовался одновременно: слова-то русские.

— Свой, — говорю, — свой.

Иду навстречу, пистолет в кобуру прячу. А он-то не видит — прячу или достаю.

— Брось пистолет! — кричит. — Стрелять буду!

— Да что ты, дорогой, — отвечаю как можно мягче. — Убрал уже...

А он:

— Ни с места! Стоять!

Так и держал на мушке, пока на шум караульный командир не прибежал.

Поначалу и он насторожился: акцент-то у меня в самом деле есть. Не скроешь. Зато потом, в доме, когда я документы предъявил, да рассказал все по порядку, в том числе и про груз, то даже обрадовался.

Оказалось, я попал на пост нашего заградительного отряда. И — бывает же такое! — ближайшая миномётная батарея как раз в минах такого калибра нуждается.

Тут же установили на карте местонахождение моего самолёта и сам иачальник поста на розвальнях повёз меня к миномётчикам. Нашли машину всего в двухстах шагах от батареи. Бойцы занялись

минами, к самолёту поставили охрану, а мы с иачзаградотряда поехали дальше — в штаб ближайшей части.

Из штаба я дал телефонограмму своим, где объяснил положение и попросил прислать трос для шасси.

Пока добрались назад к самолёту, там уже орудовал техник, который прилетел вместе с Николаем Жуковым. Поставили на место компас, попрощались с хозяевами и вылетели на свой аэродром.

После этого случая нас, лётчиков, кроме лыж снабдили ещё и ручными компасами: жизнь показала — надо.

Весной 1943 года, где-то в конце апреля, меня, Александра Мамкина и ещё одного товарища, фамилию которого позабыл, откомандировали в Москву — принять три самолёта новой конструкции. Это были пятиместные бипланы с двумя моторами М-11, должны, как предполагалось, быть более эффективными в работе с партизанами.

Самолёты выглядели куда внушительнее и, казалось, в самом деле обещали многое, в первую очередь — большую грузоподъёмность. Бортмеханики, обслуживавшие машины, отзывались о них положительно. Но мы были «партизанскими» лётчиками и смотрели на технику с учётом особенностей полётов в тыл, а не только с точки зрения ТТД — тактико-технических данных.

Уже при первом знакомстве с новыми машинами обращало на себя внимание то, что конструкция не учитывала такого важного фактора ночных полётов, как светомаскировка. Каждый мотор имел по четыре выхлопных патрубка. Итого восемь пылающих факелов: ориентир для фашистских «мессеров»?! Осваивая самолёты на одной из подмосковных тренировочных площадок, мы заметили и другой существенный минус, представлявшийся сначала плюсом. Крейсерская скорость в полторы сотни километров могла дать какую-то экономию во времени, но зато требовала для своего гашения и большей взлётно-посадочной полосы, что существенно снижало возможности партизан в плане подбора площадки.

Все эти соображения и вывод о нецелесообразности использования данных машин в наших условиях, я, как старший группы, изложил в рапорте на имя командира полка.

Скоро мы получили разрешение передать самолёты аэроклубу фронтовых связистов. Я потренировал новых хозяев несколько дней, и мы расстались с машинами навсегда. Как стало известно позже, в серию они не пошли.

* Гаргрот — место за кабиной пассажира в самолёте У-2 (По-2).

Пока мы занимались самолётами, наша эскадрилья потеряла две машины, в том числе и мой «самый летучий, самый вместимый».

Я, понятное дело, огорчился, товарищи полушутя успокаивали, но успокоение пришло лишь тогда, когда узнал, что наш полковой инженер киевлянин А. Д. Грошиков колдует над самолётом, предназначенным мне. Более того, собирается — как утверждали очевидцы — «склепать коня лучше прежнего».

И слово своё Грошиков сдержал. Новый самолёт оказался действительно непревзойдённым. С мотором последней модификации М-11-Ф, при той же «летучести» и вместимости он стал ещё самым бесшумным и самым невидимым. Хитрость состояла в том, что все четыре выхлопных патрубка соединили кольцевым коллектором, в общую выходную трубу, которую вывели вдоль левой стороны фюзеляжа на плоскость.

Машина была настолько незаметной и малошумной даже в сравнении с обычными, тоже далеко не громыхающими, что меня не только враг не замечал, свои отказывались признавать.

В один из первых рейсов на этом самолёте я, в составе эскадрильи, доставлял груз в отряд, к юго-востоку от Витебска.

Партизанская площадка представляла собой маленькую полянку, затерянную среди лесов. Одному — двум самолётам можно было, конечно, лететь, и с посадкой, но десяти... О нормальном приёме десятка машин на таком неприспособленном пятаке ночью нечего было и думать. Поэтому командование решило: сделать первый рейс «на сброс» сразу десятью машинами, а остальные — двумя — тремя — с посадкой.

Не знаю точно, но не исключено, именно из-за особых свойств моего самолёта я был назначен ведущим.

Прилетаю на место. Как положено, встаю на круг. Разобрался с сигналами. Снижаюсь, захожу на сброс и... костры гаснут. Ничего не остаётся, надо снова набирать высоту, возвращаться в круг. Одновременно наблюдаю, как вслед за мной на сброс заходит второй самолёт, и костры горят. Захожу в очередной раз. Снижаюсь — та же история. Ухожу, точно определив точку, где раскрываются парашюты. В это время мои товарищи преспокойно освобождаются от груза при полной «киллюминации». С нового захода бросаю тюки без огней и направляюсь домой.

Следующим рейсом лечу с посадкой. Та же история! На земле меня или не слышат, или слышат совсем «не так». По нечетким в темноте контурам не узнают, следовательно, боятся.

Решаюсь садиться без огней с бортовыми фарами. Только на земле, когда собрались вокруг машины толпой, признают:

— Захар приехал!

Разгружают. Удивляются самолёту. Тут же начинают готовить обратный «груз» — раненых. Устраивают их в кассетах и второй кабине, напутствуют добрым словом.

И всё-таки даже первоклассная техника лишь тогда чего-то стоила, когда управлялась холодным разумом и уверенными руками.

Мы редко и не совсем охотно говорим или пишем о способностях врага. Естественная ненависть к оккупанту исподволь склоняет к стереотипу восприятия: лют, коварен, жесток, чванлив. Всё это было. Но вместе с тем — и от этого никуда не денешься — в неприятельском стане были и многоопытные искусные мастера своего дела, в том числе и среди зенитчиков, лётчиков ночных истребителей — тех, кто в первую очередь вставал на нашем пути, с кем мы были связаны напрямую.

К весне 1943 года, тогда роль лёгких самолётов в снабжении партизан стала для фашистского командования очевидной, а серьёзность приказов о необходимости их уничтожения подтверждалась солидным денежным вознаграждением, непростые и без того полёты в тыл усложнились ещё более. За «рус фанер» — как презрительно называли наши машины враги ещё совсем недавно, началась повсеместная охота. Велась она активно и отовсюду: с земли, в небе и с неба — когда мы находились на площадках у партизан. Наверное, не ошибусь, если скажу, что самолётов, обслуживавших партизан и не повреждённых хотя бы частично, не существовало. Бывало же, прилетали на таких покалеченных машинах, что потом собрать не могли. И самое печальное — вместе с техникой калечились, гибли люди. Не только пилоты: гибли раненые партизаны, которых и загружали-то не всегда с полной уверенностью, что дотянут, гибли те, кто только направлялся в тыл с Большой земли.

Припоминается, как в августе 1943 года вернулся на аэродром Валентин Тезнков. На своём Р-5 он летел на довольно отдалённую точку — площадку Новоселье. У Городка, не преодолев и трети пути,

подвергся нападению «Фокке-Вульфа-189». Самолёт получил около двухсот пробоин, был серьёзно поврежден, но лётчик сумел оторваться от врага, дотянул до своего аэродрома. В общем, наш товарищ сделал всё, что от него зависело, а вот покоя душевного, знаю, лишился надолго — переживал за смерть девушки-радистки, которую вёз в тыл.

— Э-э-х-ма! Обещал же, что долетим, успокаивал. А она, глупенькая, верила, улыбалась... — всё повторял он потом, будто в самом деле был чем-то виноват.

Не был застрахован от всякого рода переделок и мой «самый-самый». Пусть не в одном, так в другом, третьем месте, но находился зенитчик, умеющий и видеть, и слышать, и стрелять. Если ему помогали опытные прожектористы, то приходилось вовсе туго. Не раз и не два попадал я в сложные ситуации. Но были такие, что и сейчас — закрой глаза — явю светятся. В том же августе пришлось как-то лететь в бригаду Д. Ф. Райцева. Маршрут изменил: линию фронта пересекал в другом месте. Туда добрался без всяких неприятностей, даже обрадовался «тихому коридорчику». Возвращаясь той же дорогой, да не примерно — тютелька в тютельку — и что же: попадаю в суший ад. С обеих сторон «эрликоны», с обеих — прожектора. Схватили в считанные секунды, почти без поиска в эти двойные ножицы, нет — клещи и пошло-поехало. До сих пор считаю чудом, что вырвался, такая невероятная была плотность огня. Помню одно: влево — вправо уходить и не пытался. С полным мотором — в пике, и, всё равно, только на высоте метров в сто пятьдесят, над серединой какого-то огромного болота, из этих клещей вырвался. За болотом уже окопы наши начинались и аэродром — рукой подать. Приземлился. Понимаю, что жив-здоров, не зацепило, а владеть собой не могу: прямо трясет всего.

Да на войне долго эмоциям предаваться само время не позволяло. Техники самолёт осмотрели, пробоины какие залатали, какие заклеили, и через час я уже во второй рейс отправился. Маршрут, понятно, поправил: от «тихого коридорчика» подальше взял.

Война учила многому и скоро. На ходу придумывались не только вещи сравнительно сложные, вроде тех, о которых я уже упоминал, но и куда попроще, тоже полезные, необходимые. Предполагаю возможные улыбки читателей по поводу одного из таких «простых» изобретений, и всё же, желая закончить своё повествование не ина-

че, как на оптимистической ноте, расскажу. Тем более и сами мы относились к нему не без юмора.

При возвращении из-за линии фронта ранило одного из наших техников. Ранение не опасное, а вот место — несколько деликатное — ягодица. Надо, наверно, добавить, что вероятность подобных ранений для лётчиков легких машин вообще была выше, чем для кого: град свинца и осколков как с земли, так и с воздуха без труда прошивал конструкцию машины почти во всех направлениях.

Пока мы только слышали о такого рода «неприятностях», происходящих «где-то с кем-то», все ограничивалось лишь шутками, но когда мы увидели страдания нашего техника «собственными» глазами, то к юмору прибавилась и доля тревоги: техник, малость подлечившись, мог выполнять свою работу и стоя, а вот для нас перспектива выглядела несколько иной.

Впрочем, я вряд ли говорил бы об этих житейских делах, не имея данный случай продолжения.

Через несколько дней, готовясь к очередному полёту, я обнаружил своего техника за странным занятием: подняв верх пилотского сиденья, он пристраивал под него ...большую чугунную сковороду. Не сообразив сразу, в чём дело, я заподозрил было подвох. Но, оказалось, мой товарищ на полном серьёзе сооружает для меня «бронезащитное сиденье». А сковородку, как выяснилось, он не без труда раздобыл где-то в деревне. Возможно, присутствуя рядом кто-нибудь из моих товарищей, и новшество не состоялось бы. Но свидетелей не было, и я, чуть поколебавшись, дал «добро» на завершение работ. Сиденье получилось на славу. Слой ваты между верхом и сковородой сделал его не только надежным, но и удобным, так что «броню» я ощущал, но только в сознании, когда снизу били зенитки врага.

Идея эта, насколько помнится, родилась у техника сама по себе: здравый смысл подсказал. Каково же было моё удивление, когда уже после войны где-то вычитал, что сковородами, как защитой от пуль и осколков, пользовались ещё первые русские военные лётчики.

ВОЛХОНЦЕВ АЛЕКСАНДР ЯКОВЛЕВИЧ

Родился в 1904 году в Куйбышеве. Беспартийный. Закончил Ленинградский инженерный институт ГВФ в 1936 году, лётную школу при ЛИИ ГВФ. Работал инженером в аэропорту ГВФ города Куйбышева, Московском управлении ГВФ. С апреля 1942 года инженер, главный инженер, зам. командира по инженерной службе 105-го отдельного гвардейского авиационного Понежевского ордена Александра Невского полка ГВФ (бывшей 10-й особой авиагруппы ГВФ, Особой Прибалтийской авиагруппы ГВФ, 2-й отдельный авиаполк ГВФ), действовавшего на Северо-Западном, Калининском, 1-м Прибалтийском фронтах. В послевоенные годы работал в Волжском управлении ГВФ. Награждён орденом и медалями.

НА ВРАЖЕСКОМ САМОЛЁТЕ

История эта случилась в последних числах июня 1944-го. А началась она с радиogramмы, полученной, насколько помнится, из бригады имени М. Ф. Фрунзе под командованием М. Н. Кузьмина, которая базировалась тогда вблизи Освейского озера.

Партизаны сообщали, что на площадке находится исправный вражеский самолёт, и просили решить вопрос о возможности его перегона в советский тыл. Ни слова о типе самолёта или обстоятельствах дела.

В разгар масштабных боёв действующих армий фашистское командование «помнило» и о партизанах. По-прежнему партизанам была нужна помощь: без оружия и медикаментов, без эвакуации тяжёлораненых, без всего этого не могло быть и речи не только об эффективном ударе по врагу с тыла, но и обороне.

— Надо же, — делился я мыслями с Николаем Воронцовым после разговора с командиром полка, — забот полон рот, а они с самолётом каким-то носятся.

— Отказаться просто так тоже не дело, — возразил Николай. — Партизанам его спалить — раз — и никаких забот. А они по-хозяй-

ски рассудили: самолёт — техника дорогая, удастся забрать, считай радаром приобрели, нам служить будет. Или так возьми: они там, у фашиста под боком и суется, а мы тут, как-никак у себя и вдруг отказываемся. Не солидно, чувствуешь? А командир авторитетом полка дорожит.

— Так-то оно так, — отвечал я. — Да только и мы не чудотворцы. Что бы там за зверь ни был, а уж поверь — не наша «уточка». Управляться же тебе, Коля.

Признаться, я был настроен далеко не оптимистично. Во-первых, текущей работы в полку было невпроворот, и несколько дней отсутствия накопят её гору, во-вторых, просто не очень-то верил в реальность затеи. На освоение новой машины большинству даже опытных лётчиков требовались недели, порой месяцы, нас же сориситировали на день, от силы два. Конечно, нам надо было не осваивать самолёт в полном смысле слова, а поднять и доставить в полк, но откуда? С площадки, где даже на освоенных машинах, случалось, не взлетали.

Сомнения сомнениями, а приказ приказом: с наступлением сумерек мы вылетели к партизанам и заполночь были на месте.

Здесь нас уже ждали. Подробно рассказали обо всём, в том числе и про обстоятельства, о которых умалчивала радиogramма. Обстоятельства эти напрямую связаны с описываемыми событиями, поэтому, думается, стоит рассказать и о них.

Дело в том, что ещё за неделю до нашего вылета на другой площадке этой же бригады потерпел аварию лётчик нашего полка Лавров. Сейчас уже не скажу, сам ли Лавров оплошал, партизаны ли подкачали, только машина пострадала существенно, и неожиданный подход гитлеровских частей заставил самолёт сжечь. Лавров остался у партизан, отрываясь от карателей, бригада рейдировала, и вопрос о его возвращении то и дело отодвигался на неопределённый срок. Только здесь у Освейского озера бригада наконец-то получила передышку. Связались с БШПД, подготовили площадку, установили дежурства. Стали ждать самолёт из советского тыла.

В ту ночь ответственным дежурным по площадке как раз был Лавров.

— Эх, братцы, знали бы как ждал я кого-нибудь из иашенских, — рассказывал лётчик. — И верю и не верю, но каждый звук, шорох ушами хватаю. Притомился от этого занятия даже. Ну, а потом, как

бывает, рукой махнул. Зря, решил, сколько уж ночей без толку томился. Успокоился, сижу и тут слышу: «Э-э-э...». Будто барашек где-то на привязи блеет. Напрягся, вслушался, а звук уж на другой ноте — самолёт.

— Самолёт! — кричу. — Приготовились!

Быстренько по кострам пробежали, горячки плеснули, ждём. И, надо же, один из моих помощников поторопился, вперёд команды костёр поджёт. Хотя ещё секунду-другую, я бы и сам сорвался. Да только слышу — тьфу, то — не свой. «Гаси! — кричу, — так твою перетак!» Куда там: он уж тут, костёр увидел, к земле пошёл. «Ну врежет сейчас!» — думаю. Нет, прошёл. Через минуту возвращается, вокруг площадки пошёл. Раз крутанул, другой, а потом ракету красную — бах!

Не знаю, с чего, но только понял я его, почувствовал: не зря, голубь, крутишь. И решился. «Зажигай остальные!» — командую.

Ребятки молодцы: не мешкали, сообразили, что к чему.

В общем, тот зашёл, кое-как сел. Главное же — к взлётной даже не развернулся, а мотор заглушил. Поведение странное, попробуй разберись с ходу. Решил, что или немец совсем болван, до сих пор ничего не видит, или — собственно, почему бы и нет — свой на трофейном самолёте пожаловал. И до того это заманчивым показалось, что даже про осторожность забыли. Только к самолёту сунулись, а оттуда — из автомата. Пришлось полежать — подождать, пока «гость» душу отведёт. К тому времени и подмога подошла, взяли Фалька.

— Что-что взяли? — не поняли мы рассказчика.

— Не что, а кого: Фальк — это фамилия, имя Ганс. Ганс Фальк, пилот, — пояснил Лавров.

После знакомства с обстоятельствами мы думали переговорить с командованием и дожидаться утра, но Лавров предложил идти за ним к самолёту:

— Все уже там. Познакомьтесь и переговорите на месте.

На наши недоумеющие вопросы он смог сообщить только, что в связи с не очень спокойной обстановкой командир просит управиться до утра.

Любой юмор лишь тогда жизнеспособен и может будить положительные эмоции, когда его связывает с реальностью хоть самая тонкая ниточка. Этот «юмор» был явно другого сорта.

К нашему приходу машину уже размаскировали, и, осветив фонариками фюзеляж, крылья и хвостовое оперение, мы довольно легко узнали в ней самолёт — разведчик «Аррадо-65».

Самолёт имел вполне приличные лётные характеристики, я имею в виду скорость, потолок, манёвренность, однако представления эти были, к сожалению, единственными и строились исключительно на визуальных наблюдениях: я и Николай видели его только в воздухе.

По дороге к самолёту мы договорились действовать без нервов, по обстановке. Каким бы иереальным ни казалось отпущенное нам время, партизаны тоже определяли его по обстановке, заботились не только о самолёте, но и о нашей безопасности. Того же требовал и приказ комполка, который не хуже нашего понимал трудность задачи. Поэтому, не теряя ни минуты, мы занялись скрупулёзным исследованием самолёта.

Первая трудность намеченной операции была в том, что изучать незнакомый тип самолёта предстояло исключительно при свете фонариков.

Начали с чисто внешнего осмотра: я с одной стороны, Николай — с другой. Никаких видимых повреждений не обнаружили: все жизненно важные узлы, в том числе и мотор были в норме. Единственное — бензиновый бак, он сразу смутил нас своей подозрительной звонкостью. Сошлись во мнении, что скорее всего именно это обстоятельство и подтолкнуло Ганса Фалька на опрометчивую посадку. Но эта задача разрешимая: линия фронта теперь недалеко, достаточное количество горючего мы без всякого риска позаимствуем из баков наших По-2.

Уже тут встала первая трудность практического характера. Горловиина бензобака выполнена так, что заправка возможна лишь из бензовоза, под давлением, через специальный штуцер. Вопрос «как быть» мучил недолго. Решил его просто, как говорят, «по-русски»: искрыли флаице горловины и залили горючее прямо ведром.

Затем перешли к следующему этапу — изучению надписей на приборной доске и расположения рычагов, тумблеров. Здесь было несколько сложнее. Надписи надо было не только «расшифровать», но и соотнести с соответствующими деталями управления, расположение которых, как ни крути, отличалось от привычного.

И всё-таки многолетний опыт эксплуатации самолётов различных типов у меня, смекалка и солидный багаж практических навыков у Николая здорово нам помогли.

Шаг за шагом, обговаривая каждую очередную догадку друг с другом, мы наконец уяснили последовательность всех необходимых манипуляций для запуска двигателя.

Наступает решающий момент. Николай сел за рычаги. Я вышел из кабины, предупредил об осторожности, вернулся к товарищу.

Руки Воронцова пусть не совсем уверенно, но делают своё дело. Последний тумблер...

Запуск! Дрогнули, завертели, набирая темп лопасти. Есть мотор!

По контрольным приборам и на слух убедились: работа нормальная.

Значит... можно лететь?! И тут, словно разбуженные гулом мотора, мы очнулись и поняли, точнее — вспомнили, что главный, решающий момент ещё впереди. Нет, не момент — моменты. Взлёт, пилотирование в воздухе, посадка.

Николай Воронцов был одним из опытейших лётчиков полка. Смелый, всегда спокойный, он и тогда, за штурвалом незнакомого самолёта, оставался таким. И всё же высокий профессионализм лишь подстраховывал, уменьшая возможность ошибок, но не работал на ситуацию, как обычно.

Пусть с большой натяжкой, но ту ситуацию я сравнил бы с ситуацией, когда опытный водитель такси, прокрутив руль достаточно много лет, вынужден без подготовки пересест за баранку совершенно другой машины, например, тяжёлого «Маза», и не просто поехать, а повести его по весьма сложной трассе.

К тому же, взлетал Николай ночью, с ограниченной площадки, так что «осваивать» самолёт можно было только на ходу, во время короткого разбега. Продолжением разбега могли быть лишь два варианта: взлёт или катастрофа от удара о деревья, в лучшем случае — капотирование.

Мы не говорили обо всех этих «вариантах», потому что Николай не хуже моего понимал степень риска. И советчиком по другим вопросам я мог быть для него до тех пор, пока самолёт на земле. В воздухе я превращался в пассажира и только: всё дальнейшее зависело от действий лётчика.

Вот почему я должен был знать его собственное мнение.

— Александр Яковлевич, — ответил он, — мы рискуем вместе, а не по отдельности, но право решать я предоставляю вам, как спе-

циалисту, и как старшему по должности. Что касается меня, то я сделаю всё, что от меня зависит.

Ответ этот не был уклончивым, как может показаться кому-то. Воронцов никогда не кривил душой, тем более разговаривали мы с глазу на глаз, без посторонних. Наоборот, в нём проступил характер лётчика — человека без излишнего самомнения, подчиняющегося уставу и необходимости. Он отдавал себе отчёт в том, что стоит ему высказать колебания, и я вряд ли решусь дать добро на полёт. Ответить же однозначно: да, я уверен — это покривить душой.

Значит решено: будем взлетать. Я дал несколько последних советов. Самое главное — при взлёте не насиловать самолёт, позволить ему самому оторваться от земли.

Мы уже попрощались с партизанами, вырулили на взлётную полосу. Пробуя тягу двигателя, прокатились из конца в конец, вернулись к месту старта. Ну, была, не была — вперёд!

Какими долгими и мучительными были секунды разбега и какими короткими они вдруг показались, когда мы почувствовали, что машина уже в воздухе. Какое это было счастье! Легко набрали около двух тысяч метров высоты и двинули на восток. Спокойно пересекли линию фронта. Зато чуть углубились в собственную территорию, как сразу попали под огонь уже наших зенитчиков. Дали сигнал «я — свой», однако нам не поверили. Воронцов тут же поменял курс, круто пошёл к земле. Подобной прыти я не ожидал даже от него.

Сели на родном аэродроме Чухилино мягко.

Такой довольно необычной оказалась моя последняя встреча с партизанами Белоруссии. Да и для всех лётчиков 1-й эскадрильи полёты в тыл с посадкой в начале июля стали заключительными: продвижение Красной Армии было таким стремительным, что отдельные задания приходилось отменять буквально за десяток минут до вылета, так как территория уже оказывалась занятой нашими передовыми частями.

Насколько мне известно, в ночь с 4 на 5 июля 1944 года были выполнены последние полёты с посадкой по заданию БШПД.

ЛИТНЕВСКИЙ ВЛАДИМИР ПАВЛОВИЧ

Родился в 1921 году в деревне Янишевке Любашевского района Одесской области. Член КПСС с 1944 года. Накануне войны студент заочного факультета Киевского фармацевтического института, курсант Павлоградской авиашколы (в августе 1941 года эвакуирована в Челябинск). После окончания школы — штурман 15-го ночного бомбардировочного авиаполка 213-й авиадивизии 1-й воздушной армии. За время войны совершил 277 боевых вылетов, часть из них к партизанам. После войны закончил Московский авиационный технологический институт имени К. Э. Циолковского, Всесоюзный институт стандартизации и метрологии. Работал начальником цеха, отдела. Награждён четырьмя орденами и многими медалями.

НАКАНУНЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ

В войну мы неофициально, между собой, приравнивали один полёт с посадкой у партизан к десяти — на бомбардировку живой силы и техники врага. Не исключено, что кто-то посчитает такое мнение натянутым, и всё же я остаюсь его сторонником, хотя точно знаю: драматизма и жертв на войне хватало везде.

Расскажу о тех последних полётах к партизанам, которые мне запомнились больше других не только остротой пережитых ситуаций, но и тем, что происходило в преддверии решающих сражений за Белоруссию, когда ощущение приближающейся победы и желание ее дожидаться были одинаково сильны, но по-прежнему оставались в подчинении у главного — у воинского долга и чувства ненависти к оккупантам.

14 мая 1944 года. Наш экипаж получил боевое задание: доставить взрывчатку в бригаду имени К. С. Заслонова, которая располагалась тогда восточнее озера Ямного. Маршрут был знаком, и как

только стемнело, мы были в воздухе. Линию фронта пересекли, на удивление, спокойно. Молчали зенитки, не рыскали по небу прожекторы. Лишь однажды обозначился где-то внизу справа белый луч, но сразу погас, словно испугался тут же вспыхнувшей высоко в небе сигнальной ракеты.

Ракета! Заметив её, мы с лётчиком Николаем Крыловым усиленно завертели головами, сообразив, что в небе патрулируют истребители противника, встреча с которыми не обещала ничего хорошего. К счастью, нас не заметили. До цели долетели благополучно. Сдали груз и без задержки — на свой аэродром.

Тот же маршрут, те же леса, перелески, поля. Но теперь они уже просматривались четче: посветлело. Вот-вот должен показаться Богушевский лес. Мне кажется, что большинство лётчиков 3-й воздушной армии должны были запомнить железную дорогу близ Богушевска, связывавшую Витебск с Оршей. Партизаны столько раз подрывали там железнодорожное полотно и поезда, что фашисты по обе стороны от дороги на расстоянии в 200 метров вырубали лес. Вырубка вдоль дороги и была отличным ориентиром для тех, кто летал через этот район. А своевременно сориентироваться — это уже много: и чувствуешь себя спокойно, и за воздухом следишь более внимательно, что тоже дело немаловажное, причём не из простых. Вспомнить, так и сейчас шею сводить начинает. Ведь когда говорят, что лётчик должен видеть на 360°, то это верно только отчасти. Настоящий лётчик должен, обязан видеть и на все 720°! Не только впереди, сзади и по бокам, но и то, что делается внизу и вверх. Бывало, прилетишь от партизан, а шея вся красная, до крови, случалось, натирали, пока не стали надевать полупелковые кашне. В них уже сколько головой не крути — не натрёшь. Благодать. Так вот, подлетаем мы к тому самому богушевскому лесу, вертим оба головами, словно грифы и замечаем, что сзади внизу, прямо по нашему маршруту изредка взлетают белые ракеты. «Неужели противник ракетами иаводит на нас свой ночной истребитель, — подумалось мне. — Если так, то дела наши плохи: ночь лунная, светлая, в небе ни облачка, от истребителя не скроешься». Лишь так подумал, вижу — с хвоста, чуть пониже нас, быстро приближается самолёт. Сообщить Николаю было уже поздно, успел инстинктивно нажать левую педаль*.

* Во второй кабине У-2, как и на учебном, имелись основные приборы и штурвал.

В то же мгновение — очередь вражеского истребителя и на нижней правой плоскости, за стойкой у консоли, дыра в полметра диаметром, а впереди нашего самолёта разворачивался на второй заход «Мессершмитт-110». От обиды, что нечем отбиваться, меня всего передернуло: как куропатку расстреливает. Глянул ещё раз на правое нижнее крыло, чтобы оценить наши лётные способности, и понял, что не до виражей теперь: передний лонжерон у стойки перебит, часть крыла задралась кверху и держится только на металлической расчалке.

— Коля! Давай со снижением на лес! — кричу Крылову по переговорному аппарату.

На фоне леса, думаю, он потеряет нас. Успеть бы только. Как иа грех, ветер восточный, прямо в лоб. При нашей скорости около 120 километров в час и встречном ветре под 50 километров — мы улета-ли по лётным понятиям чуть ли не «шагом». Но что было делать?

Тут вижу — снова истребитель снизу заходит. Наблюдаю за ним, а сам ногу под ремешок левой педали поддеваю. «Мессер» приблизился, я потянул педаль на себя, упредив врага всего на какую-то долю секунды. Всё-таки очередь из пушек нас зацепила. Теперь уже в левой нижней плоскости появилась аналогичная пробоина, только ближе к концу крыла. Истребитель опять проскочил вперёд и с левым разворотом зашёл нам в нижнюю полусферу. Наши дела стали куда хуже. Задравшиеся куски плоскостей тянут самолёт в набор высоты, скорость, хотя Николай и дал полные обороты двигателю, упала, а до леса ещё около минуты лететь. Тем временем вражеский истребитель стал заходить к нам почти против луны. На её фоне силуэт У-2 — мишень лучше не придумаешь. «Мессер» подлетел, и я толкнул ручку управления вперёд. Самолёт клюнул вниз. И снова, перекрывая шум мотора, длинная очередь. Разрывы снарядов и треск дерева слились в один грохот. Что-то ударило меня слева в голову. Запахло бензином. «Неужели все?» — пронеслось в сознании. Нет, вроде летим. Мотор тарахтит, вздрагивает, но тянет. Механически огляделся, обнаружил огромное отверстие в левой части стабилизатора и осколочные пробоины в верхнем баке центроплана. Левый глаз слезился от встречного потока воздуха — один из осколков разбил мои лётные очки. А как там Крылов?

— Коля! Ты жив? — кричу в переговорную.

— Жив, но, кажется, ранен, — отвечает он.

— Куда ранен?! — встревожился я.

— Отрубило осколком кончик носа. — А ты как себя чувствуешь? — не совсем весёлым тоном спрашивает он, видимо, переживая за нос.

У меня из-под шлема вытекает что-то тёплое и ветром через разбитые очки забрызгивается в глаза. Видно, кровь. Но боли особой нет, и я бодро сообщаю:

— Жив! Но тоже ранен!

Всё теперь представляется пустяками по сравнению с тем, что мы живы, оторвались от «мессера» и продолжаем лететь, а не рухнули на богущевский лес, как могло случиться.

Мотор сдавал. Мы шли с заметным снижением. Линию фронта пересекли на высоте 250 метров. Здесь нам снова здорово повезло. Был третий час ночи, и гитлеровцы спали. Между тем сбить нас в такую светлую ночь можно было одной пулёмётной очередью.

От линии фронта до аэродрома рукой подать. Как летели, так с ходу и сели. В глазах и сейчас стоит картина: изуродованный с обвисшими плоскостями самолёт и бегущие к нему люди — наши однопольчане.

Среди первых, кто к нам подбежал, был и наш милый добрый доктор — капитан медицинской службы Любовь Михайловна Епиш-ко. Растроганный встречей и счастливый от сознания того, что остался жив, я обнял ее и кричу:

— Живые, Любушка, живые!

А она, вижу, что-то не такая, как обычно. Смотрит на меня широко раскрытыми глазами и молчит. Позже выяснилось, что мне в голову угодило целых семь осколков от снаряда, и кровь, естественно, лилась. На ветру она растекалась по всему лицу, запекшись в виде сплошной маски. Так что вид у меня был действительно впечатляющий, да ещё, представьте, при лунном свете. Что касается самолёта, то техникам пришлось с ним поколдовать и немало. Их мнение по поводу нашего благополучного возвращения было единодушным: родились в рубашке.

— Ну, а что касается тебя, Владимир, то ты уже точно, — говорили товарищи, имея в виду мой почти двухмесячной давности полёт в партизанский полк И. Ф. Садчикова, штаб которого располагался в Ушачах под Полоцком.

Тогда я летал на боевое задание с лейтенантом Романом Каль-ченко. Оба отлично знали район расположения партизан. Погода,

когда летели туда, была терпимая, и тем не менее задание не выполнили.

Точно выйдя на партизанскую площадку, мы сделали над ней три круга, но костров так и не дождались. Резко ухудшившаяся погода помешала осуществить и какой-либо другой вариант: например, забросить боеприпасы кому-нибудь из соседей. Неприятно было докладывать о том, что груз партизанам не доставлен. Но пришлось с постными лицами войти в землянку на командный пункт полка. Начиная докладывать начальнику штаба майору Петру Алексеевичу Полякову. Так, мол, и так: задание не выполнили, причины такие-то, задержались из-за ухудшившейся погоды. А он, как-то странно нас оглядывая, кивал головой, задавал традиционные вопросы, в том числе и обязательные:

— Что видели на территории противника?

Это был закон в полку. Куда бы ни летал, чтобы ни делал, а разведданные доложи.

Он выслушал нас и говорит:

— Больше ничего не видели?

— Никак нет, — отвечаю.

— Тогда, братцы, меня послушайте...

Оказалось, что до нас на площадке Садчикова приземлился самолёт лётчика Василия Стоянова. Когда начали разгрузку, появился немецкий истребитель. Естественно, партизаны костры погасили. Вскоре прилетели мы. Сосредоточив внимание на земле, барражирующего над площадкой вражеского истребителя просто не заметили: во-первых, он был выше нас, во-вторых, не исключено, вовремя укрылся в облаках.

Когда делали первый круг «по коробочке»*, гитлеровец зашёл к нам в хвост, но открыть огонь не успел: в это время Кальченко пошёл на левый разворот. Истребитель проскочил. На втором круге он снова зашёл с хвоста, но и на этот раз замешкался и упустил нас на развороте. Последний круг Кальченко сделал неполным — развернулся где-то над серединой площадки, и вражеский истребитель оказался ни с чем в третий раз. После этого мы улетели на северо-восток, истребитель погнался за нами.

* Практически — по периметру площадки, вокруг неё.

Стоянов тут же взлетел и напрямую — на аэродром, где и доложил о событиях, которые развернулись над площадкой. В штабе прикинули и так, и эдак, по всему выходило, что мы сбиты: Стоянов позже вылетел, а уже здесь. Горючее по расчётному времени — давно кончилось.

И всё же мы вернулись.

Да. Горючего у нас было мало. Тем более, как уже говорилось, один из бензобаков пробил осколок. Поэтому и пошли не к себе, а на аэродром 17-го авиаполка нашей же дивизии, он был поближе. Там же, пока объяснились, пока заправились — времени прошло достаточно.

Так появилась первая шуточная версия о моём рождении в сорочке, к счастью, подтверждавшаяся и впоследствии.

В начале июня 1944-го я с тем же Романом Кальченко доставлял взрывчатку в партизанский отряд, входивший в состав Круглянской военно-оперативной группы (ВОГ), руководимой Филиппом Сидоровичем Новиковым. Маршрут полёта туда был изломанным. От своего аэродрома на юг летели обычно вдоль линии фронта над своей территорией и только на траверзе слева Монастырщины поворачивали на запад южнее станции Славное, от которой до партизанской площадки оставалось 15—20 километров. По идее, можно было бы добраться и по-другому, прямым курсом 230° на юго-запад, и, таким образом, на добрую треть сократить маршрут. Но тогда бы пришлось лететь рядом с Оршей, мимо аэродрома противника Болбасово — над районом, сильно насыщенным зенитными средствами и патрулирующими ночными истребителями, что на нашей «уточке» было бы безумием.

Долетели до Монастырщины, повернули на запад. Вот уже и линия фронта позади. Под нами Сож, впереди угадывается Днепр. Кругом тишина. Ни огонька, ни выстрела.

Обычно видишь: кого-то обстреливают зенитки, нет-нет да и пролетит за целью луч прожектора, наконец, какой-нибудь вражеский самолёт даёт ракетой: «Я — свой!».

А здесь — словно в пустыне. Поразительная и одновременно подозрительная тишина. Пересекаем Днепр. По-прежнему спокойно. Но всё равно голова вертится, как у заводной игрушки: влево-направо, вниз-вверх, назад-вперёд и так далее — десятки комбинаций, произвольных движений, дающих в итоге информацию об окружающем.

Внезапно сзади выше нас замечаю самолёт, чем-то отдаленно напоминающий наш У-2. Кричу Романову, чтобы свернул влево: сзади пристраивается неизвестный самолёт. Роман чётко реагирует. Оба мы знаем, что среди наших лётчиков не практикуется пристраиваться ночью за кем-то. Однако и самолёт подвернул за нами. Тогда Роман тут же сделал ещё более крутой разворот, и «незнакомец» был разоблачен. Мимо нас пронёсся истребитель «Хеншель-126» — «Кривая нога» — как звали его между собой лётчики. И началась карусель. Он атакует, а наш самолёт крутым разворотом уходит от него. Скорость-то у «Хеншеля» куда выше нашей, а пулемёты плоскостные: промахнулся на прямой — иди на новый заход. Гитлеровец попался настырный, не отстаёт. Всё внимание на вражеский самолёт, не до ориентировки. Уходили со снижением. Наконец, после очередной промашки «Хеншеля» я глянул вниз и глазам не поверил — под нами станция Славное. На станции три эшелона под парами, немцы, конечно, же начеку, и, чувствую, с мгновенья на мгновенье зенитки ударят. На высоте 200 метров — перспектива эта далеко не радостная. У нашего преследователя видимо, нервишки тоже разыгрались.

Не выдержал, дал ракету «Я свой» и отвернул в сторону. Мы тем временем и улизнули курсом на юг, а через некоторое время вышли на костры партизанской площадки. На земле я покинул кабину в хорошем расположении духа. Пошутил ещё насчёт благодарности фашисту за своевременную ракету.

Смотрю, что-то не в духе Роман.

— Ты чего? — спрашиваю. — Может, ранен?

— В некотором роде да, — говорит. — Бензина, боюсь, не хватит на обратный путь.

— Как же так?

— Да вроде как обычно заправляли. Может, в «карусели» потеряли.

Партизаны, услышав про такое дело, стали советовать остаться до следующего вечера. Бензин, мол, попробуем достать в бригаде полковника Г. А. Кирпича. Там недавно самолёт вражеский сбили, так что должен быть.

Пришлось согласиться. Роман остался с самолётом, который партизаны искусно замаскировали, а я в сопровождении двух партизан отправился на телеге за горючим, к месту расположения Шклов-

ской военно-оперативной группы. Добрались — было за полдень. Я отрекомендовался, объяснил, откуда и зачем пожаловал. Приняли меня очень приветливо, тем более, что в отряды Шкловской ВОГ экипажи нашего полка летали часто, правда, из 2-й эскадрильи.

Пока собирали бензин — меня пригласили в разведгруппу и передали разведданные. Вот это работа. У меня была карта — двухкилометровка, склеенная из четырёх листов. Так её обратную сторону я и использовал для записей. Были указаны все неприятельские гарнизоны, их вооружение, кто ими командует: воинские звания, фамилии, некоторые адреса в Германии. Перечислены фамилии старост, назначенных немцами, размещение многих складов и тому подобное. Партизаны знали о гитлеровцах всё или почти всё.

К вечеру с двумя канистрами бензина и великолепными разведывательными данными мы возвратились в 24-й отдельный партизанский отряд.

Спрашиваю партизан:

— Все нормально? Немцы далеко от аэродрома?

— Далеко, — отвечают, — километра три, может, четыре. Я откровенно удивился их выдержке.

— Три — четыре километра, — говорю, — да это расстояние бронетранспортёр пройдёт за считанные минуты!

— У нас, — смеются в ответ, — мощная охрана: один ручной пулемёт и семь автоматов...

Самый последний полёт к партизанам мы совершили с Романом Кальченко в ночь на 18 июня 1944 года в тот же 24 отряд, который был на старом месте — южнее станции Славное. Долетели без приключений. Сдали груз — взрывчатку и, прихватив раненого партизана, обратно. Ночи в середине июня вовсе короткие, приходилось экономить на минутах.

Взлетели, набрали высоту 1100 метров и курсом 110° двинулись к линии фронта. Пересекли дорогу Орша—Могилёв, минули Днепр. До линии фронта оставалось километров 25, когда снизу вдруг била зенитка. Роман заложил глубокий левый вираж, чтобы уйти от обстрела. Однако на этот раз то ли счастье нам изменило, то ли вражеские зенитчики били точнее — один снаряд угодил в самолёт. Слевой стороны между кабинами лётчика и штурмана. Что-то дернуло стопу левой ноги. В начале запекло, потом стало тепло. Понял — ранен. Мгновению оценил повреждения. Левый нижний лон-

жерон был разбит, вместо пола зияла огромная дыра. Зенитки больше не стреляют. Мотор хотя и работает, но самолёт со скольжением несётся к земле. Рядом сидит притихший забинтованный партизан. Смотрит на меня вопросительно: «Конец?». Я глянул на кабину Романа. Головы лётчика не видно. Что-то с ним случилось. Надо вывести самолёт в горизонтальное положение. Немедленно, дорога каждая секунда! Ручка управления в моей кабине снята ещё накануне вылета от партизан. Дотянулся до сумки с ракетницей. Диаметр её ствола и диаметр ручки управления одинаковы. Вставил ракетницу в гнездо ручки управления, левую ногу заправил в педаль под ремешок и начал выводить самолёт в горизонтальный полёт. Самолёт слушается, раненая нога тоже. Взял курс к линии фронта и по переговорной трубе окликаю Кальченко. Он молчит. Проходит минута другая, я снова кричу ему и вдруг чувствую, как нагрузка на ракетницу уменьшилась. Значит, Роман взял управление на себя. Линию фронта пересекли нормально. Идём на свой аэродром. Выдержит ли Роман? Ведь лететь ещё больше часа. На всякий случай продолжаю удерживать ракетницу и педаль — дублирую раненого товарища. Снизилась до высоты 200 метров.

Отсюда вроде бы не так страшно падать, хотя какая разница с восьмисот метров или со ста — всё равно летим без парашютов. С тревожными думами про Романа и мотор летел я тот памятный час. Но повезло — долетели! Приземлились благополучно, хотя и не по правилам: срезали круг кому-то из наших, заходивших на посадку. И снова знакомая, трогательная картина: израненный самолёт, бегущие к нему по полю люди. Ещё не до конца веря происходящему, вылезая из кабины и по привычке ступаю на левую ногу. Боль пронизывает всё тело, и я уже на земле. Только теперь вспомнил, что ранен. Подоспевшие товарищи помогают подняться. Перед глазами встревоженные лица, до слуха доносятся одобряющие реплики. Одни поддерживают меня, другие осматривают посечённую осколками левую сторону фюзеляжа, третьи извлекают из кабины раненого партизана и Романа и на носилках уносят.

С аэродрома возвращаемся все вместе. Сначала, как и бывает в подобных случаях, общий разговор вертится вокруг нас с Кальченко. Говорить вроде бы особенно нечего, тем не менее, говорят, и почти каждый подытоживает ситуацию одинаково-однозначно: Роману досталось, Володе — повезло.

Подстраховываемый с двух сторон ребятами, я ковыляю на одной ноге и, слушая их, в самом деле чувствую себя везучим.

Потом, чтобы «сменить тему», начинают про ситуации тоже острые, но и отчасти шуточные. Когда всё обходилось, когда «проносило», досужие Василии Тёркины обязательно прорабатывали событие на наличие юмора и находили его там, где казалось бы смешным и не пахнет. Среди жестокой серости военных будней потребность в шутке сродни лекарству.

Вот и сейчас штурман эскадрильи капитан Храпкин (в какой уж раз!) вспоминает годичной давности полёт на Бряищину Александра Барышникова. И хотя рассказчик явно грешит преувеличениями, и окружающие об этом прекрасно знают, все хохочут, благо Саша среди нас иет, и, значит, возмущаться некому. Смеюсь и я, хотя случись подобное со мной, наверняка запомнил бы на всю жизнь...

А дело было так. В одну из майских ночей 1943 года младшие лейтенанты Алексей Ноздрин и Александр Барышников вылетели с грузом продовольствия и медикаментов на партизанскую площадку у деревни Ковали, что на северо-западе от Бряиска. Обрато они должны были вывезти раненых. На площадку летели впервые, однако добрались и сели удачно, зато взлететь... взлететь нагруженными с площадки вряд ли возможно: слишком миниатюрной была лесная поляна, и слишком высокий, поистине мачтовый лес окружал её.

Однако нашёлся пассажир: тяжелобольная девушка-партизанка.

На войне слово «надо» было магическим. Немного поколебались, а по сути прикинули шансы, девушку решил взять Алексей Ноздрин. Узнав об этом, женщины из лагеря тут же окружили Сашу Барышникова:

— Лётчик, дорогой, возьми хоть пару детишек, — упрашивали они.

Вначале Саша отказался: риск разбить самолёт был достаточно велик и без этого. Но когда одна из женщин всплакнула, а другая подтолкнула к Барышникову двух худеньких ребятшек, он сдался:

— Ладно, сажайте ваших бойцов.

— Последующие события и стали тем самым «кульминационным моментом», который впоследствии заработал на юмор.

Обрадованные женщины бросились обнимать и целовать Сашу, да так горячо, что совсем сконфузили парня, оттесили его от самолёта. Знать бы ему причину столь обильного внимания! Когда нако-

нец Александр вырвался из женского окружения и вернулся к самолёту, из задней кабины уже торчали две вихрастые головы.

С помощью партизан, которые удерживали самолёт за крылья, удалось начать разбег с гораздо большими оборотами двигателя и тем самым сократить его продолжительность. И всё же Барышников взлетел на пределе: несколько сосен лишились макушек. Но ещё более острые минуты были впереди. После набора высоты и выхода на курс машина вопреки воли лётчика пошла в набор высоты или, как говорят, стала «кабрировать». Барышникову стоило огромных усилий удерживать её в горизонтальном полёте.

Алексей Ноздрин почувствовал неладное и специально уменьшил скорость, сопровождая товарища до самого аэродрома. С не меньшим трудом далась и посадка.

Вот тут-то и началась вторая картина «комедии». Встречающие уже окружили самолёт, а разгорячённый Саша начал взволнованно рассказывать своему технику про странное поведение машины, как со словами: «Ну, кажется, спасся!» — из кабины показался взъерошенный мальчуган. Эта фраза была произнесена столь деловито, повзрослому и так не вязалась с обликом мальчишки, что все разом грохнули смехом. Юного пассажира подхватили на руки, за ним второго и тут... из кабины вылезли третий, четвёртый и, наконец, пятый пацанёнок! Можно представить себе изумление окружающих и в особенности Саши.

После этого поведение самолёта уже не казалось загадочным. Когда машина набрала высоту и скорость, ребятишкам стало холодно. Они полезли в гаргрот — заднюю часть фюзеляжа: там не так задувало. Центровка самолёта нарушилась, и он стал «кабрировать». А оказались они там все пятеро именно в тот момент, когда женщины так своеобразно «благодарили» лётчика. С их стороны это было вроде тактического приёма.

Обрадованный счастливым исходом истории, Саша, конечно же, не замедлил поделиться подробностями с нами и как результат — стал «жертвой женского коварства».

Войдя во вкус, рассказчики сменяют один другого до самого завтрака. И даже там, рассредоточившись, веселят других.

Перекусив, я пошёл в медпункт перевязаться. Там уже несколько человек интересовалось Романом. Их держали в коридоре и пока мало что сказали. Мне же во время перевязки удалось узнать больше. После неё все окружили меня у выхода из дверей:

— Володя, как он там? Что с ним?

— Тридцать девять осколков, — только и выдавливаю из себя.

— Через час вместе с партизаном отправляют в Москву.

И сразу мрачают лица, сворачивается разговор. Только чьё-то многозначительное «м-м-да» передаёт общие чувства присутствующих. По дороге к казарме рассуждал о судьбе. В самом деле, как же так: Роману тридцать девять, а мне один. У партизана — ни царапины. Что их только сорок было? Нет, понятно. А мой один, мог ведь погу изуродовать, кость раздробить. Он же подмётку снёс, ступню лишь зацепил. Что это, если не везение?

Вечером ещё новость: техники обнаружили, что используемая в качестве ручки управления ракетница была заряженной, а курок на изводе. Как я в горячке не нажал на спуск, ума не приложу.

Три дня я прохромал с палкой, а вечером 22 июня в наш полк прилетел командир дивизии Герой Советского Союза генерал-майор Василий Сергеевич Молоков. Собрали и нас больных-раненых. Помню слова комдива:

— Товарищи, сегодня ночью дивизии необходимо сделать максимальное количество боевых вылетов. Кто сможет лететь, прошу поддержки! Последнее слово, конечно, за врачами.

Было скомплектовано 7 экипажей. В ту ночь я летел с командиром эскадрильи майором Василием Ивановичем Биркиным. Все экипажи произвели по три вылета, а утром началась знаменитая Белорусская операция.

В заключение расскажу об одном эпизоде, когда обстоятельства ещё раз и крепко испытали меня на крепость.

В ночь на 5 сентября 1944 года, выполняя разведывательный полёт над городом Шталлупенен, наш По-2 был намертво схвачен прожекторами ПВО противника и сбит. После прямого попадания в хвостовую часть машина потеряла управление и с высоты 700 метров стала беспорядочно падать. Мы были без парашютов, поэтому не оставалось ничего другого, как падать вместе с ней.

Летевший за нами экипаж в составе заместителя командира эскадрильи капитана Ивана Голубева и штурмана Бориса Бурковского видел, как упал наш самолёт. Видели они и то, как горел он на западной окраине города.

В ту ночь с боевого задания не вернулись лишь мы с Романом Кальченко, так что сомнений быть не могло. Несколько дней спустя

командование известило о моей гибели мать. Чуть погодя письмо с аналогичным содержанием товарищи послали в адрес моей невесты — тогда комсорга деревообрабатывающего завода подмосковного города Кунцево — Жени Федотовой. Состоялась даже панихида «по воину Владимиру», заказанная матерью Жени тайком от дочери. Было всё, что бывает в таких случаях, кроме нашей гибели.

Невероятно, но факт: падая с такой высоты, мы оба — и я, и Роман Кальченко, успевший вернуться из госпиталя, остались живы. Нас спасло то, что самолёт упал сначала на крыло, подломал его и только потом ударился двигателем. Это многократно уменьшило жесткость удара. Меня выбросило из кабины на добрый десяток метров. Но упал я тоже удачно: сознание покинуло меня лишь на считанные секунды. Вскочив на ноги, я бросился вытаскивать Романа. И вовремя: самолёт горел, а минуту спустя взорвался.

Только через 39 суток, оставив позади десятки километров дорог и бездорожья, мы добрались до своих. Версия о моем рождении «в рубашке» получила ещё одно веское подтверждение.

ДУГНИСТ ПЁТР РОМАНОВИЧ

Родился в 1922 году в селе Гамалеевка Лохвицкого района Полтавской области. Член КПСС с 1943 года. С 1940 года курсант 2-й Чкаловской авиационной школы штурманов. С марта 1943 года — штурман звена 15-го ночного бомбардировочного авиаполка 213-й авиадивизии 1-й воздушной армии. За время войны совершил 332 боевых вылета, из них более 200 — с посадкой у партизан. После войны — на преподавательской, позже — на партийной и хозяйственной работе. Награждён тремя орденами, медалями.

ГЛАВНЫЙ ЭКЗАМЕН

Несмотря на то, что я окончил школу авиаштурманов и горячо любил своё дело, мечта научиться пилотировать самолёт преследовала меня неотступно.

С первых дней пребывания на фронте я использовал для этого все возможности. Главная из них заключалась в самом устройстве У-2, позволявшем управлять полётом из штурманской кабины. Дело оставалось совсем за немногим — найти понимание со стороны лётчика. Большинство из них относились к этому весьма положительно: в этом случае в два раза повышалась живучесть экипажа, а значит, и шансы благополучно выйти из затруднительных положений, которые нет-нет да и случались, тем более при полётах в тыл врага.

Начальный этап моего обучения проходил непосредственно во время боевых заданий. Сначала мне позволяли вести самолёт по курсу, постепенно я освоил взлёт, а затем и посадку.

Замечу, что необходимость в создании пополнения и резерва лётчиков диктовалась, ко всему прочему, и суровыми законами войны: люди выбывали из строя, на их место приходили другие. В ноябре 1943 года при нашей 213-й дивизии были организованы краткосрочные курсы, где штурманов обучали лётному делу уже официально. Я незамедлительно подал рапорт и в числе тройки таких же молодых парней из нашего полка продолжил учёбу.

19 июня 1944 года меня и лётчика Сергея Алексеева вызвал командир эскадрильи Сергей Коверинский.

— Штаб приказал выполнить сегодня дополнительный рейс в 1-й отряд Шкловской военно-оперативной группы, — сообщил он. — Загрузку самолёта уже начали, я распорядился.

Мы поинтересовались грузом.

— Груз нежный, — без улыбки сказал Сергей Александрович, — взрывчатка и боеприпасы, так что желательно не кантовать.

Отработав маршрут и сигнальные средства, проверили загрузку самолёта и доложили о готовности к полёту.

Маршрут, в принципе, был несложный. От аэродрома, что располагался у деревни Волково Смоленской области, мы летели к югу до урочища Тёмный Лес. Здесь был поворотный пункт на запад. Мы определяли его по «мигалке», установленной для ориентировки неприятельских самолётов на северной окраине лесного массива. Западный курс проходил между Могилёвом и Шкловом — на Бельнич, недалеко от которых и располагались партизаны.

Добрались благополучно. Лишь в районе Тёмного Леса повстречали «Фоккера». Предусмотрительно снизились и остались незамеченными. Фашистский лётчик прошёл над нами южным курсом.

На партизанскую площадку вышли практически без отклонений. Сигнальных огней не было, но почти сразу взлетела условная ракета. После ответа такой же ракетой внизу вспыхнула прямая линия из костров. Крайние, как и было оговорено, ограничивали взлётную полосу.

Алексеев умело посадил самолёт. Дружным «ура!» приветствовали партизаны наше появление из кабин, а Сергея даже несколько раз подбросили на руках.

Хотя постоянное радушие бойцов было для нас не новостью, подобное его проявление несколько обескуражило. Оказалось, все просто.

— Уж очень мы вас ждали, — объяснил молодой парень, участвовавший в разгрузке. — А когда очень ждёшь, то временами начинаешь сомневаться: вдруг не прилетят, может, что случилось... Теперь видим — прилетели. Потому и радуемся. Знаете, как хочется добрую концовочку фашистам устроить!

Так и сказал «концовочку устроить», словно на сцене какой выступать собрался.

Выгрузились — и в обратную дорогу. Рядом со мной теперь поместился раненый партизан. Как и водилось в таких случаях, ручку управления из штурманской кабины убрали. Взлетели нормально. Набрали высоту и легли на курс. Всё бы ничего, да только за обстановкой наблюдать стало посложнее. Двигались-то мы теперь на восток, навстречу заре. Небо впереди уже светлее, а назад оглянешься — совсем сумеречно ещё. Смотришь вперёд — глаза к свету прижимают, обернешься к западу — снова адаптируйся. К тому же крайне тесно: как-никак в кабине, вовсе для этого не рассчитанной, ещё один человек, причём раненый, боишься его ненароком задеть. Короче, чувствовал я себя не совсем спокойно, малость даже нервничал.

До Шклова долетели без неприятностей. К городу мы, конечно, не приближались, оставили его севернее, и всё-таки наблюдатели нас засекли. Слева по борту со стороны города я увидел взлетающие прямо по нашему курсу ракеты — явный сигнал патрульному истребителю. И точно! Не прошло и двух минут, как мы увидели слева ниже нас быстро приближающийся «Фокке-Вульф-189».

— Слева снизу «Фоккер», — кричу Сергею.

Только крикнул, гитлеровец уже строчит из пулемёта. Огонь он открыл явно загодя. То ли из боязни нас упустить, то ли, наоборот, по причине излишней самоуверенности. Не ожидая такого, мы даже не успели начать маневрировать. К счастью, фашист промахнулся. Описав широкую дугу справа налево, с набором высоты стал заходить в хвост.

— Смотри сзади! — заорал я в переговорную Сергею. — Уходим влево!

Тот вовремя заложил крутой вираж, и наш преследователь не успел выстрелить, пронёсся вперёд.

Но если для нас второй промах «Фоккера» был опять чуть ли не удачей, то для фашистского лётчика он оставался именно промахом, и только. Наверное, лишь то обстоятельство, что мы боролись по существу за жизнь, тогда как фашист вёл «охоту», помогло нам быть точнее, уклониться от огня и во время третьей атаки: на какую-то секунду упредив фашистского аса очередным виражом, мы оказались вне сектора стрельбы, и тот снова остался ни с чем. Понятно, что продолжаться до бесконечности такая чехарда не могла. Во время следующей атаки мы наконец-таки угодили в перекрестье его прицела и, прежде чем успели что-либо предпринять, были прошиты длинной очередью.

Досталось всем: и людям, и самолёту. Пули повредили два трюса руля глубины и один поворота (это выяснилось, конечно, не сразу), ранили не только нас с Алексеевым, но и партизана. Я был ранен в обе ноги и левый бок, Сергей пострадал ещё больше.

Любая попытка подробного описания тех считанных мгновений, когда изрешечённый самолёт обречённо потянулся к земле, а я стал лихорадочно этому противодействовать, будет противоестественной и неточной, и всё же самое главное в сознании запечатлелось.

Действовал я, конечно, быстро, но почти подсознательно, автоматически. Помню, что-то крикнул Сергеем через переговорную. Он не ответил, и это было как сигнал. Не оставалось времени ни думать, что с товарищем, где истребитель, ни тем более задумываться, сомневаться в своих действиях, взвешивать какие-то шансы — самолёт нёсся к земле.

Ломать голову, чем заменить снятую ручку управления не пришлось. Ещё до курсов, из рассказов лётчиков я знал, что в подобных ситуациях «аварийной» ручкой становилась ракетница, которая у штурмана всегда при себе.

Вернуть машину в горизонтальное положение удалось, но прошло ещё какое-то время, прежде чем я обрёл способность анализировать происходящее. Оглядевшись, я понял, что истребителя поблизости нет. Возможно, он посчитал нас сбитыми, хотя, не исключено — и просто упустил из виду. И немудрено, наш самолёт скользил над самым лесом.

Сориентировался «на глазок» и определил, что движемся почти на север. Надо было что-то решать. Но с кем посоветуешься? Алексеев молчал: может, ранен, может, убит. Партизану было худо. Закусив губу, он ворочал головой из стороны в сторону, то и дело морщился от боли. Глаза его были прикрыты.

До своих оставалась большая часть пути, самолёт плохо управляемый, ведь длина ракетницы меньше ручки управления в 2—2,5 раза, к тому же ограничено движение иог. Это значит, что и свободный манёвр в случае опасности будет затруднён, если вообще возможен. Для зениток, а тем более для истребителей мы были целью — легче не придумаешь. Что же касается вероятности столкновения с последними, то она увеличивалась по мере приближения к линии фронта многократно.

Хорошо понимая это, я принял решение возвращаться к партизанам.

Мой выход на западный курс показался бы постороннему наблюдателю более чем странным. Не рискуя лишний раз нагружать тяги управления, состояние которых было весьма плачевным, я сделал разворот по самому большому радиусу, причём, не справа налево, что было бы наиболее простым и выгодным манёвром, а слева направо, через юг, так как заметил, что вправо самолёт разворачивается более охотно.

Судьба больше не испытывала нас на прочность. Вскоре впереди я увидел костры. Они почти потухли, из-за чего их расположение представлялось нечетко. И всё же я не сомневался, что это партизанская площадка. Другое дело — здесь нас вряд ли ждут. Но с приближением самолёта костры вспыхнули с новой силой. «Наверное, партизаны, почувствовав неладное, дали добро садиться», — подумалось мне. Приблизился к месту и без традиционного круга, прямо с курса, пошёл на снижение. Посадил самолёт благополучно.

Когда нас вытащили из кабин и оказали первую медицинскую помощь, я узнал, что сел на площадку в районе Головчина, принадлежавшую партизанскому соединению «Тринадцать», которым командовал Герой Советского Союза С. В. Гришин. Впрочем, это обстоятельство было для нас не столь важным. Самое важное, что мы добрались до своих, что мой боевой товарищ Сергей Алексеев остался жив, хотя и находился без сознания (сказалась значительная потеря крови), что выдюжил, хотя был вторично ранен, и партизан. Как-никак в самолёте насчитали около 50 пробоин. В следующую ночь меня забрал командир эскадрильи Сергей Коверинский, прилежавший со штурманом Алексеем Чураковым. Этот полёт тоже проходил в сложных условиях: в воздухе патрулировало много истребителей противника, а ближе к линии фронта нас обстрелял «Фокке-Вульф-189», от которого, правда, нам удалось благополучно оторваться.

Для восстановления нашего самолёта к партизанам доставили лётчика и двух техников. За два дня они отремонтировали его и вернулись на наш аэродром.

БУРКОВСКИЙ БОРИС СЕРГЕЕВИЧ

Родился в 1922 году в городе Балте Одесской области. Член КПСС с 1944 года. С декабря 1940 по апрель 1943 года — курсант Челябинской авиашколы. После её окончания — штурман звена 15-го ночного бомбардировочного авиаполка 213-й авиадивизии 1-й воздушной армии. За время войны совершил 325 боевых вылетов, из них — 25 с посадкой у партизан. В 1956 году окончил Военно-воздушную академию имени Ю. А. Гагарина и до 1977 г. продолжал службу в ВВС. Награждён шестью орденами и медалями.

НАС ЧАСТО ПРОСЯТ РАССКАЗАТЬ

Мне доводилось выступать и перед взрослыми людьми и перед школьниками, и я скоро заметил, что для тех и других гораздо важнее услышать не о том, куда летал и сколько раз, а о том, как это было: о боевых эпизодах, героических поступках товарищей и своих собственных. Признаться, поначалу казалось, что нам лётчикам, воевавшим на У-2, вроде бы и говорить особенно нечего: самолётов врага не сбивали, уничтоженных нами живой силы и боевой техники не видели, потому что бомбили в основном ночью. При встрече с фашистскими истребителями делали всё возможное, чтобы уйти незамеченными.

Тем не менее и этот самолёт был мобилизован на фронт, и после незначительной модернизации (а иногда и без таковой), провоевал до самой Победы. В идеале модернизированная машина обретала не только 6 бомбодержателей под фюзеляжем и плоскостями, но и пулемёт ШКАС или Дегтярёва позади штурманской кабины, а позже и более мощный форсированный мотор. Немало поработала над У-2 и местная конструкторская мысль — инженеры и техники авиаполков. Их стараниями на самолёте появлялись то дополнительные грузопассажирские ёмкости, бензобаки, то хитроумные крепления для

пыж, то что-то ещё. Однако в целом самолёт оставался всё тем же фанерно-перкалевым тихоходом, с вполне мирной наружностью.

Поэтому, если говорить о героизме летавших на У-2, то он, наперное, в том и состоит, что, воюя на этих учебных «тряпичных» самолётах, они с успехом бомбили не только хваленые гитлеровские войска, но и надёжно прикрытые зенитной артиллерией крупные города-крепости, такие, как Кёнигсберг и Пиллау (ныне Калининград и Балтийск), действующие аэродромы Сеща, Болбасово, Шайковка, Боровское и другие, наносили удары по кораблям в Балтийском море.

Но были у нас боевые задания, выполнение которых приносило особое удовлетворение — полёты к партизанам. И не потому, что здесь требовалось больше мужества, самообладания и мастерства, была значительно выше степень риска и возможность всякого рода случайностей.

Для меня и большинства моих товарищей эти полёты были дороги тем, что прямым их следствием становилась материальная и моральная поддержка партизан — людей, чья многотрудная самоотверженная борьба не могла не вызвать уважения, гордости и почитания одновременно.

А как нас встречали! Неизвестным образом весть о прилёте «нашего лётчика» доносилась до окрестных деревушек и лесных гражданских лагерей, и люди буквально прорывались к самолёту, чтобы если не поговорить, то хотя бы дотронуться до живого человека с Большой земли. Нас обнимали и целовали, плакали счастливыми слезами, угощали всем, что имели, а имели, понятное дело, немного, несмотря ни на какие отговорки и отказы. Надо было видеть, с какой трогательной нежностью гладили партизанки самолёт, а старушки, набожно крестясь, даже кланялись ему «в пояс», с какой радостью бойцы выгружали из него оружие, боеприпасы, взрывчатку, медикаменты и курево.

А сколько эмоций вызывала почта — письма, газеты, которые тут же разбирались и прочитывались у костра.

Скажу без преувеличения, что удачные полёты в тыл делали нас не менее счастливыми, воспринимались подобно каким-то светлым праздникам.

Но не только радость приносили даже удачные полёты. Сколько горестных переживаний оставляли случаи, когда привозимые письма из советского тыла не находили адресатов.

И после войны на нашу полевую почту приходили письма, в которых спрашивали, не знаем ли мы, где такой-то партизан, или просили хотя бы сообщить, почему он (она, они) перестал писать. Мы понимали, что родные не сидели сложа руки и обращались не только к нам, в полк, как в единственную известную им «инстанцию», когда-то связывающую два тыла, что, возможно, они догадываются, а может быть, и знают, ведь обратный адрес большинства писем был уже белорусским, о судьбе своих отцов, мужей, братьев. Но вместе с тем мы понимали и другое: в каждом таком письме присутствовала хоть искорка надежды, пусть на случай, на чудо, на что угодно, даже на авось.

Надежда на авось... В нашей мирной жизни подобным понятием пользуются разве что совершенно безответственные люди, да ещё фельетонисты, этих людей высмеивающие. Во время же войны с надеждой на авось приходилось дружить нехотя. И, надо признать, это порой выручало: и взлетали там, где ни по каким расчётам взлететь было нельзя, и дотягивали до своих, «молясь» на повреждённый умирающий двигатель, и садились на ощупь, а точнее опять же — на авось.

Как штурман я, конечно же, бывал в таких ситуациях вторым лицом. Все эти невольные трюки приходилось проделывать лётчикам. А все же случалось и мне переживать с этой надеждой особые минуты, а то и часы.

Как-то зимой 1943/44 года мы сели на лёд небольшого озера в Могилёвской области с грузом боеприпасов и оружия. Заглушили мотор и сразу же почувствовали необычность окружающей обстановки. Встречающих было немного, вид у них был довольно озабоченный. В наступившей тишине мы уловили звуки далекой перестрелки. Где-то шёл жаркий бой. Разгрузка произошла в считанные минуты. Назад мы забирали раненых. Лётчик Иван Васильевич Голубев уже залез в кабину, когда к нему подбежал один из партизан. Наклонившись к Голубеву, он, видимо, о чём-то просил, но тот или не соглашался, или доказывал что-то своё. Наконец Иван Васильевич перестал жестикулировать и указал рукой в мою сторону. Человек оказался подле меня и стал просить вывезти на Большую землю тяжелораненого без сознания партизана вместе с его дочерью — грудным младенцем, пояснив, что мать ребёнка погибла в последнем бою. Я объяснил, что сделал бы это с удовольствием, но взять к себе в

кабину столь малотранспортабельных пассажиров одновременно нелегально. Тогда он предложил взять ребёнка. Через минуту появился со свертком, протянул его мне:

— Девочка. И тут же, словно боясь, что я могу передумать, добавил: — Тут её оставлять нельзя. У нас беспокойно.

Я усомнился, выдержит ли ребёнок перелёт по морозу в открытой кабине, на что партизан только и сказал:

— Вы уж постарайтесь. Как-нибудь...

Со свертком в руках я забрался в кабину, и мы полетели.

По-настоящему представить, что это был за полёт, может лишь тот, кто хоть раз летал на У-2 зимой в глухую ночь. Утеплённый комбинезон делал тесную кабину ещё теснее. Морозный ветер обдувает, треплет со всех сторон. Ориентировка предельно затруднена, а порой и вовсе невозможна. К тому же надо вертеться, следить за воздухом. Короче, забот хоть отбавляй, а тут ещё этот объёмный сверток с необычным и ответственным грузом. Летим больше часа. Девочка молчит. Я нервничаю, разные мысли лезут в голову: «Может, уже задохнулась в этом «коконе», а может, чего доброго и вовсе неживую комендант вручил? Как проверить?» Так я промучился ещё некоторое время, подбадривая себя единственной той самой надеждой на авось, пока не сообразил, как снять сомнения. Сдернув с правой руки меховую перчатку и, охладив на ветру, засунул в сверток с той стороны, где, по моим соображениям, должна быть головка, ощутил теплое дыхание.

Маленькая партизанка спала до самого конца полёта и лишь когда мы благополучно приземлились и начали заруливать на стоянку, стала проявлять некоторое беспокойство. Я вылез из самолёта и приоткрыл сверток. Даже в предрассветных сумерках сразу увидел два голубеньких глазика, которые серьёзно и откровенно смотрели на меня. Девочка вроде бы успокоилась, но когда я стал передавать её нашему врачу Любе Коверинской, задала такого рёву, что шуткам в мой адрес не было конца ещё долго после этого эпизода.

Вскоре прибыл самолёт, на котором вывезли её отца, и они вместе были отправлены в госпиталь, видимо, в Смоленск.

Из моих 325 боевых вылетов «партизанскими» были только двадцать пять. Приходилось садиться на лёд озёр Ямное, Жеринское, Лукомское и другие, на небольшие площадки в летнее время года.

Мне удалось побывать в партизанских бригадах и полках С. В. Гришина, Г. А. Кирпича, И. Ф. Садчикова, Р. В. Шкредо,

С. Н. Нарчука, Л. И. Селицкого, сменившего на посту комбрига погибшего К. С. Заслонова. Разные эти были полёты по задачам, по-разному проходили. Но эпизод, о котором я рассказал, в общем-то будничным и незамысловатым, запомнился особо.

Интересно, где теперь наша пассажирка? Знает ли она о том, как добиралась на Большую землю и вообще про этот эпизод в своей биографии?

ФИЛАТОВ ИВАН ГРИГОРЬЕВИЧ

Родился в 1919 году в селе Кошелиха Горьковской области. Член КПСС. После окончания средней школы работал преподавателем русского языка и литературы. С 1938 по 1940 год — курсант Тамбовского лётного училища, затем пилот-инструктор учебной авиаэскадрильи. С начала 1942 года — лётчик 15-го ночного бомбардировочного авиаполка 213-й авиадивизии 1-й воздушной армии. За время войны совершил около двухсот полётов в тыл врага, часть из них к партизанам. После войны — на лётной работе. Заслуженный пилот СССР. Награждён семью орденами, медалями.

ТАК И ЛЕТАЛИ

На фронт я прибыл через 7 месяцев после начала войны из города Кургана, где работал пилотом-инструктором учебной эскадрильи с 1940-го, то есть сразу после окончания Тамбовского лётного училища.

К этому времени успел подготовить 25 курсантов. Осознавал важность этой работы и всё же душа ликовала, когда получил назначение в действующую армию Западного фронта.

Тут же броситься в бой не пришлось. Лишь после соответствующей подготовки я был направлен в отдельный ночной бомбардировочный полк, сформированный из лётчиков гражданской авиации. Фронт к тому времени стабилизировался, и вместо боевых полётов нам предложили летать в тыл противника.

Не скрою, многим из нас, в том числе и мне, такая перспектива показалась чуть ли не иронией той же судьбы, делом незатейливым и с военной точки зрения даже малопrestiжным. Ещё бы, рвались в бой, на подвиги, а тут — «в тыл».

Но представления эти улетучились ещё до начала полётов, стоило только командованию познакомить нас с некоторыми «деталю-

ми». Выяснилось, что летать предстоит на обычных транспортных самолётах практически без оружия, углубляясь в тыл противника на многие десятки километров. Рассказали нам и о своеобразии естественных посадочных площадок, о навигационных особенностях приёма самолётов и опасностях, которые будут подстерегать.

Реальность оказалась куда сложнее. Из 200 полётов в тыл не припомню ни одного, какой можно было бы, не кривя душой, называть легким.

Вспомнить хотя бы затруднения, связанные с «партизанскими аэродромами» — посадочными площадками, приспособленными на местности, в большинстве случаев на лесных полянах.

Условный код, точнее, схему расположения костров, меняли постоянно. Сообщали об этом в отряды и нам незадолго до полёта. Костры зажигались в назначенное время, а чаще по появлении шума авиамоторов. Казалось бы, здесь полная гарантия надёжности и никаких неувязок, тем более недоразумений быть не может. А на деле? После начала регулярных полётов к партизанам они стали возникать всё чаще, потому что враг не дремал, предпринимал контрмеры. Одной из них были ночные истребители. Начиная с линии фронта и далее в тыл, они тщательно патрулировали воздух и территорию, где базировались партизанские отряды. В одних случаях партизаны обнаруживали себя кострами сами, приняв вражеский самолёт за свой, и подвергались бомбежке или пулемётному огню, в других гитлеровские лётчики докладывали на землю координаты уже замеченных костров, и враг выкладывал аналогичную схему где-нибудь рядом — в двух—трёх километрах.

Достаточно представить себя на месте лётчика или штурмана, прокладывающего новый маршрут в условиях ночи.

...Вот он, лёгкий, незащищённый самолётик, мчится расплывчатым силуэтом почти над самым лесом. Две пары глаз сосредоточенно вглядываются в непроглядную темноту, пытаясь найти хоть какие-то ориентиры, сопоставить их расположение с участком на карте. Обращаться к ней пока нет нужды, память держит проработанный маршрут цепко, надо лишь «сличать» его приметы с теми, что внизу. Но как разнятся чёткие и запоминающиеся очертания лесов, ленты змеящихся речек и линии дорог на карте с теми призрачными, размытыми, искажёнными обрывками, возникающими в зыбком свете показавшейся из-за облаков луны, чтобы спустя минуту снова стать

частью ночи и лишь смущать своим появлением и без того уставшие глаза и мозг. Взять бы отвлечься от «лунных картинок», лишний разок просчитать полётное время, да успокоиться, так не же, тянешь за собой наспех схваченное глазом, пытаешься его осмыслить. И тут немудрено засомневаться. «Луна светила, — рассуждает про себя один из членов экипажа, — летим низко, а блеска воды не видно, хотя должно, должно здесь быть озерцо, если правильно вышли. Должно, а не видел. Почему? Проглядел? Хорошо, если так. А если его здесь просто нет? Значит, находимся не там, где обязаны быть по расчёту?».

Это штурман. А каково лётчику? Он тоже напряжён, тоже понимает, что пора быть на месте и что минуты неопределённости — это не только многие километры, не исключено — лишнего пути, но и драгоценные литры бензина.

«И штурман молчит, — думается ему, — соображает что-то, маятся. Видать, и он не больше моего видит. Неважные наши дела...».

Лететь дальше по прямой нет смысла: согласно расчётному времени — это максимальное удаление, если даже встречный ветерок принимать за хороший ветер. Надо становиться на круги, искать.

И самолёт начинает виражировать, меняя радиус кругов, сменяясь то в одну, то в другую сторону. Вот он, сам того не подозревая, прошёл над самой площадкой и по широкому кругу стал удаляться от неё. Партизаны решаются зажечь костры. Но пока они это сделали, самолёт уже уходит от цели на несколько километров. Да, экипаж наблюдает за местностью весьма тщательно, однако участком, над которыми только пролетали, внимания достается меньше. Проходит некоторое время, прежде чем самолёт вновь оказывается поблизости. Экипаж замечает условный сигнал, причём не один, а два — два совершенно одинаковых «конверта». Какой из них первый, какой второй, в данном случае определить крайне трудно, потому что, виражируя по кривой развернутой спирали кругами различной величины, к одному и тому же месту можно подлететь с разных сторон.

Гитлеровцы понимали трудности, с которыми столкнется советский лётчик, ведущий поиск площадки. Понимали и то, что чем ближе к настоящей площадке расположить ложную, тем сложнее будет определить истину. Поэтому «сигналы-близнецы» порой находились бок о бок, разделённые всего какими-нибудь двумя—тремя километрами.

Тем не менее ловушки эти срабатывали далеко не всегда и в основном поначалу. Мы быстро разгадали уловки врага, выработали защитные меры. К примеру, для всех стало правилом: прежде чем сесть — пройди бредущим полётом над самой площадкой. Как ни коротки мгновения, но цепкий взгляд успевал схватить значительные детали. Убегают люди от костров — значит, немцы, значит, боятся, что их обстреляют. Подкладывают хворост, машут руками — свои, партизаны. К тому же и одежду партизан трудно имитировать. Тут всё: и ватники, и шинели, и пиджаки, и прочий нестандартный гардероб, то же и с головными уборами.

Но даже «кое-что» разглядев, после приземления сразу разворачиваешь машину на взлёт, мотор не выключаешь, в любую минуту готов нажать на акселератор.

Усложнили и сигнальные коды. При заходе самолёта на посадку партизаны дополнительно подсвечивали фонариками, или, прежде чем зажечь костры, давали ракету условного цвета, на которую мы должны были ответить так же вполне определённой.

Вообще я задержал внимание на трудностях ориентировки и распознавания площадок не потому, что это было чем-то «самым-самым». Нет, и то, и другое было обычным делом в любом полёте. Просто хотелось показать, чего требовали от лётчика даже привычные вещи, и почему я не сторонник упрощать ситуацию.

Привыкли ко всему: к коварству врага, к воздушным каруселям, к шквалу огня из «эрликонов», к неожиданностям, которых было с избытком. Многие лётчики могут вспомнить не один случай, когда эти самые неожиданности вносили солидные поправки не только в полётное задание, но и в ход событий на более длительное время. Не обошлось без такого рода приключений и в моей военной биографии.

Тот полёт в июне 1943 года я совершал один, без штурмана. Когда углубился в тыл на 120 километров и уже подумывал о предстоящей посадке, меня обстрелял вражеский истребитель. Он неожиданно появился из наплывавших облаков, дал очередь, и через десяток секунд мы поменялись местами: «мессер» помчался по безоблачному небу, я нырнул в липкий кисель облаков. Знай он, что его шальная очередь повредила мотор, вряд ли оставил бы меня в покое.

Предпринял единственное, что было можно, зная примерное расположение всех ближайших партизанских отрядов, стал плани-

ровать к самому ближнему. Не дотянул. Садиться пришлось на лес. Самолёт, естественно, разломался, а вот мне повезло больше — отделался легкими ушибами.

Сориентировался, насколько это было возможно в ночном лесу, побрел почти наугад. Проблуждав пять часов, устал настолько, что был вынужден временно отказаться от поиска. Лишь днём более детально определился по солнцу и поймал, что ближе всего ко мне находится именно та площадка, на которую я летел. До наступления темноты я, вконец измученный, благополучно до нее добрался.

Но партизан там уже не было. Скорее всего они ушли на свою базу. Только через двое суток я каким-то чудом встретился с двумя народными бойцами. Они шли на боевое задание и попутно искали меня. От них узнал пароль и кратчайшую дорогу до отряда, где находился штаб бригады. Воодушевлённый, несмотря на крайнюю усталость, голод и бессонные ночи, быстро добрался до места, и вскоре уже докладывал командиру обо всём, что произошло. Время торопило, останки самолёта могли быть замечены с воздуха, поэтому на ходу подкрепившись, я в сопровождении 10 партизан вынужден был отправиться к месту аварии. На подходе хотел идти по той же тропке, что шёл от самолёта, но партизаны меня остановили. Выяснилось, что она сплошь заминирована, и моё счастливое по ней шествие можно объяснить только везением: сохранившиеся на траве следы, несколько из которых были буквально в считанных сантиметрах от смерти, подтверждали это.

Груз был снят и перенесён в отряд. А вот домой — к своим однополчанам — меня вывезли не сразу. Из-за плохой погоды я задержался у партизан почти на 20 дней. Но в полку меня ждали. По возвращении дали новый самолёт. И снова полёты.

Шло время. Большинство из нас, регулярно летавших в тыл, стало заправскими, поистине партизанскими лётчиками. Именно этим заслужили они уважение товарищей, были отмечены наградами. Вопрос «престижности» полётов в тыл не стоял. Летаешь к партизанам — значит, доверяют, значит — ас.

Перенацеливали нас в основном накануне крупномасштабных операций, когда требовалась максимально возможная концентрация сил для удара по врагу. Так случилось и после начала Курской битвы.

Занимались фотографированием и разведкой, бомбили укрепленные пункты противника. Далее пошли задания по обеспечению

операций на Центральном фронте. Позже стали готовиться к операции, которая известна под названием «Багратион».

Белорусским партизанам отводилась в ней своя, ответственная роль: накануне удара фронтовых армий они должны были ослабить врага путём вывода из строя транспортных артерий, питавших армии вермахта. Для этого требовалась взрывчатка — десятки тонн.

Мы стали летать с аэродромов, расположенных близко к линии фронта, напротив участка железнодорожной магистрали Орша — Витебск. Задачи выполнялись те же, что и раньше: заброска к партизанам взрывчатых веществ, боеприпасов, вывоз от них раненых. Те же, но одновременно и более сложные — и для нас, лётчиков, и для партизан, ибо район был переизобил вражескими войсками, а значит, и зенитными средствами, защищающими их от ударов с воздуха патрулирующими истребителями. Они, как коршуны, бросались на партизанские костры, бомбили и обстреливали площадки из пулемётов.

Посадки производились на подготовленные площадки озёр Лукомльского, Жеринского и других, на очищенные от снега лесные поляны, а то и просто там, где диктовал случай.

Мне лично довелось побывать почти на всех, однако, из-за отдалённости времени, названия их стерлись из памяти. Зато накрепко сохранились в моей душе постоянные радушие партизан, то светлое чувство окрылённости, которое так или иначе присутствовало в каждом из них в те дни. Ещё бы, ведь армия-освободительница была у порога их дома! Она собиралась с силами, чтобы ударить и покончить с ненавистными оккупантами. И в ожидании этого удара, в стремлении усилить его жили все люди от мала до велика.

Несмотря на то, что мы доставляли партизанам свежие газеты, а в подавляющем большинстве отрядов были свои радноприёмники или радики, на нас по-прежнему смотрели как на особо ценный источник информации. Неважно, что ты в основном пересказываешь новости, о которых они могут прочесть в газете: важно, что они тебя видят — живого, говорящего человека с Большой земли. Чтобы тактично освободиться от этого обострённого внимания, требовались чуть ли не дипломатические способности. Не припомню, опять же, на какой площадке это было, но только время к рассвету близилось, а меня все распытывали о «новинах» разных. И так я и эдак пытаюсь закончить — расспросы не прекращаются. Тогда решился на край-

ность. «Вы что, — говорю, — хотите, чтобы меня с вашими товарищами немец сбил? Что ж, тогда дело другое, можно и солнца подождать!». Подействовало. «Ладно, — крнчит один бойкий паренёк, задержишься лётчик только на пяток минут, мы тебя небольшим концертом проводим!».

Откуда ни возьмись аккордеон возник, а рядом — симпатичная девушка-партизанка. И без всякой подготовки, — задорным, чистым голосом запела «Цветочницу Анюту». И так хорошо у меня на сердце стало, так празднично, будто и не на войне я вовсе, а где-то в лесном мирном парке. Стою перед открытой площадкой эстрады в толпе таких же молодых людей, и ничего мне не надо для счастья, кроме их улыбок и добрых слов песни, радостно звенящей в воздухе.

Летел я потом назад, а перед глазами всё её облик маячил, голос в ушах звучал. Только перед железной дорогой в себя пришёл, когда внизу зенитки залаяли.

Кстати, о железной дороге на участке Орша — Витебск. Для нас иногда линию фронта пересечь было легче, нежели эту самую «железку». Зениток здесь была уйма, а истребителей, казалось, и того более. Только за время операции «Багратион» наш полк потерял над этим районом два десятка экипажей.

Несмотря ни на что, мы летали в тыл врага, стремились любой ценой выполнить задание. Когда нас подбивали, мы все равно тянули к партизанам, к цели, сажали покорёженную машину рядом с лесом, на какую-нибудь просеку, вырубку или поляну и шли разыскивать партизан.

Даже туман, казалось, сводивший на нет наши возможности, мешавший нас глаз, был не в силах нам помешать.

Однажды надо было доставить срочный груз на площадку Барсуки для отряда «Гроза» в Витебской области. Пользуясь низкой облачностью, мы без особых хлопот добрались до места. Но сесть на площадку не представлялось возможным — обширная пелена густого тумана скрывала от нас не только землю, но и лес. Возвратиться ни с чем? Даже мысль об этом вызвала злое чувство противоречия. Я глянул на часы. Времени до рассвета оставалось ещё достаточно. Посоветовались со штурманом и решили переждать: возможно, туман рассеется. Времени было, а вот топлива — в обрез. Если и переждать, то не в воздухе. Без каких-либо огней, можно сказать, на ощупь, произвели посадку на озерце близ Сенно. Это было рис-

кованно: в этом населённом пункте находился немецкий гарнизон, но и дальше лететь тоже не дело: всё ведь топливом расплачиваться надо. Когда погода стала улучшаться, взлетели и вернулись к той нашей площадке. Однако ни костров, ни партизан там уже не было. Они видимо, решили, что из-за плохой погоды к ним никто не прилетит.

Теперь отступать было бы обидно вдвойне, и я принял решение перелететь на озеро Лукомское. Там тоже стоял отряд. Вышли на площадку легко и сели благополучно. Партизаны от души радовались внеплановому подкреплению. Вместе с ними испытывали огромное удовлетворение и мы: как-никак наша настойчивость не оказалась напрасной. Одно тревожило: бензина на обратную дорогу у нас теперь не было — от силы на полпути. Спросили у партизан. Те в ответ только руками развели.

Решили ждать кого-нибудь из своих, тем более, что озеро Лукомское посещалось нашими лётчиками довольно регулярно. Как назло, погода ещё более ухудшилась: апрель зарядил туманами с изморосью, на высоте в такую погоду самолёты быстро обледеневали, тяжелели и теряли лётные качества. Мы переживали, но выхода не было. Надеясь нас успокоить, партизаны сообщили, что на ближайшей площадке тоже «сидят» три самолёта. Однако это ещё более усилило нашу тревогу. Особенно мы занервничали, когда обнаружили, что лёд стал таять, темных, покрытых водою, участков становилось всё больше, они ширились, сливаясь местами в целые поля.

И тут кто-то из партизан подсказал командиру отряда про подбитый танк, у которого имелся запас бензина. Годится ли он для самолётов, никто не знал, но мы уцепились за эту возможность, как говорится, руками и ногами. Партизаны доставили бензин. У меня были отдельные бензиновые баки, и я заполнил один из них до отказа. Холодный двигатель сначала не запускался, но вскоре мы его всё же завели. На холостых оборотах мотор работал нормально, попробовал добавить газу — слушается. Мы закричали «ура», партизаны подхватили и несколько минут спустя Лукомское озеро наполнило нас о себе лишь прокопчёнными у костров комбинезонами и лицами партизан, с которыми мы успели познакомиться за время своего невольного плена.

Ещё больше месяца летали мы в тыл, спешили доставить побольше взрывчатки.

Все с нетерпением ждали начала наступления. Но прежде, за три дня до этого, в ночь на 20 июня партизаны осуществили третий

или «рельсовой войны»: нанесли удар по вражеским коммуникациям, парализовали железные дороги на протяжении десятков километров.

Известие об этом мы восприняли с таким ликованием, словно сами участвовали в этой операции и воочию видели этот гигантский фэйерверк огня.

Впрочем, в том успехе действительно была частица нашего не лёгкого труда: именно с помощью взрывчатки и оружия, доставленных нами, авиаторами, вершили партизаны праведный суд над захватчиками.

ТОКАРЕВ ВАЛЕРИЙ ФЕДОРОВИЧ

Родился в 1922 году в городе Котельниче Кировской области. Член КПСС с 1944 года. Накануне войны — курсант Олсуфьевской лётной школы. С осени 1941 года — штурман 389-го ночного бомбардировочного авиаполка 314-й авиадивизии 3-й воздушной армии. За время войны совершил 209 боевых вылетов, из них 50 с посадкой у партизан. После войны штурман-инспектор, а с 1948 года — штурман-испытатель Министерства авиационной промышленности. В 1969 году при выполнении испытательного полёта получил увечья. Продолжал трудиться инженером-методистом. Награждён тремя орденами, медалями.

КУРС — СЕВЕР-ЗАПАД

Осенью 1943 года близость линии фронта к партизанским зонам позволяла гитлеровцам использовать в карательных операциях как спецчасти, так и регулярные войска вермахта. Особенно заманчивой и на этот раз, несомненно, реальной казалась фашистам перспектива окружения и уничтожения партизанских соединений.

Не случайно наиболее крупные карательные операции с осени 1943 по лето 1944 года пришлись на районы, где «соседство» партизанских сил и гитлеровских войск было особенно близким, в частности, на обширную Полоцко-Лепельскую партизанскую зону.

Понятно, что рассчитывать приходилось только на авиацию: ей одной было надо «перепрыгнуть» через кольцо блокады, быстро и точно доставить бесценный груз.

В числе авиационных частей, оказывавших помощь партизанам в те трудные дни, была наша ночная бомбардировочная авиационная дивизия, в состав которой входил и наш авиаполк.

До начала рейсов к партизанам лётный состав уже имел солидный боевой опыт ночных полётов на бомбардировку вражеских

поиск, а незадолго до этого в декабре 1943 года участвовал в сложной пятидневной операции по доставке продовольствия и бензина 4-й и 11-й армиям, оказавшимся в затруднительном положении на участке между Невелем и Езерищем. Полёты тогда выполнялись среди бела дня при интенсивном противодействии истребителей и зениток.

Но этого опыта оказалось недостаточно. Рейсы в тыл врага требовали от лётного состава не только иной, более гибкой и чёткой тактики, но такого же по характеру мышления, способного мгновенно анализировать ситуацию, быстро находить наиболее правильное решение.

Предполагалось, что полёты к партизанам полк начнёт сразу же после перебазирования на новый полевой аэродром в непосредственной близости от линии фронта. Однако наша помощь потребовалась раньше.

За неделю до этого, 18 января 1944 года, был получен приказ срочно доставить на одну из партизанских площадок* боеприпасы и вывезти раненых. Нам сообщили, что партизаны в этом районе ведут тяжёлые бои с крупными силами противника.

Для выполнения боевой задачи от нашего полка было выделено три экипажа — по одному от каждой эскадрильи. Несколько экипажей были назначены из других полков.

— Костры уж как-нибудь отыщутся, сесть бы только не как-нибудь, — шутил кто-то из ребят незадолго перед полётом, выражая в этой фразе общее настроение.

В самом деле, главную разницу между тем, что делали, и что предстоит, большинство видело как раз в посадке. Сломать шасси, повредить крыло или винт — все это было в тех условиях не просто лавиной — граничило с невыполнением задания. Поэтому именно посадка вызывала основные опасения. Остальное было как будто знакомым, а поэтому не казалось очень сложным.

Хотя в ту памятную ночь наш экипаж не участвовал в полётах, то, что произошло, я представляю весьма отчетливо...

Тёмная морозная ночь. Один за другим взлетают самолёты У-2, нагруженные патронами, гранатами, оружием.

* Предположительно Селище.

Проходит немного времени, и уже совсем рядом линия фронта. Она отмечена отдельными пожарами, трассирующими пунктирами перестрелки наземных войск, взметнувшимися вверх «колбасами» зенитных орудий — зрликонов. Сразу за ней снова темень и неизвестность, только помигивает где-то в стороне жёлтый огонёк светового маяка для немецких ночных самолётов. В общем, обычная ночь, с привычной для большинства обстановкой и требованиями.

Как и прежде, надо было предусмотрительно обойти опасные участки, где тебя могли обстрелять, умело сманеврировать, если вдруг «засекут» вражеские зенитчики. Не была бы неожиданной для многих из тогда летевших и встреча с истребителем.

Преодолев опасности явные, но привычные, лётчики, к несчастью, не могли предвидеть и избежать опасности скрытой. Выйдя на место и увидев костры, расположение и количество которых точно соответствовало условленным, они стали без колебаний садиться и попадали в лапы гитлеровцев. Сообщение партизанского радиста о захвате площадки врагом пришло на Большую землю слишком поздно. Погибли в перестрелке или были пленены почти все посланные на задание экипажи. Лишь одному непосредственному очевидцу и участнику этих событий удалось уцелеть — молодому штурману соседнего полка.

Он рассказал, что ещё до того, как самолёт, на котором они летели, остановился, на плоскость крыла каким-то чудом вспрыгнул лётчик. Он успел крикнуть лишь одно: «Немцы! Взлетай!». Пилот попытался с ходу подняться, но автоматные очереди почти в упор сразили и его, и неожиданного пассажира. Машина, не успев оторваться от земли, ударилась в деревья в конце площадки. Штурман выпрыгнул из кабины и в сумятице стрельбы, под покровом темноты ушёл в лес. Раненый в ногу, он наверняка бы погиб, но выручили партизаны. Обессиленного и замерзавшего, они подобрали его в нескольких километрах от площадки. Некоторое время спустя штурмана вывезли на Большую землю, где он рассказал обо всем, что произошло.

Война есть война. Этой мало что говорящей фразой, тем не менее, пользуются. И в основном тогда, когда хотят подчеркнуть закономерность, или чуть ли не фатальность жертв. Да, жертвы на войне неизбежны, и всё же драматические события той январской ночи стали для командования и всего лётного состава серьёзным и тяжёлым уроком.

Поэтому сразу же после перебазирования на новый полевой аэродром у деревни Чухилино, расположенной на востоке от занятого врагом Полоцка, мы провели серьёзную подготовку к полётам в партизанскую зону. В качестве консультанта в ней принял участие представитель Белорусского штаба партизанского движения старший лейтенант Соколовский.

Теперь нас знакомили с особенностями боевой работы с партизанами обстоятельно, с учётом всего накопленного опыта. Это не были какие-то учебно-тренировочные курсы. Тренироваться в полном смысле слова не позволяло время. Правильнее будет назвать это именно предполётной подготовкой. Мы детально проработали свои двухкилометровки: просчитали вероятные маршруты предстоящих полётов, расположение линии фронта и основных опорных пунктов врага, дислокацию партизан, их аэродромов, места, насыщенные зенитными средствами.

Особое внимание было уделено вопросам бдительности, сохранения военных секретов, маскировке, а также взаимной сигнализации лётчиков и партизан.

5 февраля 1944 года. Мой первый полёт в Полоцко-Лепельскую зону. И не куда-нибудь! В её «партизанскую Москву» — Ушачи.

Наш старший техник звена Кирилл Федорович Воробьёв придиричливо осматривал самолёт. По-хозяйски, будто пробуя на крепость, прикладывался к стойкам, тормозил крылья, в какой уж раз заглядывал в грузовой отсек, где размещены боеприпасы и оружие. Как всегда в эти минуты, он был молчалив и сосредоточен. Только на старте, напутствуя неизменным «До встречи!», он позволил себе улыбнуться и помахать рукой.

Впервые к партизанам, в тыл, после драматических событий. Но я спокоен. Да и чего волноваться, когда знаешь, что маршрут досконально проработан, а управляет самолётом испытанный мастер своего дела, командир звена старший лейтенант Николай Витрук.

К линии фронта шли с набором высоты. Стрелка высотомера показывала 1200 метров, когда отдельными взрывами и вялой перестрелкой внизу обозначилась передовая. Кое-где вспыхивали и быстро гасли осветительные ракеты. В сравнении с той обстановкой, что царила на передовой летом и осенью, эта выглядела по меньшей мере умиротворяюще. Но спокойствие, как я и предполагал, было мнимым. Стоило только приблизиться к дороге Витебск—Полоцк,

как откуда-то снизу рубанули крупнокалиберные пулемёты. Оби-
шлось. Мы утроили внимание, тем более, что при подготовке к по-
лётам нас предупреждали о патрулировании вдоль этой дороги ноч-
ных истребителей Ме-110, а также двухфюзеляжных «Фокке-Вуль-
фов-189», окрещённых словом «рама». Встреча и с первыми и со
вторыми не входила в наши планы, потому что, если зенитки стре-
ляли в нас до тех пор, пока видели с площадки или слышали, эти
«птицы» весьма настойчиво преследовали, норовили сбить. Мы ста-
рались первыми увидеть голубые огоньки выхлопных патрубков
немецкого самолёта, и, выполнив соответствующий маневр, избежать
встречи. В тёмную безоблачную ночь обнаружить среди массы звезд
одну движущуюся было, скажу без обиняков, делом не простым.

Наконец пересекли Западную Двину. За ней зачернел мощный
лесной массив. Началась партизанская зона. Чтобы облегчить ори-
ентировку, Николай убрал газ и снизился. Внизу на светло-сером
снежном фоне четкими очертаниями обозначились, поплыли навстре-
чу контуры леса, замерзших озёр, населённых пунктов. Не верится,
что так долго летим в тылу врага, а по сути над своей территорией.
Витрук прекрасно знает маршрут сам и ведёт самолёт точно на цель,
но когда впереди на льду небольшого продолговатого озера показы-
ваются огни костров в виде буквы Г, он уточняет у меня правиль-
ность выхода. Да, костры наши. Заходим на посадку, костры, как по
команде, гаснут. Николай отворачивает в сторону, заходит на вто-
рой круг. Что-то случилось? Или нас приняли за чужих? Разверну-
лись, снова приблизились к тому месту. Костры горят опять. Чудеса,
да и только. Однако размышлять над разгадками нет времени. Мы
продолжаем снижение. Самолёт скользит по ровной площадке. Кто-
то из встречающих показал фонариком, куда надо заруливать, дру-
гой даже придержал крыло самолёта, чтобы мы развернулись на сто-
янке, где уже виднелись самолёты. Чувствовалось, что партизаны
уже принимали самолёты и знают, что от них требуется.

Мы на партизанской земле! Каким необычным нам всё здесь
показалось поначалу. Подошёл человек в полушубке, улыбнулся и
крепко пожал руки. Спросил, кто командир и что мы привезли. При
свете фонарика отметил это в своем блокноте. В свою очередь поин-
тересовались причиной внезапного исчезновения костров. Оказалось,
что прямо перед нами над площадкой прошёл фашистский самолёт
и партизаны-дежурные, действительно по команде закрыли костры
большими железными листами.

Не мешкая, приступили к выгрузке. Я стал помогать партиза-
нам. Николай осмотрел самолёт. Пробоин не оказалось. После окон-
чания работы нас сразу окружили партизаны и подошедшие жители
Ушачей. Завязалась оживленная беседа. Спрашивали наперебой:

— Когда начнется наступление?

— Как жизнь на Большой земле?

— Будут ли привозить взрывчатку и противотанковые ружья?...

Затем к нам подошёл комендант площадки, поинтересовался,
удобно ли, на наш взгляд, выбрано место для посадки, видны ли ко-
стры и вообще, какие есть замечания, пожелания? Николаю такая
предупредительность, видимо, очень понравилась.

— Всё, командир, всё в норме, — говорил он, добродушно улы-
баясь, — единственное — не надо делать костры особенно яркими.
При заходе на посадку они ослепляют, трудно потом сразу к темно-
те привыкнуть...

Полчаса спустя подвезли раненых, и мы с помощью партизан
стали размещать их по самолётам. Но взлететь сразу не пришлось.
Неожиданно прозвучала команда «Воздух!». Костры мгновенно зак-
рыли жестью и тут же до всех долетел явственный гул «Фокке-вуль-
фа». Он прошёл прямо над нами, обстрелял окраину Ушачей из пу-
лемёта и, не меняя курса, исчез в ночи.

Погода стала заметно портиться. Лётчики заторопились по ма-
шинам. Мы были ближе всех к взлётной [полосе], поэтому подня-
лись первыми.

На обратном пути, сразу же за партизанской линией обороны,
нас обстреляли из зенитных орудий. С правой стороны снизу к само-
лёту неожиданно полетели шустрые красные шарки и один за дру-
гим стали разрываться. Мы резко отвернули в сторону.

— Да! Уллу нужно обходить подальше, кусаются черти, — по-
смышался из переговорной трубки голос Николая.

— А ты хотел, чтобы нас с фанфарами встречали, что ли? Здесь
же у них гарнизон и аэродром действующий, — ответил я.

В последующие ночи мы выполнили по 2—3 полета к партиза-
нам. Прошли они благополучно, без потерь самолётов и членов эки-
пажей.

В один из полётов в Ушачи мне было приказано остаться у парти-
зан — помочь наладить приёмку грузов на новом аэродроме у де-
ревни Плино. Обратным рейсом вместо меня летел раненый парти-

зан. Я его хорошенько проинструктировал, как он должен вести себя в воздухе, что делать, если увидит приближение вражеского истребителя, и они улетели.

Наутро вместе с представителем разведотдела фронта капитаном Сидоренко на санях поехали в Плино. Проезжая Ушачи, я обратил внимание на спокойную, деловую жизнь райцентра. У отпечатанных на машинке сводок Совинформбюро толпились люди. Здесь же на дощатом стенде висела сработанная типографским способом местная газета «Примежны калгаснік» — печатный орган Ушачского подпольного райкома партии. В городском поселке функционировали советские органы власти, действовали различные мастерские. С трудом верилось, что все это на оккупированной врагом территории, в тылу у немцев.

Молодой белорус, который вез нас в Плино, очень захотел въехать в родную деревню в моей лётной форме. Он облачился в комбинезон и лётный шлем с очками, а я с удовольствием одел его полушубок и знаменитую партизанскую кубанку.

Перед самой деревней парень привстал в санях, присвистнул и закрутив над головой вожжами, погнал лошадей. В Плино мы влетели, что называется, на полном скаку, будто лихие казаки. Но односельчане хлопца без труда раскусили наш трюк. И пошло-поехало: масса остроумных реплик и веселых шуток понеслось нам вслед. Особенно досталось новоиспеченному «лётчику».

Новый зимний аэродром располагался на льду вытянутого озера, на высоком берегу которого стояли деревенские хаты. Площадку для грунтового аэродрома разыскали чуть севернее Плино. Были составлены необходимые схемы и кроки*, даны предложения по расположению посадочных костров.

Начальником его был назначен Иван Андреевич Авласенко, если не ошибаюсь, из местных жителей. Рассудительный, спокойный, в общем толковый, он как нельзя лучше подходил на эту должность. К сожалению, в весеннюю блокаду И. А. Авласенко погиб.

Со своей задачей я справился довольно оперативно, но улететь в полк раньше чем через неделю не удалось: стояла совсем скверная погода.

Все эти дни я прожил в гостеприимной семье Фёдора Хаменюка, который выполнял на аэродроме обязанности сигнальщика. Его

* Кроки — эскиз карты, плана местности.

жена Анна Бутовская была учительницей местной школы. Это она со своими учениками собирала в весеннюю распутицу патроны, разставшиеся из разбитых ящиков. Из-за временной невозможности посадок мы тогда вынуждены были сбрасывать боеприпасы прямо с воздуха. Да, многие дети партизанского края помогали взрослым, занимались далеко не детскими делами: заготавливали дрова и хворост для сигнальных костров, дежурили у них, выполняли другие поручения.

Так, в конце февраля 1944 года на аэродроме Плино во время дежурства у посадочного костра погиб на боевом посту совсем юный паренёк Толя Конах. Он не числился в списках отряда.

В 1967 году я побывал в этих местах, встретился с некоторыми партизанами и по их просьбе обратился с письмом в ЦК КПБ к П. М. Машерову о назначении пенсии матери Анатолия. Вопрос был быстро и положительно решен.

Что говорить, на долю детворы, оставшейся в оккупации, пришлось особенно много невзгод, испытаний. Трижды противоестественным и несправедливым воспринималось их полуголодное, связанное с постоянным риском для жизни, существование. Поэтому все лётчики старались, как могли, чтобы переправить на Большую землю побольше детей. Порой по одному ребёнку подсаживали к раненым партизанам, в другой раз маленьких детишек закутывали в самолётные чехлы и перевозили в грузовых отсеках под присмотром более старших ребят. В таких полётах мы были особенно осмотрительны, заходя обходили все опасные участки маршрута.

Известно немало примеров постоянной заботы о детях и самих партизан. Одним из них является операция «Звёздочка», успешно проведённая бригадой имени В. И. Чапаева. В результате этой операции 18 февраля 1944 года из-под носа у гитлеровцев были вывезены в партизанский тыл дети Полоцкого детского дома. Партизаны и мужественные воспитатели в буквальном смысле слова спасли детей: фашистские изверги намеревались использовать их в качестве безвозмездных доноров для своих солдат. Эта история всех нас тогда очень взволновала.

Шло время, и с каждым днём полёты во вражеский тыл становились сложнее. Гитлеровцы засекали наши маршруты, их наземные сигнальщики ракетами наводили на нас свои истребители. Все труднее было преодолевать заслоны зенитных средств противника.

Особенно много хлопот приносили лунные ночи с тонкой пеленой верхней облачности. Наши тихоходные самолёты на белом фоне этих облаков становились хорошо видимыми для врага целями. В таких случаях мы могли выходить из затруднения, лишь летая на малых высотах, или, если были отдельные массивы облачности, заходили в них и следовали по расчёту времени. Другого выхода почти не было, лишь отдельные самолёты имели вооружение — пулёмёт у штурмана и, уж совсем редко, два реактивных снаряда у лётчика — могли вести какую-то оборону.

С приближением весны все чаще у партизанских аэродромов стали оказываться каратели.

Партизаны прекрасно понимали эти трудности и делали всё, чтобы максимально обезопасить нас самих и самолёты хотя бы здесь, на земле. Подходы к аэродромам охранялись усиленными дозорами и секретами, связь их с бригадой поддерживали конные связные. Самолёты тщательно маскировались, возле них неслось дежурство. Мы были благодарны за внимание и заботу, старались хоть чем-то порадовать мужественных бойцов. Улетая, традиционно оставляли своим друзьям небольшой запас папирос и пакетики соли, если удавалось заранее опорожнить несколько солонков в лётной столовой: с этими вещами у партизан было всегда худо, и они того не скрывали.

Доставалось в те дни и нашим «технарям». Механики зачастую дневали и ночевали у самолётов, только бы успеть заделать пробойны, понадежнее подготовить матчасть. Это, конечно, не следует понимать так, будто с начала и до конца мы летали на одних и тех же латаных-перелатаных самолётах и помышлять ни о чём другом не могли. Рано или поздно боевые машины выходили из строя окончательно, и даже многоопытные доктора-механики уже были не в состоянии что-либо сделать. Самолёты разбирались на запчасти, отправлялись в утиль, а мы получали новые. Так потихоньку полк обновился машинами с модернизированными выхлопными патрубками-пламягасителями, хорошо маскировавшими их в ночном небе. В каком-то смысле похожим образом обновлялся и людской состав. Время от времени к нам прибывали молодые, ещё не нюхавшие пороха лётчики. В основном это были способные, скоро входившие в курс дела ребята. Так в наше звено был зачислен Семен Алексашкин — высокий, симпатичный, с добродушным характером парень. Провести с ним боевую стажировку поручили мне. Через несколько полетов, когда заметил, что Семен чувствует себя вполне уверенно,

я решил устроить ему урок посерьёзнее. Направляясь в очередной раз к партизанам, я не стал обходить место у линии фронта, где немцы всегда стреляли из зенитных пулемётов, а, набрав высоту, показал практически способы маневрирования и ухода от обстрела по кругу. Помню искреннее удивление лётчика кажущейся неправдоподобностью траектории полёта трассирующих пуль, которые поначалу летели будто бы не в нас, и вдруг резко поворачивали к самолёту. Удивление было. А вот страха — нет.

Алексашкин быстро втянулся в боевую работу, летал смело и грамотно. Беда только — «везло» лётчику на встречи с врагом. Однажды при подходе к партизанскому аэродрому Семёна несколько раз атаковала «рама», но так и не смогла сбить: лётчик искусно оторвался от врага. Правда, полученные повреждения машины были столь значительны, что для её восстановления потребовалось специальными рейсами завезти на аэродром не только запчасти, но и инженера эскадрильи капитана Хорошилова. К сожалению, восстановленный самолёт пришлось сжечь, так как к аэродрому неожиданно пробилось крупное подразделение карателей, и партизаны отступили в сторону Лепеля, забрав с собой наших людей. Не прошло и двух недель — снова заговорили про Алексашкина: не вернулся с задания. Живы, погиб — неизвестно. Только почти дней десять спустя, когда уже всерьёз подумывали о самом плохом, от партизан пришла довольно оптимистическая радиограмма: «Живы и здоровы. Были сбиты, самолёт сгорел, Алексашкин». Вскорости лётчик вернулся в полк и благополучно провоевал до самой победы.

Период с апреля по июнь 1944 года отмечен особенно интенсивными карательными действиями фашистов. «Морозящий дождь», «Ливень», «Праздник весны» — такими откровенно циничными названиями нарекали гитлеровцы свои бандитские операции в Докшицком, Лепельском, Полоцком, Ушачском районах. В этих звериных вылазках, направленных в первую очередь против мирных жителей, принимали участие 12 немецких полков СС и полиции, части пяти пехотных, трёх охранных и одной авиаполевой дивизий — огромные, вооружённые до зубов силы.

Множество партизанских бригад вместе с десятками тысяч жителей оказались блокированными на ограниченных, не дававших возможности свободного маневра площадях, вынуждены были сражаться в основном посредством организации круговой обороны. Такие фронтальные бои были крайне невыгодны партизанам, так как враг

обладал артиллерией, самолётами, в то время как окружённые партизаны вынуждены были экономить боеприпасы, испытывали недостаток в продовольствии. В этой ситуации необходимость в полётах к партизанам стала ещё острее, а сами они сделались во много раз более сложными. Концентрация и близость частей врага стала таковой, что мы находились в поле действия зениток практически от линии фронта до линии обороны партизан. Причём и зениток, и истребителей было особенно много именно на подлёте к осаждённым: немцы делали все, чтобы блокировать воздушную дорогу помощи. Ещё более усугубляла обстановку весенняя распутица, начавшаяся со второй половины апреля. Из-за неё многие партизанские аэродромы и площадки временно прекратили действовать, и грузы мы были вынуждены сбрасывать прямо с воздуха. Вывоз раненых, понятно, был прекращён.

По мере подсыхания почвы полк продолжил полёты с посадкой. Опытные лётчики и штурманы делали все возможное, чтобы выполнить задание командования, помочь друзьям-партизанам. В это время я летал с пилотами В. Гайдаром и Н. Витруком и совершил около двадцати полётов. Большинство из них было с посадками. Расскажу об одном, проходившем ориентировочно 9-го или 10 июня.

Задача, которая ставилась перед двумя экипажами, была довольно непростой: вывезти раненого партизанского командира и наших людей из второй эскадрильи, отступивших из Бегомля вместе с партизанами. Получив задание, мы подготовили маршрут полёта, рассчитали, сколько бензина надо взять с собой для дозаправки самолёта, согласовали план действий со вторым экипажем. Наш техник звена К. Ф. Воробьёв в тот день был явно не в духе. Ещё бы, ему собственноручно пришлось поместить в грузовой отсек, куда уже были загружены патроны и гранаты, емкости с бензином. До самого отлёта он все ворчал про «удачное сочетание грузов», но другого выхода так и не нашёл. Зато командир эскадрильи майор Оганесов, человек никогда не терявший чувства юмора, напутствовал нас без всяких двусмысленностей: «Повнимательнее, ребята, ведь деревушка у партизанского аэродрома называется Могилки...».

Мне, как штурману, предстояло первому разыскать в ночной тьме эту затерянную в болотистых перелесках маленькую площадку. Дополнительно нам сообщили, что операция должна проходить без малейших заминок, так как партизанам придётся всё это время удерживать площадку сравнительно небольшими силами, да ещё экономя боеприпасы.

Точно в назначенный час с интервалом в 10 минут оба экипажа поднялись в небо.

На линии фронта было довольно оживленно. Особенно интенсивная перестрелка шла в районе Полоцка. Наблюдал за обстановкой и одновременно старался поточнее определить снос и путевую скорость по наземным ориентирам. К месту следовало выйти как можно точнее: неизвестно, какая погода могла ожидать нас под Лепелем.

В районе действия партизан то тут, то там взлетали ракеты. Вместе с отсветами отдельных пожаров они помогали уловить контуры знакомых озёр. Шли правильно. Как всегда, главная забота экипажа — смотреть в оба. Каждый следил за воздухом в своём секторе обзора. Заметили, что не так далеко, справа — не исключено, кого-то из наших ночников — крепко обстреляли зенитчики. «Надо запомнить это опасное место и обойти при возвращении с задания», — диктовал внутренний голос. Но тут же, другой, похлипче, «поймав на слове», не то журил, не то пугал: «Ишь ты, ещё задание не выполнил, а уже о возвращении печешься. Быстр, браток...»

— Живому — живое, — оптимистически возражал первый.

По расчёту времени и ориентирам впереди должны были быть огни партизан. Но костров нет. Что-то похожее светится далеко в стороне, явно в другом месте. Нет и условных ракет на случай запрета посадки. В чем же дело? Неожиданно, почти одновременно с лётчиком, я увидел, как загорелись заветные костры. Они!

Садиться нужно с ходу. Заходить на посадку скрытно, через головы гитлеровцев — так было оговорено перед вылетом.

С убранным газом — только бы не заметил, не услышали — тихо планируем над самыми деревьями. И как назло, работающий на малых оборотах мотор начал давать отдельные выхлопы. Какими яркими и громкими казались они тогда. Я весь напрягся в ожидании стрельбы, но прошло 10, потом 20 секунд, и стало ясно, что её не будет — нас прозевали. Самолёт нырнул к земле, и сразу, прямо на глазах, одинаково плоские желто-красные огни стали увеличиваться, меняться, превращаясь в живые, играющие языками пламени костры. Наконец, легкий толчок-касание, потом ещё и ещё. У-2 запытал, словно по кочкам, на каких-то неровностях, пробежал слева от костров метров 80, не более — и остановился. Осмотревшись, заметили, как кто-то довольно своеобразно — головешкой, вынутой из костра — показал нам, куда следует подрулить. Только выключили мотор, сразу услышали: идёт перестрелка. Подбежавшие партизаны

все с автоматами. Вместе с ними наши ребята-лётчики: обросшие и очень усталые на вид. Но как рады они нашему прилёту! В темноте разгрузили отсек, оттаскивая патроны и гранаты, партизаны обменивались короткими репликами:

— То, что надо!

— Маловато только!

Все торопились: дорога каждая минута. Я залез на фюзеляж и с помощью одного из лётчиков стал заправлять бензином основной бак. Стрельба уснилась. Пули то и дело с визгом пролетали совсем рядом. Хоть бы не попали в ёмкость с горючим...

Из темноты к нам подрулил второй самолёт. Лётчики явно озабочены размером площадки. Быстро прошлись по ней, осмотрели подходы, соображая, как будут взлетать. Подумать в самом деле есть над чем: если взлететь по прямой — можно запросто угодить в лес. Решено сразу же после отрыва самолёта сделать плавный отворот влево, к поляне и, только набрав немного высоты, завернуть вправо — к лесу.

Каким-то чудом все же взлетели. Наш самолёт мчался над самыми верхушками деревьев, а снизу, вместе с треском автоматных очередей, будто из топки паровоза, летели искры-черточки трассирующих пуль. Это в нас, но, к счастью, проскочили. Погода стала заметно хуже. Облачность понизилась, и линию фронта проходили вслепую. Световой маяк своего аэродрома удалось обнаружить, лишь снизившись до минимальной высоты. Лучом он буквально подпирал нижний край облаков.

На аэродроме нас ждали с нетерпением. Сели нормально. Зарулили на стоянку. Кругом было темно, но только не у нас на душе. Помнится картина. Мой лётчик медленно вылезает из кабины, сбрасывает шлем и произносит: «Да, это был полётчик. Не соскучишься!». В это время техник Кирилл Федорович Воробьёв уже ходит вокруг самолёта, что-то трогает руками и только покачивает головой.

Сел и второй наш самолёт. Им тоже досталось, но обошлось без потерь. Штурман этого самолёта рассказал, что отчетливо видел, как партизаны после их взлёта побежали от костров в одном направлении: дальше удерживать площадку уже не было смысла.

Вскоре я совершил свой пятидесятый полёт к партизанам, а 23 июня моя «партизанская эпопея» закончилась: началось летнее наступление наших войск в Белоруссии.

РУФЕЕВ НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧ

Родился в 1922 году в деревне Островцы Кольчильского района Пензенской области. Член КПСС с 1950 года. Накануне войны — курсант Оренбургского военного авиационного училища штурманов. С апреля 1942 года по январь 1945 года в действующей армии: 44-й авиаполк 16-й воздушной армии, 19-й отдельный отряд при БШПД. За время войны совершил около пятисот боевых вылетов, в их числе сто — к партизанам (с посадкой — 18). После войны на хозяйственной работе. Награждён шестью орденами и многими медалями.

РЕПОРТАЖ ПО ПАМЯТИ

Май 1944-го. Погода на славу. Теплые дни, сменяя друг друга, творили чудеса. Земля преображалась прямо на глазах. Буйно зелели, тянулись вверх травы, помолодели, покрасивели окрестные леса.

Я стоял у края лётного поля, жадно, словно впервые, смотрел на эту благодать и чувствовал, как сжимается в легкой тоске сердце, как тянется к этим весенним просторам душа. Но достаточно было обернуться назад, увидеть привычные силуэты самолётов, людей в военной форме — и всё. Вмиг исчез лирический настрой, другая, обозначенная всего пятью буквами реальность овладела моим существом — война.

Побрел к стоянке и ещё издали заметил Васю Фадеева и техника Алексея Спирина. Стоя с противоположных сторон кабины, они склонились над приборной доской. Оба настолько поглощены работой, что даже не реагируют на моё появление.

— Над чем колдуем? — иронично спрашиваю я, карабкаясь к товарищам.

— Ш-ш-шас раш-шконтрогаю, пош-шмотрим, — с винтами в зубах, а потому шепеляво, сообщает техник.

Скоро из панели извлекается указатель крена «Пионер».

— Я ж тебе говорил, — наконец-то уделяет мне внимание Василий, — почти на пять градусов «пионерчик» подвирает. Так потиху вниз головой окажемся и не заметим. Скажешь потом, Вася виноват.

— Потом уже не скажет, — уточняет Алексей. Ребята гогочут, и на груди у них дрожат, поблескивают зайчиками ордена и начищенные пуговицы.

— Переоделись бы хоть, механики, а то, как на параде: с глянцем, белыми подворотничками.

— Успеем, не горит, — слышу в ответ баритон Фадеева.

Что и говорить, недавнее появление в нашем маленьком гарнизоне двух симпатичных девушек-радисток Маши и Веры заметно повлияло на внешний вид лётного состава. Первая прибыла к нам. А Вера должна была быть сброшена с парашютом в одну из бригад Минской области. Незадолго до этого выяснилось, что бригада блокирована. Так вторая радистка тоже задержалась в нашем отряде. Девушки оказались мастерами своего дела и в считанные дни установили надежную радиосвязь с большей частью обслуживаемых нами партизанских бригад.

Вася с техником водружают на месте прибор, а тем временем я ещё раз просматриваю карту и думаю о предстоящем нынче полёте, о том, что он для меня во многом необычен. Нет, я и до этого летал — к брянским партизанам, на озеро Червонное к Ковпаку и Федорову, к бойцам Минщины — но то были полёты «на сброс», тогда мы сбрасывали груз над точкой и улетали. И хотя в аэронавигационном отношении большая часть тех полётов была непростой, а штурманские обязанности и ответственность не отличались от предстоящего, к нему я все же готовился особо: как-никак это будет моя первая посадка в тылу.

Незаметно проходят последние, до наступления сумерек, часы. Вот уже скатывается за дальний лес солнце. Ещё около получаса и меркнет, почти потухает полоса неба на западе.

Пора. Докуриваем папиросы, ждем команды. Наконец звучит долгожданное «По самолётам!». Одеваем парашюты, забираемся в кабины.

— От винта!

— Есть от винта.

— Контакт!

— Есть контакт!

Жужжит пусковое магнето. Мотор, чихнув несколько раз, набирает обороты. Василий прогревает его до нужной температуры, вырубивает к взлётной полосе. Впереди справа вспыхивает зеленый глаз кирманного фонарика. Это командир отряда С. Ф. Сараев даёт знать, что взлёт разрешён. До отказа загруженный самолёт бежит с задранными хвостом, тяжело, словно нехотя, отрывается от грунтовок. Медленно набираем высоту. Под нами во всю ширь раскинулись поля. Безлунная ночь делает их однообразно-темными, и это начисто лишает нас зрительного ощущения движения. Если бы не потоки воздуха в лицо, то можно было подумать, что мы не летим, а повисли где-то между небом и землей.

Линию фронта угадываем загодя: относительно редкие ракеты и трассы очередей воспринимаются издалека как непрерывные. Да оно так и есть: только потухнет в одном месте, сразу вспыхивает в других. Звуков не слышно, лишь далекие, почти призрачные вздрагивания света, будто нервные тиканья какого-то огромного, скрытого в складках земли органа.

Впереди Бобруйск. Напряженно всматриваюсь в темноту. В этом районе весьма велика вероятность встречи с истребителем противника — рядом с городом находится крупный аэродром.

Будто в подтверждение этих мыслей в районе Бобруйска взметнулось сразу несколько прожекторов. Пошарив по небу и ничего не обнаружив, они гаснут.

Надо поворачивать на север к кличевским лесам. Даю Василию новый курс. С начала вылета прошло 80 минут. Уточняю местонахождение. Отклонились километров на семь—восемь. Сообщаю поправку курса. До площадки ещё минут 20 лёту. Линейных ориентиров никаких, за исключением маленькой безымянной речушки и все же, зная своего товарища, я спокоен.

С Василием мы знакомы не только по службе в отряде. Он мой давний однокашник. Ещё в 44-м гвардейском авиаполку летал с ним в одном звене. Тогда Вася считался молодым лётчиком, но прошло несколько месяцев и на его счету был уже не один десяток различных по сложности боевых вылетов на бомбометание и разведку, почти ежедневная практика быстро превращала вчерашних курсантов в квалифицированных, знающих свое дело пилотов. А его перевод в отдельный авиаотряд, обслуживающий партизан? Разве не был он красноречивым подтверждением мастерства?

Уверенность в товарище помогает мне быть хладнокровным. Ещё раз просчитываю путь и определяюсь, что говорится, наверняка. Остаётся 2—3 минуты, не больше.

— Над местом, Вася! — кричу наконец в переговорную.

Снижаемся до 500 метров и становимся на круг. У меня прямое стопроцентное ощущение: вышли правильно, а огней почему-то нет. Ещё не шевельнулось сомнение, как в километре справа загораются костры: сначала один, потом второй, третий. И легко, почти празднично становится на душе: нет, не ошиблись!

Василий направляет самолёт к земле и на высоте метров в 250—300 коротко мигает бортовыми огнями. С земли отвечают красным фонарем: точка, тире, точка. Это буква «Р».

Все сходится. По дыму от костров определяем направление ветра, заходим на посадку. От удара левым колесом о кочку самолёт подпрыгивает вверх и вправо, но тут же выравнивается. Площадка далеко не идеальная, и всё же мы благополучно пробегаем через неё до самого последнего костра. Разворот на 180° — возвращаемся сразу же освободить взлётную полосу — непреложный закон у авиаторов. Стоим, ждём.

Записываю время посадки и слышу голос Васи:

— Куда, куда вы подевались?....

Он явно озадачен отсутствием людей, но набирается духу, чтобы шутить. Юмор юмором, а к нам и вправду никто не торопится. Хотя когда шли на посадку, у костров маячили несколько фигур.

Рука как-то сама собой тянется к припасённым гранатам. Станлю на боевой взвод автомат. Проходит минута, другая и на смену недавней приподнятости приходит напряжённое «а вдруг...». Представить, что может быть за этим «а вдруг» не успеваю: в отвесных бликах костра возникают два человека с винтовками наизготовку. Они ещё не приблизились, как сбоку, из темноты выпрыгивают сразу несколько других. Как ни мало света, но на головных уборах некоторых угадываются широкие полосы.

«Фу, черти, только зря волноваться заставили» — думаю я.

Партизаны что-то радостно кричат, машут руками. Отстегиваю парашют, передаю автомат Василию и покидаю кабину. На земле подвергаюсь столь многочисленным, разнообразным, а главное — горячим приветствиям, что некоторое время не могу что-нибудь сказать. Меня обнимают, трясут, хлопают по плечам, дергают за рука-

ва. И всё это одновременно со словами, тоже вразнобой, на разные голоса.

— Отпустите, братцы, душу вытрясете, — прошу я.

Спрыгнувший на землю Василий отвлекает людей на себя. Под меня остаются только чеповек пять—шесть, все молодые парни.

— Ну что, давайте знакомиться, — обращаюсь я к ним.

— Давай, — охотно соглашаются партизаны.

— Николай! — протягиваю руку тому, кто поближе.

— Жорка.

— Саша.

— Антон.

— Микола.

— Микола? — переспрашиваю, будто сомневаюсь. — Тезка, выходит?

— Тезки и есть, — с готовностью подтверждает парень.

Тем временем на площадку садится второй самолёт — это Миша Козлов с Сашей Мочаловым. Вскоре они присоединяются к нашей компании. Закурили.

Ровный ветерок-низовик мягко подхватывает отдельные дымы сигарок, раскатывает их в одну плоскую, длинную, словно шаль, полосу, и она, причудливо меняясь на ходу, уплывает в темноту.

Сам собой возникает разговор. Говорят больше партизаны и так или иначе в основном об одном: как за линией фронта, скоро ли наши двинут?

Есть вопросы и менее «масштабные»: откуда родом, почему в партизаны, а не в лётчики пошёл, в лётчиках-то вроде более с руки?

Неожиданно один находчивый партизан, вооружённый старой трёхлинейкой, спрашивает, нельзя ли в следующий раз привезти ему автомат ППШ. Я, под настроение, обещаю ему после разгрузки отдать свой, а пока предлагаю «лимонку». Партизан чуть ли не прыгает от радости, победно обводит глазами своих товарищей. Те явно расстроены таким поворотом событий. Наверное, внутренне сейчас многие корят себя — чего, мол, не додумался спросить, упустил такую штуку. А мой тезка даже не выдерживает:

— Ну, и наглый же ты, Васяка!

И хотя говорит не со зла — от огорчения, Василий показно возмущается:

— Это чего же наглый? Что я в тебя из этого автомата стрелять буду?! Для себя стараюсь?

— Ладно, хоть «лимонку» дай, — разоблачает себя тот.

Василий малость колеблется, бросает взгляд на меня, вроде спрашивая: «Как ты там, не передумаешь? А то ведь ни с чем останусь...», — и соглашается:

— «Лимонку»? На, бери, не жалко. Новенькая...

— Успокоил! — ехидничает тёзка.

Партизаны подшучивают над обоими парнями, продолжают попыхивать сигарками. К самолёту подходит девушка. Поздоровалась, спросила, если ли у нас врачи, просит привезти лекарства для больной матери: «Боюсь, воспаление лёгких у неё. Вы уж не забудьте».

Мне известно, что полётов на эту «точку» планировалось несколько, не я, так кто-нибудь другой прилетит обязательно. Обещаю, что привезём.

Козлов и Фадеев в сопровождении партизан идут осматривать площадку. Надо найти ту кочку или бугорок, на котором нас подбросило при посадке: взлёт должен быть без всяких осложнений, назад берём раненых и детей.

Мы с Сашей Мочаловым помогаем партизанам разгружать самолёт. Спешим: ночь коротка, и даже 15 минут, потерянных на разговор, надо наверстать.

На подводах прибывают тяжелораненные и пятеро ребятишек в возрасте от трёх до семи лет. Раненых укладываем в подвесные «люльки», детей распределяем с учётом веса — троих в узкую грузовую кабину у меня за спиной, двоих, поменьше, беру к себе. Тесновато, но ничего не поделаешь, надо приспособливаться.

Возвращается Василий. Проверяет, как мы разместились. Забирает у партизан почту, коротко прощается. Вот уже тарахтит, набирает обороты двигатель. Разбег, самолёт медленно отрывается от земли, потихоньку — метр за метром — карабкается вверх.

Полёт проходит нормально. Только перед самой линией фронта попадаем под обстрел «эрликонов». Разноцветные трассы проходят рядом с самолётом. Ребятишки вряд ли соображают, что это такое, но пугаются, жмутся ко мне. Чувствую, как вздрагивают под ветхой одежкой их тела. Глажу по головам, пытаюсь успокоить.

Линию фронта, напротив, перелетаем без всякой стрельбы. Это — почти исключение из правил.

На своем аэродроме садимся в розовом свете утренней зари. Почти вслед за нами идёт самолёт Миши Козлова.

Умолк шум мотора, полёт закончен. Только на миг закрываю глаза и сразу чувствую, что устал. Бессонная ночь, напряжение перелета, да и положительные эмоции, которых нынче было предостаточно, всё это вместе взятое дает о себе знать.

Из забытья выводят детские голоса:

— Дядя, прилетели? Дядя! Дядя!

— Прилетели, дорогие, прилетели.

Я бережно подхватываю малышей на руки, высаживаю на плоскость крыла. Оттуда их забирает подоспевший техник. Затем все вместе выгружаем тяжелораненых — сначала от нас, потом из самолёта Миши. Санитарная машина уже на месте. Фельдшер Маша Дробышева принимает раненых, просит быть поосторожнее. Тем временем Василий докладывает подошедшему командиру авиаотряда о выполнении задания.

Да, нынешней ночью установлен контакт с еще одним партизанским отрядом. Вечером — снова в полк.

ФАДЕЕВ ВАСИЛИЙ ПЕТРОВИЧ

Родился в 1923 году в Московской области. Воспитанник детских домов в городах Пушкино, Томске. Накануне войны — учащийся горнопромышленного училища в Анжеро-Судженске, затем курсант Барабинской лётной школы 14-й лётной школы ВВС в Чебоксарах. С декабря 1942 г. по май 1945 г. — в действующей армии: 44-й авиаполк 16-й воздушной армии, 19-й отдельный отряд при БШПД. За время войны совершил 296 боевых вылетов, из них 26 к партизанам. Награждён четырьмя орденами, медалями

СБИТ НАД ДРУТЬЮ

Лето 1941-го. На обширной территории Белоруссии уже хозяйничали оккупанты, а нам, курсантам Барабинской лётной школы, приходилось по-прежнему коротать время в учебных классах — осваивать программу для пилотов У-2.

Учиться предстояло порядком, перспектива попасть на передний край была далека, и это угнетало. В те дни осознание общей беды полностью вытесняло то радостное чувство окрылённости и даже ликования, с которыми мы не только учились, но и жили до этого. Мы как-то разом, вдруг повзрослели, стали реальнее смотреть на мир. Если раньше У-2 казался нам образцом совершенства, то теперь в спорах курсанты отваживались говорить о его недостатках, разбирая самолет буквально «по косточкам». И выходило у некоторых, что для войны общий любимец вроде бы и вовсе не годится, и наш удел, в связи с этим, не на передовой фашиста колошматить, а «почтарить» или, в лучшем случае, раненых перевозить.

Такие разговоры ещё более омрачали виды на будущее и, если бы не красноречие барабинских инструкторов, того и гляди — сбегал бы кое-кто из нас прямиком на фронт.

А тут ещё эта встряска с истребителями! Сидим однажды в классе, и тут сообщают: часть курсантов будет переучиваться на истре-

бителей. И точно. Через два дня скомплектовали довольно большую группу, в которую попал и я. Радости не передать. Повезли нас в Красноярск, а через несколько дней... вернули обратно по причине отсутствия «материальной части», то есть самих самолётов: вся техника тогда прямиком шла на передовую, на сдерживание оголтелого врага.

Восприняли мы это тяжело. Даже те, кому не повезло при отборе, нашли в себе необходимый такт и выдержку, чтобы не выказывать иронии по поводу случившегося, хотя острословов среди курсантов хватало.

Опять занятия, тренировки, а перед самыми холодами — переезд на базу лётной школы ГВФ близ станции Иссык-Куль. Здесь в течение зимы совершенствовали практику ночных полётов. Памятная зима. Открытый всем степным ветрам аэродром постоянно заносило снегом. Ангаров не было. Чтобы запустить мотор, самолёт подтаскивали к обычному дому, в стене которого был выпилен огромный проём, закрываемый брезентовым пологом. После того, как мотор прогрелся, его проворачивали и запускали.

Где-то в начале весны снова переезд — в лётную школу в Чебоксарах. Здесь мы уже обучались военной тактике, осваивали бомбометание. Наконец в мае 1942 года были признаны готовыми для действующей армии. Однако прошло ещё с полгода муторного ожидания в запасных частях, прежде чем волею судьбы и начальства определили меня в 44-й авиаполк 271-й авиадивизии (впоследствии — 9-я гвардейская краснознамённая авиадивизия), располагавшейся под Курском. Там и началась жизнь, что грезилась наяву, но которую, оказалось, мы толком и не представляли. Прежде всего, это был тяжелый труд, состоявший только из полётов и вопросов, связанных с ними. И хотя физическая сила и выносливость играли в нем большую роль, сила духа значила здесь не меньше.

Навсегда сохранился в памяти образ моего первого штурмана Юрия Кулюпина — худощавого, спокойного и неразговорчивого парня старше меня года на два. Летали мы на бомбардировки интенсивно и зачастую не высыпались. Юра был послабее и — я догадывался — уставал больше. Но именно ему, особенно в начальный период, обязан я приобретением умения мобилизовывать свою волю, сосредотачиваться на главном.

Не буду задерживать внимание на пересказе событий этого периода автобиографии. Скажу лишь, что год службы в полку стал

боевой школой, подзакалил характер, сдружил с прекрасными людьми, во многом подготовил к следующей, еще более сложной ступени практики — полётам к партизанам.

Практика уже была, но, несмотря на это, первый полёт в тыл врага осенью 1943 года закончился неудачно. И хотя случилось это по обстоятельствам, от меня не зависящим, а конкретнее — из-за отсутствия в полку опыта подобных полётов — неприятный осадок на душе тот случай оставил надолго. Вместе с капитаном Дубовым, который летел ведущим, мы должны были доставить четырёх подрывников-инструкторов в одну из партизанских бригад в районе Ковеля (Украина).

Ни координаты «точки», ни условного светового кода мне почему-то не сообщили. Я обязан был просто следовать за ведущим на расстоянии 50 метров и выполнять те же действия, что и он.

Сначала все шло, как было задумано. Я легко держал дистанцию, следя за самолётом Дубова по пламени из выхлопных патрубков, выполнял нужные маневры. Благополучно пересекли и передовую. И тут фронтальная облачность, протянувшаяся с севера-запада на юго-восток, перекрыла нам путь. Я видал, как самолёт Дубова, не меняя курса, вошёл в облака. То же пришлось сделать и мне. Наверное, он надеялся, что облачность скоро кончится. Однако проходили минуты, а все оставалось по-прежнему: холодный сырой мрак окружал самолёт.

Лететь долго в облаках на такой короткой дистанции было рискованно. Стоило Дубову чуть замедлить скорость или мне — увеличить, и мы могли столкнуться. Я решил снизиться под облака, надеясь, что Дубов уже там. Нет, самолёта ведущего под облаками не оказалось. Стало ясно, что мы потерялись.

Дубова нет, куда лететь — не знаю. Принял решение возвращаться. Пролетев ещё с десятков километров, лёг на обратный курс.

И хотя правильность моих действий в данной ситуации была очевидной, в полку пришлось немало объясняться. Добавлю, что от подобной практики в организации полётов отказались навсегда.

И снова привычные задания на разведку и бомбардировку живой силы и техники. Мог ли я думать, что впереди меня ожидает ещё не один полёт в тыл, что в некоторых партизанских бригадах я даже стану «своим человеком».

16 февраля 1944 года. Как обычно, готовились на бомбардировку, и вдруг команда «отставить»: бомбы снять, подготовить самолёт

к переброске спецгруза в тыл. Второй по счёту и первый официально занесённый в лётную книжку рейс к партизанам. Рискованно-острых ситуаций не было, к тому же летели без посадки — на сброс. А всё же полёт запомнился. Чем? Хотя бы расстоянием, например.

Более двухсот километров требовалось преодолеть от аэродрома в Буда-Кошелево до места сброса в районе деревни Махновичи, что почти на самом юге нынешней Минской области. Двести туда, двести обратно, к тому же летели ломаным курсом: сначала на озеро Червонное и уже от него — на северо-запад к Махновичам. Без дополнительных баков не обойтись, что там вес. А сам груз? Продолговатые мешки полтора метра длиной и около метра в диаметре, до центра каждый. Подвешенные под крыльями, они создавали большое лобовое сопротивление, делали самолёт маломаневренным и неуклюжим. Летали мы с Николаем Руфеевым, опытным штурманом, смелым человеком, но даже он признался потом, что рейс был не из простых. С трудом удалось оторваться от земли — где-то у границы лётного поля. С неменьшим трудом поднялись всего на 400 метров. На этой высоте перевалили линию фронта, летели над территорией, занятой врагом. Обошлось. И на основной ориентир — озеро Червонное вышли точно. А вот перелёт через него, вроде бы короткий совсем, нервишки пощекотал, причём ситуацией, прямо сказать, почти мистической. Представьте себе, лечу над самой серединой озера, поглядываю на чернеющую внизу воду (то ли льда вообще не было, то ли его покрыл слой воды) и мрачно эдак прикидываю: откажи сейчас мотор — и навек останешься в этой стуже: с такой загрузкой и высотой до берега никак не спланировать. Невроятно, но только я это подумал... мой мотор словно захлебнулся, перебои пошли, обороты то падают, то возрастают. Стрелка высотомера тут же поползла вниз. Сколько такое длилось: пять секунд, десять — не скажу, но вдруг всё прекратилось, мотор взревел с прежней силой, самолёт выровнялся.

За озером взяли курс на Махновичи и минут через 15—20 увидели условные костры. Сбросили мешки и благополучно вернулись домой. Утром полковые радисты приняли шифровку о получении груза.

Может быть, ошибаюсь, но почему-то кажется, что как раз участие в этих двух полётах повлияло на решение руководства полка 4 мая 1944 года.

Нас с Николаем Руфеевым вызвали в штаб. Командир полка был краток:

— Дивизии требуется один опытный экипаж в отдельный авиаотряд для работы с партизанами. Базовый аэродром под Довском. Полетите на своей машине. На сборы — час. Желаю успеха.

Приказы не обсуждают. Как ни грустно было расставаться с полком, а пришлось. Часа через два мы уже представлялись командиру отдельного авиаотряда при БШПД старшему лейтенанту Сергею Филипповичу Сараеву. Вечером познакомились с нашими новыми друзьями.

Прошло не более недели, и мы уже не чувствовали себя новичками, имели представление о большей части окружавших нас людей. Узнали, например, что говорливый, небольшого роста крепкий Петя Колосов фанатично любит природу, что внешне заносчивый и норовистый Миша Козлов отчаянно смел, что Жора Чуркин и Саша Мочалов — это не только спаянный экипаж, но и дуэт прекрасных рассказчиков, мастер спеть и остро пошутить, что Николай Кофтурман упрям и горласт в спорах, а лётчик Петр Сухоручкин отличный баянист.

Это были обычные парни в возрасте 20—25 лет, очень любившие жизнь. Именно думы об украденной и растоптанной мирной жизни заставляли нас ещё острее ненавидеть врага, воевать «без сантиментов».

Полёты той поры незабываемы. Для меня словно открылся невиданный мир. «Какая силища! — думалось мне, — сотни, нет — тысячи вооружённых, а главное организованных людей! И где? В глубоким вражеском тылу». Разве можно было не гордиться своей миссией, не стремиться сделать для этих людей как можно больше и лучше.

Партизаны, партизаны — белорусские сыны... Мы становились знакомыми и друзьями без официальных представлений и визитов во время разгрузки самолётов, вынужденных дневок, а то и в ситуациях похуже...

24 мая со штурманом Петей Колосовым вылетели на «точку» № 23 (площадка у деревни Голынка) в соединение С. Г. Сидоренко-Солдатенко. Ночь стояла тёплая, даже душноватая. Плотная, ровная облачность скрывала луну. С точки зрения безопасности такая погода для полётов в тыл считалась подходящей, и хотя на эту площадку летел впервые, чувствовал себя вполне уверенно: во-первых, знал, что Пётр бывал там неоднократно, во-вторых, летели мы не одни.

после за нами шел экипаж Михаила Козлова. Всё это как бы заранее предвещало нормальный полёт и благополучное возвращение.

Колосов, как только взлетели и легли на курс, стал рассказывать про командира соединения С. Г. Сидоренко-Солдатенко, комбрига И. З. Изоха, вспоминать эпизоды, связанные с полётом на эту площадку.

— «Борода», доложу тебе, Вася, мужик — что надо. Другой бы, может, нос кверху и не подходи: как-никак — командир соединения! — звенел его голос в переговорной трубе. — А этот простой, без гонору! Прилетает недавно туда Кофтурман, тоже впервой. Народец самолёт окружил, выгружать начали. Ну а Николай, ты ж его знаешь, с асовским видом рядом прохаживается. Откуда ни возьмись, Савелий Герасимович под крылом появился. Видать, грузом поинтересоваться пришёл. Тут наш Коля его и прихватил. «Эй, дед! — кричит. — Куда лезешь?! Что там потерял?» А дед бородку поглаживает и невозмутимо эдак отвечает: «Да вот техникой интересуюсь, сынок. Никогда близко не видел». Ладно, кто-то перед отлётом подсказал: это, дескать, командир соединения был. А то бы и не узнал, с кем беседовал.

Так, слушая Петра, я не заметил, как мы пересекли железную дорогу Жлобин—Могилёв и приблизились к реке Друть. Здесь Колосову захотелось точнее сориентироваться, и он попросил «на секунду» включить свет в кабине. Знать бы, чего будет стоить эта секундная иллюминация!

Штурман, наверное, планшет не раскрыл, как серия ближних изрывов потрясла самолёт. Я только успел увидеть слева, метров около 100 ниже нас, черную тень силуэта «Хейнкеля-III» и тут же услышал тревожный голос штурмана:

— Вася, горим!

Горел грузовой отсек за штурманской кабиной.

Может, удастся сбить пламя. Хочу перевести машину в пикирование и ощущаю, что она не отзывается ни на один из рычагов.

— Прыгай! — кричу Петру.

Он, не мешкая, вываливается за борт.

В этот момент самолёт входит в штопор. Высота менее 1000 метров. Успею или нет? Я был не из слабых, и всё же покинуть кабину удалось с большим трудом: мешало сильное вращение самолёта. Приземлился для такой ситуации удачно, если не считать удара го-

ловой о дерево. Голова гудит, а все же первая мысль, что пробивается сквозь это гудение — одна: «Где Петя?». Немного придя в себя, решил идти в тыл в сторону Кличева: не зная расположения вражеских гарнизонов и обстановки, двигаться на восток нельзя, к тому же путь на Большую землю перекрыт не только Днепром, но и Друтью. Спрятал парашют и по компасу зашагал на северо-запад. Шел всю ночь. Помню, часто попадал на заболоченные участки, а один раз — в настоящее болото. Обойти его было особенно сложно. Потом набредал как будто на огороды, хотя построек поблизости не видел. Это казалось странным. Позже, уже от партизан узнал, что это были сожжённые деревни.

На рассвете пересек большак Могилёв—Бобруйск, за которым виднелся массив леса. Где-то через километр-полтора вышел на большую лесную поляну и тут же отпрянул назад: метрах в двадцати, еще скрываемые тенью деревьев, паслись четыре лошади. Было так тихо, что я слышал, как они жевали траву и ещё — как стучит собственное сердце. Кто здесь? Свои? Враги? Поставив на боевой взвод пистолет, шагнул вперед. Пригнулся и, крадучись, приблизился к животным. Это была ошибка. Те насторожились, всхрапнув, вскинули головы, и сразу же, чуть в стороне, из-за низких кустов возникли фигуры старика и двух пареньков. Это было так неожиданно, что я лишь механически вскинул в их сторону пистолет:

— Стой! Кто такие?!

Старик, как ни странно, окинув меня взглядом, безбоязненно пошёл навстречу. Все трое без оружия. Это почему-то действовало успокаивающе. Я опустил пистолет. «Спросить сразу о партизанах — подумалось, — наверняка не ответят. Попробую прощупать, что да как».

— Дед, кони твои? — не здороваясь, намеренно грубовато обращаюсь я.

— Ну, мои, — опять же без какого бы то ни было страха отвечает он.

— Все четыре?

— Все.

— Одну мне дашь? — тем же тоном говорю я.

— Это с какой-такой радости? — хмыкает старик.

Я чувствую, что за уверенностью деда что-то скрывается. «Четыре лошади у одного, — шевелятся в мозгу мысли, — явно врёт

Деревни рядом нет: не собаки, так петухи в этот час голос обязательно подали бы».

— Ладно, дед. Я советский лётчик. Мне надо к партизанам, — иду я в лобовую.

— Одежей вроде выходишь, говором тоже, а вот ухватками, — дед снова хмыкает и добавляет, — ухватками не совсем: больно уж скор. Да и пистоля, — он кивнул на пистолет, который я всё ещё держу в руках, — что-то незнаёмая.

Услышав, что я лётчик, подошли подростки.

— «Пистоля», батя, дарёная. Из партизанских рук, кстати, получил.

— Коли так, то и дорогу к тем партизанам, видать, не забыл, — тут же парирует дед.

— Дорогу не забыл, да ногами шагать — не самолётом лететь, далековато выходит.

— Это ж где?

— Если отсюда считать, за сотню километров наберется, не меньше. На Минщине дело было.

— А где крыл-то лишили? Или секрет?

— За Подселами, на этой уже стороне реки.

— Ну, где Подселы, слава богу, слышали...

Наконец старик на что-то решается.

— Погутарили и будет. Коня мы тебе не дадим, а подвезти, это можно. Правда, хлопцы? — говорит он, обернувшись к подросткам. Те сдержанно улыбаются.

«Старик с характером, больше от него ничего не добьёшься, — понимаю я. — Надо решаться».

Ребята помогают мне взобраться на лошадь. Дед поехал впереди, я за ним, ребята сзади. Сразу за поляной обнаруживается узкая, с чуть заметными следами копыт тропка. Она уходит напрямик в чащу, и это меня обнадеживает. По тропе проезжаем метров 400, не более, как вдруг лес редееет, впереди чуть светлеет. Я настораживаюсь.

— Смотри дед, ежели что — первая пуля твоя, — вырывается у меня невольно.

— Не пужай, мы не из пугливых, — откликается дед, даже не обернувшись.

Ещё метров через 100 я понял, что ошибся: лес не кончается, а просто переходит в сосновый бор с густыми островами рослого под-

леска. У ближайшего такого островка совсем по-домашнему стоит телега. Вокруг, на утоптанном пятаке виднеются разбитые копытами и уже подсохшие куски лошадиного помёта вперемешку с соломённой трухой. На суку дерева висят два хомута и кнут.

Всё говорило о чьей-то многодневной стоянке, однако людей не видно. Дед спешивается, молча привязывает лошадей к телеге, шарит по карманам, видно, хочет закурить. Я выжидательно смотрю на него.

— Слезай, приехали, — говорит он наконец с чуть заметной усмешкой.

— Куда?

— Куда и хотел — к партизанам.

Я слезаю с лошади и в нерешительности оглядываюсь: не шутит ли старик.

— Ступай прямо, первая землянка справа, — подбадривает он. — Я тоже сейчас иду. Да, пушку спрячь: не ровен час командира напугаешь.

Я прячу пистолет и шагаю под деревья...

Минут через пять я уже рассказывал свою историю. Сначала одному командиру, потом в землянку вызвали ещё троих: начальника штаба, комиссара и, наверное, «особиста». Он в основном и расспрашивал меня о деталях ночного перехода.

Мне вроде верили, и всё же — я видел это по лицам и репликам — людей смущал именно этот переход с таким удачным выходом прямо на отряд.

— Это не дело, — выговаривал командир собравшимся, — когда человек спокойно проходит посты и оказывается чуть ли не в лагере.

— Но ведь дозор не цепью лежит, — то ли возражал, то ли просто рассуждал вслух начштаба. — Прошёл человек в темноте метров за тридцать—сорок от тебя, можешь и не услышать, если к тому же он осторожно крадется.

— Как ни крути, а с караулом побеседуй, да посерьезнее, — не соглашался командир.

Уточнив все обстоятельства, меня накормили и уложили отдыхать. Проснулся я только около полудня. Совершенно мокрые и грязные сапоги с портянками обнаружил возле нар чистыми и сухими. За столом о чём-то приглушенно говорили командир с комиссаром. Заметив, что я не сплю, комиссар тут же подсел ко мне на нары.

— Ну, как спалось?

— Ещё бы, — ответил за меня командир. — После такой-то ночи...

— Слушай, Василий Петрович, — заговорщицки понизив голос, продолжил комиссар. — К Сидоренко мы тебя доставим, не сомневайся: пообедаем — и в путь. А до обеда... до обеда, очень тебя прошу, выступи перед людьми. Они уже собрались, ждут.

— Как собрались? — не понимаю я.

— Да разве такое тут скроешь. И просил же не распространяться, а всё равно известия про тебя по лагерю разошлись.

— Что ж, надо так надо.

Быстро привёл себя в порядок: сполоснул лицо из самодельного умывальника, причесался. Втроём покинули землянку.

Яркое дневное солнце ослепило, и всё же я увидел, что кругом полно народу. Люди сидели, стояли группами и в одиночку, то в одном, то в другом месте слышался смех. Нас заметили. Общий гул почти сразу стих, десятки глаз устремились в мою сторону. По живому коридору прошли к накрытому красной скатертью столу, и толпа тут же сомкнулась. Мы оказались в середине маленького круга, охваченного плотным и широким кольцом партизан. Внимание ко мне было настолько всеобщее и явное, что я почувствовал растерянность.

Сейчас надо что-то говорить этим людям? Но что они хотят услышать от меня? Комиссар, понимая мое состояние, объяснил:

— Не удивляйся: лётчик у нас впервые. Расскажи вкратце, как там жизнь, как дела на фронте. Ты для них сейчас авторитет знаешь какой.

— Товарищи! — торжественно начал он, встав из-за стола. — У нас в гостях советский лётчик. Сейчас он...

— Не видать! Покажите! И нам не видать! Давай его выше! На стол авиатора! — взлетают над толпой голоса с нотками недовольства и озорства одновременно.

Командир немного колеблется, потом решительно сдергивает скатерть.

— А что? И вправду — давай на стол!

Я не успел возразить, как меня подхватили под локти и буквально оторвали от скамейки.

С высоты своей необычной трибуны окинул взглядом собравшихся. Сколько самых разных лиц, сколько в них любопытства, живого интереса и всё это из-за меня. Если бы...

Всего на секунду айжу происходящее как бы со стороны, причём не своими глазами, а глазами отсутствующего Колосова: эту залитую солнцем поляну, стол посреди неё, людей вокруг и себя на этом столе, говорящим так, словно я действительно прилетел сюда и гости посланцем авиаторов. Но так ли это? Имею ли я право на такое внимание, на какие-то речи?

— К сожалению, я у вас в гостях не совсем по доброй воле, — начинаю я в наступившей тишине. — Так вышло, что сбили нас Петром по пути на Кличевщину... И я даже не знаю, где теперь мой товарищ, жив ли он вообще.

Объяснив положение, я будто бы сбрасываю с сердца камень. Голос мой крепнет, становится увереннее. Начинаю говорить о том, какая у нас теперь авиация, чего стоит с высоты картина одного боевого вылета наших тяжёлых самолётов на позиции врага или на какой-то его объект. О том, как много могут даже наши лёгкие У-2. Потом рассказываю о положении на фронте, о наших мощных «катюшах», надёжных танках Т-34, об известных мне по газетам и рассказам подвигах наших бойцов.

Получалось не ахти как: скомканно, скороговоркой, но слушали меня внимательно и, я бы сказал, — уважительно. Пока не закончил, никто не перебил ни вопросом, ни репликой. Но зато потом пришлось попотеть. О чём только ни спрашивали партизаны. И когда «американец» помогать станет, и где теперь Гитлер, скоро ли начнётся наше наступление и ещё о многом другом. Тогда некоторые из вопросов смешили меня одной своей постановкой. Например: «Будут ли после войны колхозы?». Конечно, будут, что же может быть вместо них? Опять единоличные хозяйства? Примерно так и отвечал я, не скрывая иронического отношения к подобным сомнениям. Лишь много позже, вспоминая как-то этот эпизод, понял истоки тех сомнений.

Выехать сразу после обеда не вышло. Больше часа «запрягали». Потом попросили чуть задержаться: не все желающие успели написать письма в тыл, которые я взялся доставить. Да и дорога, близкая по рассказам, оказалась весьма долгой на деле. В деревнях на пути нас обязательно останавливали и расспрашивали о новостях. И сегодня помню точно, самым главным у жителей вопросом был один — о времени прихода Красной Армии. Про соль многие говорили — тоже тема была из наболевших.

Ехали мы из-за этих остановок медленно и к Савелию Герасимовичу в тот день так и не попали. Уже в сумерках наткнулись на дозорных какого-то отряда. Пароля мы не знали, и нас задержали, доставили в штаб. Разбирался с нами почему-то комиссар. К счастью, недолго. Мои провожатые называли общих знакомых, и нас «признали». Переночевали, позавтракали, зачем-то ещё ждали командира и часов около девяти утра, так и не дождавшись, поехали дальше.

К месту добрались уже за полдень. Снова пришлось пересказывать все свои перипетии, удовлетворяя, правда, не столько сомнения, сколько интерес Савелия Герасимовича. Проверить меня было проще простого: в штабе имелась радиостанция, и запрос о лётчике В. П. Фадееве в БШПД сделали тут же. Улететь сразу не удалось. Два дня мешала погода, потом наш отряд перенацелили на другие площадки. Можно было улететь с кем-нибудь из соседей, но мне обещали, что за мной прилетят свои, и я ждал. Правда, терпения хватило только на неделю. Несмотря на радушие, с которыми относились ко мне партизаны и Савелий Герасимович, я настаивал, чтобы отправили за линию фронта любым ближайшим самолётом. На У-2 меня вывез от партизан лётчик полка, находившийся в 100 километрах севернее Довска. Ещё двое суток добирался до своих, мытарствуя из-за отсутствия документов и необходимости в связи с этим объясняться, доказывать, убеждать, как только меня задерживали.

В те дни я часто вспоминал о Петре. Почему-то верилось, что он уже в отряде, хотелось быстрее увидеть его, расспросить о том, как перебрался к своим. Одиako предчувствия меня обманули. Никаких данных о Колосове в отряд не поступало. Лишь после войны мы узнали о его судьбе.

Оказалось, что Петра ветром отнесло к востоку. Фашисты засекли парашютиста и окружили. Ещё в воздухе Колосов был ранен в плечо, из-за чего не мог даже отстреливаться, и попал в плен.

Что касается меня, то я продолжал летать к партизанам. Неоднократно бывал в формированиях, руководимых И. З. Изухом, И. К. Захаровым, Е. Ф. Филиппских, на ту самую площадку Голынка — к Савелию Герасимовичу Сидоренко-Солдатенко — куда не попал с Петром.

И ещё один памятный полёт, если не ошибаюсь — последний к партизанам.

27 июня 1944 года. Погода весь день стояла ясная, тёплая, тихая. После ужина получили задания — и к самолётам. Как обычно накануне вылета здесь было многолюдно: мотористы, механики, прибористы, лётчики, штурманы. Однако базара, шума нет: у каждого свой участок работы, своё дело. Лётчики со штурманами тут же, одни на плоскости крыла, другие — на траве колдуют над картами. Техсостав занят матчастью. За час—полтора до вылета появляется командир авиаотряда Сергей Филиппович Сараев. Обходит самолёты, справляется, всё ли в порядке, какие есть вопросы. Алексей Спирин — мой механик — докладывает, что самолёт готов к вылету: заправлен, загружен, вопросов не имеется. Нет вопросов и у нас с Колей Руфеевым. На «точку» № 22, что у деревни Подкамень Пуховичского района, мы летали не раз, успели познакомиться не только с командиром бригады «Пламя» Е. Ф. Филиппских, но и многими рядовыми партизанами.

Туда же летит и Петя Сухоручкин. Сегодня он отправляется один, причём вылетает первым.

Петя... Его образ навсегда сохранится в моей памяти. Вот он высокий, стройный, подтянутый, придерживая планшет, идёт к самолёту, легко забирается в кабину.

— Ну что, Вася, летим! — машет он мне рукой.

— Летим! — кричу я.

Ревёт мотор, воздушные вихри упруго ударяют нам в лица. Чуть отвернувшись в сторону, мы с Николаем тоже машем ему на прощание...

Его любили не только в авиаотряде, но и в партизанских отрядах. Да и как было не любить Петра: общительный, простой, улыбчивый, отменный баянист. К тому же он обладал приятным мягким голосом, знал немало песен, умел их петь. На что уже «Тёмная ночь» популярной была, и пели эту песню тогда на каждом шагу, а в его исполнении она звучала с каким-то особым чувством, выражая как раз то, что мы ощущали в себе. Именно Петя привез её в бригаду «Пламя», и она осталась у партизан как память о нас, лётчиках.

Через 5 минут взлетаем и мы. До линии фронта поднимаемся более чем на 1000 метров. На этой высоте благополучно проходим над передовыми позициями и углубляемся в тыл. Ещё около полутора часов лету, и мы над целью.

Самолёт Сухоручкина уже разгружался, а сам Петя, окружённый партизанами, о чём-то говорил с комбригом. Зантересовались,

подождали и мы с Николаем. Оказалось, говорили о необходимости разведки войск противника в районе станции Осиповичи. Из слов командира партизанской бригады я заключил, что в такой разведке нуждается командование фронта, но осуществить её партизанам, по-видимому, пока не удаётся. Вот комбриг и просил Петра выручить. Уже рассвело и, естественно, такая разведка на У-2 была делом крайне рискованным. Внутренне я был против этого полёта, однако, зная опыт Петра, решил не вмешиваться. Почему-то казалось, что он примет правильное решение. Но Сухоручкин сказал, что полетит. К нему присоединился и мой штурман Коля Руфеев. Взяв у командира крупномасштабную карту, они зашагали к самолёту и через несколько минут поднялись в воздух.

Тем временем мой У-2 разгрузили, закатали в укрытие, тщательно замаскировали. Подъехали упряжки, и мы отправились к месту расположения бригады. После завтрака мне предложили выспаться. Но до сна ли, когда тягостные мысли об улетевших на разведку товарищах не дают покоя? Побродил по лагерю, коротая время в разговорах с партизанами. Тогда же меня познакомили с партизанским художником Володей Суховерховым. По случаю знакомства он тут же предложил нарисовать мой портрет. Время было, и я согласился. Мы расположились в палатке, никто не мешал, и он очень скоро выполнил портрет карандашом. Этот портрет и сейчас хранится у меня, как дорогая память о том далеком времени. В тот же день состоялось ещё одно знакомство — с секретарём Пуховичского подпольного райкома ЛКСМБ Петром Осадчиком. И снова памятный подарок — никелированный бельгийский пистолет.

Время шло, а известий о судьбе улетевшего экипажа по-прежнему никаких. Теперь волнения перешли в уверенность: что-то произошло. Но сидеть сложа руки, в бездействии, я не имел права. Принял решение вылетать без штурмана. Посадили мне на этот раз шестерых мальчуганов — троих в кабину Николая, троих — в грузовую.

Площадка была небольшая, подходы из-за близкого леса ограниченные во всех направлениях, поэтому взлетал традиционным в таких случаях способом: партизаны придерживают самолёт с двух сторон за крылья, я даю максимальные обороты мотору, команда — партизаны одновременно отпускают крылья и... глазом моргнуть не успел — уже над лесом.

Следующая по очереди задача — долететь. Конечно, без Николая уже не то.

Через час с лишним внизу заблестел Днепр. Вот знакомый изгиб русла. На той стороне уже наши позиции. Можно снижаться. Не успеваю пересечь реку, как перед самолётом вырастает сплошная стена тумана. Прекращаю снижение. Высота порядка 200 метров. Веду самолёт по приборам. В тумане всё бело, холодно. Ещё несколько минут — и должен быть наш аэродром. Да впереди справа промелькнул и исчез, будто наваждение, красный блик — ракета. С земли предупреждают, что посадка запрещена. Стараюсь быть хладнокровным. Надо что-то предпринимать. Садиться без разрешения — не только нарушение всех инструкций и приказов, но и огромный риск. В моём положении он может быть лишь дважды, трижды разумным на борту дети.

Сразу же вспомнился случай в лётной школе. Было это весной 1942 года на Волге. 5 учебных самолётов оказались отрезанными от земли густым туманом, внезапно наплывшим с реки. Туман был столь плотен, что работники аэродромной службы не видели друг друга на расстоянии трёх—четырёх шагов. Молодые лётчики оказались не готовыми к такой ситуации и приняли неверное решение. Попытки посадить самолёты вслепую закончилась катастрофой: все самолёты были разбиты.

...Постепенно увеличиваю обороты мотора, иду в набор высоты: 400...500 метров — тот же плотный туман. Продолжаю карабкаться выше. Ещё сотня метров — и наконец облегченно вздохнул: чистое небо.

Проверил остаток горючего, переключил кран на дополнительный бензобак. Топлива хватит ещё на два часа полёта. Куда направиться? Далеко-далеко справа почти угадываю световой маяк. Знаю, что маяк с таким режимом работы где-то под Гомелем. Город давно наш, можно лететь. Держу курс на маяк. Земля полностью освободилась от тумана, но я её не вижу: ещё темно.

Лететь над своей территорией радостно, и всё же расслабляться рано. Найду ли аэродром, какой будет посадка? Вдруг опять какой туман нагрянет. Час полёта, и ещё без малого сто километров позади. Уже близко Гомель. Снился до высоты 300—400 метров и тут заметил в стороне движущиеся огоньки. Это бомбардировщики летают по кругу с зажжёнными бортовыми огнями, ждут своей очереди на посадку. Значит, где-то рядом аэродром! Проходит ещё полминуты, и я вижу посадочную полосу. Надо садиться. Чтобы из-

бежать аварии, иду на посадку сразу же вслед за ближайшим самолётом. Незванный гость, а сажусь как хозяин — при полном освещении посадочного «Т», вдобавок мне ещё подсвечивают прожектором. Встречающий дежурный указал место стоянки.

Выключил двигатель и сразу расспросил: «Откуда? Кто такие? Почему?» и прочее. В некоторых фразах проступало, и не без оснований, недовольство: что, мол, себе позволяешь, друг? Не у себя дома — такие коники выкидывать. Оказывается, я приземлился на базовом аэродроме авиации дальнего действия Добрянка. Правда, после знакомства с моим «грузом» лейтенант стал помягче.

— Ладно, давай на КП, там решим, как быть дальше, — вполне миролюбиво предложил он мне.

Идём на КП — уютную и просторную землянку неподалёку. Дежурный полковник сразу потребовал документы, а уже потом уточнил обстоятельства, распорядился накормить детей и дать им отдохнуть.

— Что касается самолёта, лейтенант, — упредил он меня, — то не беспокойся: и заправят, и осмотрят. И сам отдохни, не дрова везёшь.

Навсегда запомнился этот чуткий человек, жаль, не узнал его фамилию.

В 12.00 я вновь усадил по местам заметно повеселевших ребятшек и, поблагодарив помогавших мне товарищей, вылетел на свой базовый аэродром под Довском. Летел я специально на малой высоте — метров 50 — не более — чтобы мои юные пассажиры могли полюбоваться землёй и одновременно ощутить скорость. Маршрут полёта — проще не придумаешь: «прицепился» к шоссе Гомель—Довск и шёл вдоль него, словно катил на автомобиле. Через час с небольшим прибыл на место. Пролетая над деревней Юдичи, где мы были расквартированы, выполнил приветственный круг, потом пошёл на посадку. Ребята, казалось, ждали этого сигнала — высыпали встречать. Детишек тут же взяла под свою опеку наш фельдшер Маша Дробышева. Мне сообщили, что она не покидала летного поля целые сутки, ждала нашего возвращения. Чем я мог успокоить товарищей? Понятное дело, ничем. Не содержала желанных известий и радиограмма из бригады, полученная днем позже.

Эти известия пришли в авиаотряд вместе с Николаем Руфеевым. Что же произошло в то июньское утро?

Поднявшись с партизанской площадки, Сухоручкин на бреющем полёте направил машину к дороге Минск—Бобруйск. Забитая людьми, техникой дорога, естественно, прикрывалась зенитной артиллерией. По самолётам открыли плотный огонь. Бреющий полёт, выгодный в ночное время, лишил тихоходную машину возможности маневрировать, и очередной залп эрликонов достиг цели. В результате прямого попадания снаряда в носовую часть фюзеляжа лётчик Сухоручкин был смертельно ранен, Николаю осколок повредил руку. Самолёт потерял управление и упал в лес в пяти километрах западнее деревни Лаличи. Пётр Сухоручкин погиб. Николаю, несмотря на ранение и сильные ушибы, удалось уйти от преследования и пересечь линию фронта. После госпиталя он снова вернулся в строй.

С освобождением Белоруссии 19-й отдельный авиаотряд БШПД расформировали. Назначение получили кто куда. Мне вроде бы повезло: направлялся в свой родной 44-й полк. Хотя, признаюсь, возвращался с двойственным чувством. С одной стороны, радостно увидеть старых друзей, с другой, грустно расставаться с теперешними. Несколько месяцев на «партизанских маршрутах» не только сдружжили, но и крепко породнили нас.

ДРОБЫШЕВА МАРИЯ ДМИТРИЕВНА

Родилась в 1922 году в селе Казанка Пресновского района Северо-Казахстанской области. Накануне войны — учащаяся средней школы. Член КПСС с 1946 года. В октябре 1943 года закончила Ленинградские военно-медицинские училище имени Н.А. Щорса (было эвакуировано в Омск). В дальнейшем — фельдшер аэродромных эвакуационных пунктов, фельдшер аэродромной команды 19-го отдельного авиаотряда при БШПД. После войны закончила Минский государственный медицинский институт, работала в системе здравоохранения республики. Награждена орденом Отечественной войны 2-й степени, медалями.

ПРОФЕССИЮ ВЫБРАЛА ВОЙНА

Когда началась война, наша семья жила в одном из совхозов Омской области, в 6—7 км от города Тюкалинска.

Я только окончила 9 классов. Но как продолжать учёбу в школе, когда на страну обрушилось такое несчастье? Решила, что об этом не может быть и речи. Прежде всего подала заявление в военкомат с просьбой о зачислении меня в действующую армию. Заявление моё приняли, пообещав: «Со временем вызовем».

Ожидать, сложа руки, да ещё при столь неопределённом обещании, было трудно. Пошла на курсы МПВО, изучала азбуку Морзе — вдруг пригодится потом. А тут в совхозной бухгалтерии освободилось место статистика, я охотно заняла его. Позже руководство совхоза попросило меня поработать воспитателем в детском саду. Без лишних разговоров перешла туда. Мы, подростки, тогда очень хорошо понимали, что для страны важна любая помощь, что каждый должен взять на себя часть общей ноши. У многих из нас появились постоянные комсомольские поручения, пусть не напрямую, но связанные с военным временем. Я стала агитатором. По вечерам в местном клубе собирались люди. В основном это были старики, жен-

щины и дети. Им я читала или рассказывала по памяти сводки Совинформбюро, сообщения о патриотизме советских людей, о зверствах фашистских оккупантов. С каким вниманием слушали присутствующие, с какой жадностью ловили каждое слово! Женщины плакали, пожилые мужчины и ребята напряжённо молчали, и лишь изредка срывалась у кого-нибудь гневная реплика в адрес врага. И так было всегда. Людей в клуб не созывали — в определённое время вечером они приходили сами, с интересом и нетерпением ожидали новых известий. В конце встречи почти всегда повторяла ставшие крылатыми слова о том, что трудности наши временные, дело наше правое, враг будет разбит, победа будет за нами. Старалась успокоить, поддержать расстроенных женщин.

Наконец, в августе 1942 года, мою просьбу о призыве в армию удовлетворили. Нет, я не отправилась прямо из военкомата на железнодорожную станцию, а оттуда на фронт, как наивно представляла себе поначалу. Таким «простым» путём уходили на войну, пожалуй, только взрослые мужчины, так ушёл воевать в сорок первом мой отец. Нас же, лишь подошедших к самостоятельной жизни, надо было ещё чему-нибудь научить. Военно-медицинское училище имени Н. А. Щорса, куда я направлялась, эвакуировали из города на Неве в Омск, так что ехать далеко не пришлось. С этого и началась моя военная биография.

Курс был, конечно же, сокращённым, и в октябре 1943 года состоялся выпуск младших лейтенантов медицинской службы. Вспоминается торжественное собрание в Доме Красной Армии, посвящённое этому событию. Мне поручили выступить на нём с обращением к девушкам-выпускницам. Очень волновалась, но говорила от души о том, что было на сердце, и выступление получилось.

Предлагали работать в училище, но я даже представить не могла, как можно остаться в тылу, когда мои сокурсницы будут рисковать жизнью на фронте, и категорически отказалась. В числе девушек, окончивших училище с отличием, я получила возможность увидеть Москву. В эту поездку повезли нас не специально. Просто маршрут следования на фронт мог быть двояким, и руководство училища воспользовалось этим с целью поощрения.

Перед отправной в действующую армию свидание с Москвой воспринималось очень символично, как некое торжественное прощание с ней перед боем. Прощались, только встретив: никто из нас столицу до этого не видел.

В день прибытия в Москву мне и Галине Цыганцовой суждено было расстаться и со своими однокурсниками и заодно с мыслью о действующей армии, о фронте. Нас двоих срочно направили в санитарный отдел Белорусского штаба партизанского движения на станции Сходня под Москвой.

Беседовал с нами начальник отдела Иван Анисимович Инсаров. От него и получили назначения — фельдшерами эвакуационных пунктов на разные аэродромы.

Круг моих обязанностей на аэродроме у Воротынского оказался неожиданно узким. Вылетов в тыл к партизанам почему-то было мало, что же касается лётчиков, то медпомощь они получали в своей санчасти, я же больше занималась с местными жителями, которые иногда обращались к нам. «Я, военный фельдшер, готовилась к оказанию помощи пострадавшим на фронте. А тут такая посредственная роль!» — думалось мне часто. Своё неудовольствие высказала кому-то из приезжего начальства БШПД. Не знаю, на каких инстанциях среагировали и кто именно, но вскоре меня перевели на аэродром Злынка. Здесь полёты в тыл врага были делом привычным, и хлопот у меня сразу прибавилось. Днём на аэродроме я готовила к отправке партизанам медикаменты и медимущество, а ночью дежурила с санитарной машиной — принимала прибывших больных и раненых партизан, при необходимости оказывала им доврачебную помощь, эвакуировала в госпиталь, расположенный в нескольких километрах от аэродрома.

Через месяц перебазировались в Буда-Кошелево, а ещё через два месяца, в мае 1944-го — на аэродром Юдичи возле Довска, затем к деревне Ямное. Последние два эвакуационных пункта — при 19-м отдельном авиаотряде БШПД — чисто «партизанском» лётном подразделении. Здесь уже забот хватало, иногда на круглые сутки. В авиаотряде не было санчасти, поэтому я должна была оказывать медпомощь лётному составу. Это кроме привычных дел — сортировки, упаковки медикаментов и медимущества для партизан и ночных дежурств на аэродроме с неизменно тревожными ожиданиями: вернутся ли сами? кого привезут? с какой патологией? удастся ли доставить вовремя и по назначению?

Транспортировка легкораненых особых тревог не вызывала, но из тыла чаще прибывали «тяжёлые» — с повреждениями внутренних органов, с запущенными и осложнёнными ранами. Таких хоте-

лось как можно скорее доставить в нужное «хозяйство» — профилированный медицинский пункт, состоящий из нескольких палаток. Хозяйства эти маскировались в лесу не только в прямом, но и в переносном смысле. К примеру, что могла сказать постороннему человеку табличка-указатель с надписью «хозяйство Иванова»? Почти ничего, разве только о присутствии в этом направлении военных. Для нас же это были очень важные, конкретные ориентиры. Конкретные даже в сумятице бесконечных ночных перевозок и поисков. Конечно, приходилось иногда ошибаться, но то были досадные исключения, не более. И что удивительно — в этих бесконечных излиях в день ночных поездках почти отсутствовали усталость и страх. Лишь одно желание неизменно жило в тебе, подчиняло остальное: сделать всё, что в силах, всё, что возможно. Впрочем, временами бывало и страшно, страшно за жизнь раненых.

Особенно сложно было с ранеными в голову, с травмами позвоночника. Последние очень плохо переносили транспортировку по лесным дорогам.

Подпрыгиваешь, бывало, на ухабах тёмной лесной дороги с таким вот раненым и плачешь, не в силах переносить стоны и страдания своего подопечного. Сердце разрывалось от сострадания, от обиды и злости сразу на все: на себя, что ничем не можешь помочь, на дорожные ухабы, на водителя, который кажется сухарём и растяпой, хотя знаешь, что он на самом деле старается изо всех сил, переживает не меньше твоего.

Работая с 19-м авиаотрядом, я впервые близко столкнулась с потерей знакомых людей — сослуживцев. Помню, как сильно переживали, не находили себе места, случись любая задержка, а тем более происшествие.

В одно из ночных дежурств мы не дождались нашего самолета. Позже узнали: лётчик Пётр Сухоручкин погиб при выполнении разведывательного полёта в интересах партизан.

И теперь жалею, что, отправляя в штаб сведения о прибывающих из тыла партизанах, ничего не оставляла у себя. Как интересно было бы встретиться теперь с теми, кто был из «тяжёлых», но с помощью врачей выкарабкался, дождался Победы, дожил до нашего времени. Где они, как сложилась их послевоенная жизнь?

Неполных три месяца была я в партизанском авиаотряде. Но они много дали мне в плане физической закалки, обогатили профессио-

нальным опытом, расширили представление о труде авиаторов. И до того я восхищалась отвагой и мужеством лётчиков и штурманов, силой их товарищества. Однако воспринималось это мной как нечто пусть впечатляющее, но абстрактное. Не бояться летать в тыл — значит, смелые, мужественные, значит, такие они от рождения, от природы: лихие-бравые, удалые-бывалые. Только со временем разглядела я в этих сильных, действительно и бравых, и удалых парнях простых, и, в общем-то, обыкновенных людей. Более того, оказалось, что среди них немало моих ровесников. Саша Мочалов, Коля Руфеев, Миша Козлов, Вася Фадеев, Женя Беляков, Жора Чуркин и другие лётчики, штурманы, техники — все они оказались именно простыми советскими людьми, а не плакатными героями в военной форме.

Одновременно изменилось и восприятие прибывающих из тыла раненых и больных партизан. Да, они тоже были бойцами, героями, мужественными сильными людьми, не в меньшей степени, чем авиаторы с их специфическим трудом, но главное опять же заключалось в том, что их мужество, их терпение и выносливость проявлялись не как исключительность, а как характерные, присущие большинству признаки.

Всё это не было каким-то открытием или прозрением. Скорее на смену восторженно-наивному, во многом подростковому восприятию войны и её участников, пришло более взрослое, осмысленное её видение.

Вместе с этим появился и другой, как бы со стороны, взгляд на себя, своих друзей. Так, долгое время мне казалось, что, несмотря на все трудности, а порой и опасности нашей работы, на военную форму, которую мы носили, как и окружающие нас парни, несмотря на все это, мы не воюем, а только помогаем воевать, делаем второстепенное дело, на которое мужчине чуть ли не «расточительно» ставить. Как-то я даже просила начальника отряда направить меня ближе к фронту или забросить в тыл к партизанам, мотивируя именно подобными соображениями. Просьбу мою, правда, не удовлетворили. Прошло время, прежде чем я поняла, что любая, даже вспомогательная, роль в войне — это всё-таки роль действующая, роль участника. И пусть в разной степени приближена она к острию атаки на передовой и соответственно по-разному гарантирует жизнь, всё равно она необходима, а значит, и важна.

Наверное, и память о войне у людей разная именно из-за разных ролей, разного участия. У большинства она состоит из длинной цепи эпизодов: они много видели, много прошли-промерили фронтовых дорог. У других этих эпизодов несколько, а может и вовсе один-единственный: продолжением его стали физическая боль и душевные страдания. Для третьего — это и то, и другое вместе. Вариантов этих не перебрать, их великое множество, как, естественно, и судеб.

Что до меня, то я помню всё и одновременно очень немного. Из географических названий лишь те, где приходилось работать: те же Воротыньск, Злынку и Будо-Кошелево, те же Юдичи, Ямное и Зябровку. Ещё деревню Севруки, где находился резерв штаба, и Ченки, где размещался БШПД и куда в июне 1944 года сопровождали прибывших из тыла партизанских детей.

Что до эпизодов, то что-либо выделить и специально об этом рассказать — не получается. Одними нескончаемыми сутками помнится это время. И в этих огромных, без осязаемых границ сутках, всё сразу: самолёты, тюки с медимуществом и медикаментами, знакомые лица товарищей, а больше — незнакомые, раненых партизан, ночные дороги, свет фар, деревья, пляшущие в этом свете, палатки в лесу и голоса врачей, окровавленные, спекшиеся бинты... Короткая, в несколько часов, передышка, и снова перед глазами самолёты, собственные руки, спешно собирающие коробки, баночки, пузырьки, снова лица и тела в бинтах, тряская машина, ещё много разного, но всё равно повторяющегося в одних и тех же предметах и образах.

И виновата, думаю, здесь не память, не моё искажённое восприятие. Такой была работа фельдшера эвакуационного пункта, мои будни. И, видимо, поэтому, как светлый праздничный лучик вспоминается в постоянном круговороте дел, каждодневных обязанностей то, что хоть чуть-чуть напоминало о доме, о мирной жизни, хоть на короткое время отвлекало от хмурых мыслей о войне.

...Привезли из штаба сразу пять писем, два из них написаны ещё три месяца тому назад. Какое это было счастье получить весточку от родных, друзей и подруг! Из дому сестричка почти в каждом письме просила: «Маша, пиши чаще, а то мама очень переживает, только твоими письмами и живёт». А в этот раз было ещё и такое: «Мы ходили ворожить, и нам сказали, что ты жива».

Командир авиаотряда С. Ф. Сараев в присутствии лётчиков поздравляет меня с днём рождения и вручает плитку шоколада. Я она

шила, растерялась от неожиданности: «Откуда узнали, товарищ старший лейтенант?! Я ведь сама забыла...».

...В столовой личного состава с техником по приборам Лилией Беляковой поддерживаем аплодисменты в честь награждённых орденами, и от всей души радуемся за них.

Вроде бы мелочи, всего лишь штришки той далёкой поры, а как они были нужны, как помогали, как насыщали лёгкой радостью наши души.

Июль 1944-го — последний месяц моей фельдшерской службы. В первой его декаде отряд перебросили в Зябровку. Здесь снова встретилась со своей подругой Галей Цыганцовой. Полёты к партизанам почти прекратились, и вскоре БШПД, а вместе с ним и приданный ему отряд переехали к самой белорусской столице. Штаб разместился в деревне Лошица, где до войны находилась центральная усадьба совхоза с таким же названием. Мы с Галей были временно зачислены в резерв штаба, стали жить и работать в санотделе.

А вскоре настал долгожданный час полного освобождения Белоруссии. Вместе с канонадой ушёл на запад фронт. Казалось, что этот день должен принести только радость, стать праздником. Но так лишь казалось. Ещё дышала войной земля, ещё пугал опалёнными руинами Минск. И уже одно это заставляло постоянно думать о продолжающихся боях с неизбежными страданиями, увечьями и смертью, о необходимости продолжать службу в армии. Мы ждали, что вот-вот нас вызовут и прикажут собираться в дорогу. Могли ли мы даже подумать, что вместо этого нас из резерва военного штаба окончательно переведут в «резерв» мирного фронта. Нам предложили поступить в Минский медицинский институт, занятия в котором возобновлялись 1 ноября 1944 года. Поддержал предложение командования и военкомат: война идёт к концу, понадобится — отзовём. Это было настолько неожиданным, невероятным, но вместе с тем заманчивым и интересным предложением, что отказаться у нас просто не хватило духу. Мы совершенно не подозревали, какие трудности ожидали нас.

Где жить, питаться, как одеваться? Эти вопросы сразу стали со всей своей остротой. Да и медицинский институт встретил нас далеко не тёплыми и светлыми аудиториями.

Итак, не сняв армейских сапог и шинели, я стала студенткой. Правда, запомнился первый год учёбы не лекциями и работой с кни-

гой, а тяжёлым трудом, с носилками, лопатами, через завалы битого кирпича и мусора вошли мы в свои первые аудитории, где стояли наскоро сколоченные скамейки. Столов было очень мало, многие окна закрыты фанерой. Температура зимой держалась такая, что в стареньких «непроливашках» замерзали чернила. Учёба была не только холодной, но и полуголодной, к тому же неблизкой. Минимум полтора десятка километров отмеряла я в солдатских «кирзачах» ежедневно. Об организованном питании и общежитии тогда только мечтали. Хорошо — выручала верная подруга Галя. Она осталась работать в санотделе, и, благодаря этому, я всегда могла рассчитывать на ночлег и какой-никакой ужин. Спала на санитарных носилках, радовалась, если за ночь успевали просохнуть портянки — в сырую погоду в сапогах всегда хлюпала вода. Иногда в очень плохую погоду оставалась у моей однокурсницы Ани Коровиной-Перепечко, до этого — тоже военного фельдшера БШПД. Она жила в Минске по улице Лодочной.

В общем, хватало всякого. Но мы не унывали, более того считали себя везучими, даже счастливыми. Ещё бы, учиться на врачей, в столичном городе. Одно угнетало — что это счастье было даровано нам как бы авансом, раньше срока. Вот если бы то же самое, только со всеми, после Победы. Об этом часто мечтали, собираясь вместе.

А до неё, до Победы, оставалось ещё немало, нет — очень и очень много — почти полгода кровопролитных боев.

КОВАЛЕВСКИЙ ТИМОФЕЙ РОМАНОВИЧ

Родился в 1906 году в деревне Ботаничи Витебского района Витебской области. Член КПСС с 1930 года. Накануне войны — секретарь Житковичского райкома партии. В начале войны — в составе партизанской группы на территории Житковичского района. С марта 1943 года политрук отряда А. Д. Гурко 1-й Белорусской партизанской бригады. С июля по сентябрь 1943 года — исполняющий обязанности комиссара этой бригады, одновременно с июня по октябрь 1943 года — секретарь Суражского подпольного райкома партии. После войны на партийной и советской работе. Награждён четырьмя орденами, многими медалями.

КОМЕНДАНТ АЭРОДРОМА

Сознательно ограничивая свои воспоминания рамками событий, связанных с подготовкой и действием аэродромной площадки, должен заранее оговориться, что политрук отряда, а именно в этой должности служил я тогда, прямого отношения к её работе не имел. Всё, о чём рассказ, будет носить характер личных впечатлений от нескольких эпизодов, участником которых я был.

Не исключаю упреков в свой адрес. Например, по поводу излишней детализации, которую кто-то найдёт для стариновской памяти («через столько-то лет!») маловероятной. Что ж, воспринимать её буквально и не обязательно. Где-то было чуть-чуть и не так, что-то подзабылось. Не в этом соль. Главная задача виделась в другом: «подробничаньем» таким не просто сказать о факте, но попытаться восстановить его существо, внутреннюю атмосферу, донести смысл того, как это все двигалось...

Так уж вышло, что к лету 1942 года Суражчина моя оказалась неотрезанным от страны краем. Более чем 30-километровый участок лесисто-болотистой местности на северо-востоке Витебской об-

ласти — известные «Суражские ворота» — соединял оккупированную республику с Большой землёй.

Весть о том быстро разнеслась по Белоруссии и тысячи людей, в том числе и те, кто после множества попыток готов был разувериться в возможности прорваться через линию фронта, потянулись туда отовсюду.

Никто не мог сказать, сколько продлится такое положение. Одно было ясно: мириться с ним фашисты не будут, рано или поздно, но постараются заколотить эти «ворота» наглухо. Понимали это в столице, понимали и мы. Вот почему, несмотря на очевидную благоприятность обстановки, командование 1-й Белорусской бригады получило приказ в срочном порядке заняться строительством полевого аэродрома.

Удобное место выбрали быстро — у деревни Горкава Островского сельсовета. Выбор места решил и вопрос с ответственным за строительство. Им стал наш отряд, штаб которого находился неподалёку.

Вести строительство силами одних партизан? В принципе это было возможно, но тогда не могло быть и речи о скором завершении работы: их объём предполагался немалый.

Решили просить о помощи местных колхозников, тем более что с главной заботой — весенним севом — крестьяне уже справились.

Уговаривать никого не пришлось. В назначенный день и час к месту работы собралось много людей — в основном, труженики двух соседних хозяйств: колхозов «2-я пятилетка» и имени Карла Маркса. Правление первого колхоза располагалось в деревне Соболево, второго — в самой Горкава. Пришли с лопатами, топорами, пилами, принесли носилки. Тут же стояли телеги с запряжёнными в них лошадьми. Жители деревень знали друг друга, понимали важность дела, были привычны к физическому труду. Всё это избавляло от необходимости всякой агитации «за ударный труд», облегчало его организацию.

Конечно, само по себе строительство аэродромной площадки — задача новая, и отсутствие инженера или хотя бы толкового техника порой затрудняло работу. Тем не менее здравый крестьянский ум помогал вовремя находить верные решения, и дело спорилось.

С рассвета и дотемна трудились люди. Одни срезали лопатами кочки, другие вырубали кусты, спиливали деревья. Третьи песком

засыпали ямы и канавы, убирали камни. Песок возили с речки Волынки, бежавшей в 200 метрах от площадки.

Людей хватало, работа не прекращалась ни на один день, и всё же потребовалось две недели. Площадка получилась на славу: большая, а главное — ровная, с надёжной посадочной полосой. Назвать её настоящим аэродромом можно, понятно, лишь условно, но для лёгких У-2 она вполне подходила.

Участие в строительстве многих взрослых и даже подростков командование бригады поощрило весьма своеобразно: вручило специальные пропуска, позволяющие ходить к самолётам. Сегодня для кого-то из молодёжи подобная форма поощрения покажется мелкой и, не исключая, даже примитивной. Но это, если воспринимать данный факт, не учитывая особенностей времени. Следует учитывать, что «живого самолёта», как выражались некоторые, большинство в глаза не видело.

К первому прилёту готовились основательно. Командование распределило обязанности по обслуживанию площадки не только в соответствии с вкладом каждого в строительство, но и с учётом личных достоинств: деловитости, житейского опыта, авторитета среди односельчан. Так, группу по подготовке к розжигу костров возглавил житель деревни Горкава Потап Прохорович Чернышёв.

Было ему тогда уже за семьдесят. Дед, одним словом. Однако надо было видеть и знать этого деда, чтобы понять причину такого выбора. В своё время он служил в строевом полку царской армии и в полной мере ощутил горечь солдатчины. Но даже известная своей губительностью многолетняя муштра оказалась не в силах справиться с его удивительной натурой. Несмотря на свои годы, Потап Прохорович был полон энергии и оптимизма. Бодрость, исходившая от него, была настолько искромётной, бравой, заразной, что тут же передавалась окружающим, помогала делать любую, в том числе и нелёгкую работу, весело, дружно. Неординарной была и внешность деда Потапа. Высокую, крепкую и довольно стройную фигуру венчала большая, круглая, совершенно лысая голова. Кожа на голове была гладкая, туго натянутая. На розовом, без единой морщинки лице удачно соседствовали добродушный курносый нос, лукавые глаза и редко не улыбающийся рот. Нет, дед Потап никто не считал легкомысленным говоруном. Прежде всего он слыл, конечно же, тружеником, любил и умел работать, благо, сил у него хватало. Но рабо-

тать без шуток-прибауток не мог, это уж точно. Засмеется, бывало, и сначала шея, затем лицо, вся большая дедова голова порозовеет еще сильнее, потом и вовсе покраснеют, будто засветятся.

Стали, помню, спорить по поводу сигналов. Не могли уразуметь как так называемый «запечатанный конверт» — сигнальный код из пяти костров — для посадки расположить. Ведь тогда пятый костер в середину надо, а значит — на взлётно-посадочную полосу, под колеса самолёта? Мудрили, мудрили — ничего на ум не приходило. (Это позже выяснилось, что код сигнала был не посадочный, а на сброс). Тут конюх колхоза «2-я пятилетка» из команды Чернышёва и «врезал» своему начальнику:

— Как ни крути, — говорит, — а выходит, Потап, что в штабе про тебя прознали. Отсюда и фигуру такую дали.

— Как так? — не подозревая подвоха в такой серьёзный момент, спрашивает дед.

— Да вместо пятого костра ты своей лысиной, как огненным шаром светить должен. А как пойдёт самолёт на посадку, ты с полюсы в сторону — шась!

— Хоть шуткой, хоть смехом, было бы дело с успехом, — не сразу, но откликнулся дед.

Это был один из тех редких случаев, когда перепало и ему от местных острословов. Но дед не обижался: сам шутку уважал и у других юмор ценил. Единственное, чего недолюбливал Потап Прохорович, это когда его называли стариком. На этот счёт у него тоже была масса присказок, поговорок: «Стар козёл, да крепки рога», «Молодость плечами крепче, а старость — головой», «Стар дуб, да корень свежий» и другие.

Начальник аэродрома, как скоро стали звать Потапа Прохоровича Чернышёва партизаны и местное население, был ко всему прочему человеком крайне ответственным. Его не приходилось контролировать, о чём-то напоминать. Не помню случая, чтобы по его вине происходили какие-то заминки или недоразумения. Хотя служба его — и хлопотная, непростая. Причиной тому была, видимо, привычка делать всё по-хозяйски, с солидным «запасом прочности». Стали, например, готовить дрова для сигнальных костров, так дед Потап не успокоился, пока не напилили и не накололи их вдвое больше, чем прикидывали. Вроде бы можно и удовлетвориться, так нет же, проехав по дворам, собрал кулевой соломы, которую люди гото-

вили для крыш, потом подался с хлопцами на старые хутора, разобрали несколько холодных пристроек.

— «Такие дровишки не подведут, порох, а не дровишки, — спокойно объяснял дед скептикам.

И оказался прав. Неиспользованные дрова за лето подсохли, а сухой материал с хуторских построек намного облегчал розжиг костров. Кто-то, возможно, пожмёт плечами, заподозрит меня в склонности обнаруживать трудности там, где их вовсе нет. Что ж, поинтересуйтесь у переживших войну в оккупации: были ли сложности с огнём? Наверняка услышите не про спички, а про утреннюю беговую хозяйку по соседям «за угольком», про способы сохранить этот уголёк от одной топки печи до другой. Услышите и про такие древние орудия для добывания огня, как камень и кресало. После этого станут понятными и трудности, о которых я говорю. Тут одно дело возиться с растопкой печи, и совсем другое дело замешкаться с розжигом сигнальных костров. Это позже, уже помаявшись, «костровые» вместе со всем сельским людом приобретут более надежные источники огня в виде бензиновых зажигалок.

Последние были вполне обыденной вещью у гитлеровских солдат и поэтому могли попадать к партизанам самыми разными путями. Поначалу их чаще приносили старушки-крестьянки, которые ходили в Сураж обменивать молочные продукты на мыло, соль и другой дефицит. Попадали они к нам в руки и в качестве трофеев — при разгроме вражеских обозов и гарнизонов. Спрос на зажигалки был постоянным — и практично, и престижно — отсюда неудивительно, что у нас в отряде был даже свой мастер по добыванию зажигалок — подросток И. К. Бруев. Кроме зажигалок, он приносил из вражеских гарнизонов и ценные для нас сведения, поражая способностями видеть именно то, что надо.

Это лишь часть тех простых с виду и непростых в жизни «оргов-вопросов», что приходилось решать нам в процессе обслуживания аэродромной площадки у деревни Горькаво в 1942 году.

Ну, а самый памятный день того года, это, естественно, день прилёта и посадки первого самолёта. Ждали его все: и взрослые, и ребята.

И он настал.

Шесть костров — по три в ряд с каждой стороны взлётно-посадочной полосы — готовы для приёма самолёта. Дед Потап уже не раз обошёл своё хозяйство, проверил, всё ли на месте.

Во время последнего обхода, незадолго до назначенного времени, сообщил помощникам, что сигналом для зажигания костров будет красная ракета.

Когда совсем стемнело, некоторые подростки, кто пошустрее, тут же воспользовались этим, пробрались к кострам. Каждому хотелось быть поближе к самолёту. Но добродушный обычно Потап Прохорович шутить не намерен — ребят пуганули на полном серьёзе. Порядок есть порядок: у каждого костра только три человека — дежурные. Это и по правилам безопасности и по соображениям практического плана. Один высекает искру, другой держит наготове пучок соломы, третий — на подхвате — подуть, подать, прикрыть от ветра и прочее.

Деда Потапа вот уже десять минут не было ни у костров, ни среди людей, что затаились по границам площадки: вместе с кем-то из молодых «ушастых» пошёл к восточному краю площадки на «подслух». С ним и ракетница.

Ночь выдалась тёмная, тёплая, тихая. Только в районе деревенских сажалок подавали голоса неистребимые лягушки.

Тягостное и напряжённое ожидание оборвалось незнакомым растянутым звуком «пф-ф-ф». В воздухе вспыхнул красный шарик с длинным хвостом — пологая дуга на уровне деревьев. Легонько шурша и потрескивая, шарик погас где-то над центром площадки и почти в следующее мгновение на смену этим коротким, почти призрачным звукам и свету, пришло другое — чётко обозначенное в этой тишине — рокот мотора.

Самолёт!

Шум приближался, нарастал. Затаив дыхание, пытался определить место, где находится крылатая машина. Тщетно, рокот начал слабеть и почти исчез. Завертел головой по сторонам и только тогда заметил, как неузнаваемо изменилась окружающая обстановка. Ровно шесть костров, одинаковых, как близнецы, весело трепетали огнём, набирали силу. Тем временем самолёт вернулся. Невидимый, сделал над площадкой круг, второй, и вдруг словно провалился из темноты над поляной, неожиданно возник в свете костров, у самой земли.

Я ещё только осознавал происшедшее, как знакомая фигура деда Потапа со словами: «Один ноль в нашу пользу», — широчеными шагами проследовала мимо меня к самолёту. Желание уви-

деть лётчика было таким большим, что я не удержался, подался за Чернышёвым. Но на этот раз мне не повезло. Одному из молодых парней приспичило решить какой-то вопрос и, не найдя непосредственного начальника, он обратился ко мне. Пока выяснял, что к чему, прошло минуты три—четыре. Когда к кострам крутнулся, мотор уже снова рокотал, а самолёт по взлётной [полосе] разбежался. Только и увидел — силуэт в воздухе. Промелькнул и пропал в темноте. Сделал где-то над границей поля разворот, и — будь здоров, Тимофей Романович, «встретил». Злился и на себя, и на парня-партизана — не нашёл другого времени — да что тут поделаешь. Пошёл к кострам, деда Потапа искать. Расспрошу хоть, решил, как что было. Куда там.

— Только что здесь мельтешил, бегал, — говорит.

— А сейчас где? — спрашиваю.

— Там ищи, — на вторую линию костров указывают. — У грузов.

— Так ведь грузы здесь выгружали.

— Уже перевезли туда, Потап Прохорович распорядился.

Пошёл, куда указали — и там уже пусто.

— Тут не сгружали: близко, — разъяснили партизаны. — Прохорович дальше, вон к тем кустам пока складывать велел и часового там выставил, охранять. Сосунка какого-то.

У кустов действительно лежали не то тюки, не то мешки, закланнанные ветками. Был и часовой с винтовкой — парнишка лет шестнадцати. Не мужик, но и не «сосунок». По-моему, из Соболево. И другой, с виду постарше, совсем незнакомый.

Часовой хоть молодой, оказался ретивым. И только подходил к тем кустам, шагов 20 нас разделяло, если не больше, как почти нечленораздельное «Стой, кто идёт? Стрелять буду!» Вместе с клацаньем затвора слова пригвоздили меня на месте. Грешным делом почудилось, что «ненормальный» по инерции сейчас же и шарохнет, ответить не успею. Малость испугался, малость разозлился, но сдержаться сумел. Парней-то, в принципе, правильно все делал.

Спросил про деда-невидимку, а ребята почти в один голос:

— Да вои же дед, товарищ политрук! — и в сторону костра, от которого я только явился, показывают.

Ну, что ты скажешь, жмурки. У меня возникло чувство азарта. На время забыл даже, зачем он мне нужен, этот начальник аэродрома новоявленный. Главное — изловить, и всё тут. Шёл по тёмному

полно, посматривая как в отсвете костра передвигается фигура Потапа Прохоровича. Начал верить и, как ребёнок, радоваться мысли, что теперь-то уже поймал деда наверняка. До костра оставалось метров сорок. Я уже отчётливо видел пляшущие на блестящей голове Потапа Прохоровича отблески огня, когда... за моей спиной возник вполне внятный, теперь уже особенно знакомый, шум.

— Второй идёт! Самолёт! — радостно и немного истерично закричал один из дежурных, появляясь возле деда Потапа.

Дед зашурудил в костре палкой, и языки пламени вместе с миллионами искр устремились вверх, увлечённый, он сначала и не заметил меня, потом увидел, удивился:

— Тимофей Романович? Тимоша, тебе чево? Нарушаешь...

Начальник аэродрома явно не знал, как со мной поступить. Я и сам понимал, что оказался сейчас не к месту.

— Так, может, успею? — спросил у деда и тут же сообразил, что нет: самолёт уже здесь, казалось, шёл прямо на нас.

Дед Потап, неуклюже согнувшись, прихватил меня за рукав, потянул одновременно и от костра, и от взлётно-посадочной. Отбегали всего метров на 15 в сторону и присели. У-2 как-то неправдоподобно медленно, словно подвешенный на невидимых нитях, проплыл над взлётной и удалился в пространство между кострами слева и справа, его колёса коснулись земли.

Миновав костры, лётчик включил посадочную фару и навигационные огни. Фару, чтобы освещать местность впереди, огни — чтобы партизаны представляли габариты самолёта и после разворота случайно не попали под винт или плоскости.

Разгружали, как на пожаре: то суетливо набрасываясь на груз, большим числом, нежели требовалось, то кто-то один, не дождавшись напарника, пыжился с тюком или ящиком с патронами, не в состоянии извлечь его из узкого грузового отсека. В общем, чувствовались отсутствие элементарного опыта и первая горячка спешки, которые всегда создают эту самую суету. Несмотря на это, выгружались быстро, как и в первый раз: на 200 килограммов, как бы они ни лежали, много времени потребоваться не могло.

Лётчик бегом осмотрел взлётную, забрался в кабину, и через минуту о самолёте нам напоминали только груз да лёгкое удалявшееся тархтенье, пришедшее в тишине на смену крикам людей и натужным звукам мотора.

До прилёта третьего самолёта успели лишь перенести к кустам тюки и ящики, подправить костры. Посадка, разгрузка, взлёт — всё было похожим. Разве что торопились теперь не для того, чтобы освободить площадку, а для того, чтобы потрахить лётчику. Он тревожился и не без основания, поспеет ли по тёмному до линии фронта.

Рассвет и впрямь был близок. В полчаса, пока гасили костры, посветлело небо, поблекли и стали исчезать звёзды — сначала на востоке, потом над головой и, наконец, на западе. Ночь ушла, но спать не хотелось. Только, когда покидали аэродром, когда немного убавилось нервное напряжение, все ощутили усталость и озноб.

Но ни они, ни приглушённая дремотность раннего утра не могли снизить настроения удовлетворенности. Люди шли к своим деревням, радостно переговаривались на ходу. Каждый, кто был хоть как-то причастен к прошедшим событиям, подчеркивал важность своей роли. Особое внимание было к тем, кто находился рядом с лётчиком и У-2, участвовал в выгрузке.

Днём я узнал, какие грузы доставили. Здесь оказалась большая часть тех остро необходимых вещей, которые прочно вошли в традиционный «партизанский ассортимент» многих бригад и отрядов республики: автоматы, патроны, гранаты, тол, медикаменты, газета, журналы и листовки, а также письма: служебные — командованию нашего и других отрядов, личные — партизанами, местному населению — от родственников и родных на Большой земле, из действующей армии.

Как ни суетлива и напряжённа была первая ночная вахта дедовой команды, как ни мал был приобретённый опыт, но даже его хватило Потапу Прохоровичу, чтобы сделать отдельные практические шаги, способные что-то улучшить, подправить.

В тот же день к площадке поехали телеги с песком, а дед Потап, получив «добро» от командира отряда, продолжил «оргнабор» в свою команду. Песок, как выяснилось, предназначался для быстрого и культурного тушения костров. Он маскировал старые кострища при смене кодовых сигналов, избавлял от необходимости нарушать, а потом заделывать плотное естественное покрытие площадки, если бы дежурные вдруг решили, как и в первый раз, забрасывать костры землёй. Единодушно отвергли и подсказанное «здравым смыслом» число костровых. Тот же опыт показал, что их должно быть в два

раза больше, с тем, чтобы после посадки самолёта одни, не отвлекаясь, разгружали самолёт, другие — следили за кострами и окружающей обстановкой, могли быстро прикрыть, а то и погасить костры в случае опасности.

Став уделом одних и тех же людей, приём самолётов и уход на площадке выполнялись четко и организованно: люди знали свои обязанности, правила безопасности, дорожили принадлежностью к группе обслуживания, как её называли.

С увеличением численности команда деда Потапа значительно расширила и свои функции. Кроме заготовки дров, розжига костров, разгрузки-загрузки самолётов и текущего ремонта взлётно-посадочной полосы распространяла получаемые газеты, журналы по штабам отрядов и деревням. Кому-то покажется, что подобный круг забот, да ещё связанных с неблизкими перемещениями, вряд ли мог быть под силу группе из даже трёх десятков человек. И всё же это факт. Просто здесь опять сыграла свою роль природная сметливость Потапа Прохоровича. Комплектуя команду, он включил в неё много подростков из окрестных деревень Горкава, Хотолы, Соболево, Беликово, отбирая наиболее трудолюбивых и энергичных, примеченных им ещё во время подготовки площадки. Среди них комсомольцы Пётр Якубенко, Иван Киселёв, Виктор Жаворонков, Григорий Якубенко, Сергей Боборыкин, Григорий и Иван Дроздовы, Иван Тимофеев и другие.

Сохранять в тайне существование нашего аэродрома было невозможно. Вскоре о нём проведал противник. Но знать — это ещё не значит достать.

На левой стороне реки местность переходила из рук в руки. То она была под контролем партизан, то там хозяйничали гитлеровцы и полицейские. И тогда всего два, от силы два с половиной километра, плюс ширина Западной Двины, отделяли нас от фашистов и их прихвостней. Правобережье почти всё время находилось у нас.

Поскольку удаление площадки даже для тяжёлых минометов было околопредельным, неприятель выносил огневые точки близко к противоположному берегу. Мы принимали меры предосторожности. В дни, когда ожидался самолёт, к реке засветло посылались пулемётчики и автоматчики. Подростки обычно несли патроны, лопаты, еду, помогали окопаться. Дежурили до тех пор, пока не покидал площадку последний самолёт, а в основном до утра.

Бывало, что фашистам удавалось схитрить: днём они вроде бы не проявляли к нашей стороне никакого внимания, а в темноте незаметно подвозили на лошадях миномёты. Стрельба начиналась в момент розжига костров или тогда, когда, приняв один самолёт, ждали следующего. Представьте, лётчик видел костры и уверенно шёл к площадке, а в это время по ней палили с противоположного берега. За шумом мотора он ничего не слышал и не подозревал. К тому же многие, не будучи уверенными, что их слышат свои, а также в целях безопасности, включали вблизи площадки навигационные огни. Это демаскировало. К миномётам подключались пулемёты. Плотность огня становилась опасной, несмотря на расстояние и малоприцельную стрельбу. Поначалу выход мы находили в том, чтобы береговой пост отвечал огнём, а дежурные на площадке срочно тушили костры. Лётчик догадывался: что-то неладно, выключал навигационные огни и уходил обратно. Вскоре условились — в случае опасности давать жёлтую ракету.

Обстрелы были не единственным источником тревог. Случались бомбардировки ночью и днём, карательные операции против партизан и мирного населения правобережных деревень. Участились срывы с получением грузов, усилилась угроза жизни лётчиков и партизан. Это заставило нас предпринять единственно реальную контрмеру: построить в конце 1942 года запасную площадку недалеко от деревни Будислово. Она интенсивно использовалась, особенно весной и летом 1943 года. Комендантом её был житель деревни Круподеры Леонов.

Чаше других на обе площадки прилетали ребята из 105-го авиаполка — помню Н. И. Жукова, И. Л. Тарасова, В. С. Ползунова, Д. П. Кузнецова, командира их эскадрильи А. В. Федотова, А. П. Мамкина, А. В. Жогу, В. П. Денисова.

Первое время мы, пожалуй, и не задумывались над тем, как летают к нам эти парни. Были радость, а то и восторг от вида непривычной глазу техники, сознание, что там о нас помнят и поддерживают, чувство благодарности, выплёскиваемое на тех, через кого эта поддержка осуществлялась, то есть лётчиков. Уважение к ним — поначалу от впечатления некоей недоступности, исключительности их «неземной» профессии, значительно углубилось позже, когда чуток поулеглись эмоции, и глаза людей, кроме самолёта, лётчика и груза стали замечать рваные отверстия в плоскостях и фюзеляже от

осколков и пуль, усталость и тревогу в лицах лётчиков, хоть и прятали они их за улыбками и внешней бодростью. Даже, казалось бы, совсем немой груз говорил иногда громко, убедительно: брикеты тола, гранаты, патроны и... детонаторы, отделённые от всего этого арсенала ящиком медикаментов — вызвали к одному: благосклонности его Величества Случая.

Чего уж там говорить, каждый полёт тех молодых парней был героизмом. Вечная им слава и благодарность.

МАРКЕВИЧ СЕРГЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился в 1916 году в деревне Стайки Ушачского района Витебской области. Член КПСС с 1944 года. До войны — аспирант АН БССР. Перед началом войны служил в Красной Армии. Участвовал в оборонительных боях. С сентября 1941 по июнь 1942 года — руководитель Великодолецкой подпольной партийно-комсомольской группы. С июня 1942 по июнь 1944 года — заместитель командира бригады «Дубова». После войны на советской и научной работе. Доктор химических наук. Награждён четырьмя орденами, медалями.

РЕЙСЫ БЕССМЕРТИЯ

Активная вооружённая борьба партизан против фашистских оккупантов в Ушачском районе развернулась с лета 1942 года. За короткий период времени в конце сентября было разгромлено более десяти мелких гарнизонов и довольно сильный гарнизон в г. п. Ушачи. Через несколько дней состоялся совместный массовый митинг партизан и жителей района, посвящённый его полному освобождению от захватчиков.

Убедительные успехи партизан способствовали тому, что желающих вступить в их ряды было больше, чем наши возможности обеспечить их оружием. Весь наш арсенал состоял из оружия и боеприпасов, накопленных в период подпольной работы, а также захваченных у фашистов.

Из 12 человек, в мае отряд вырос до 60 в июне, а в июле насчитывал уже 90 человек. Желających же были сотни. Что делать? Как дальше развивать партизанское движение? Вопрос этот для нас был принципиальным, основным для того времени.

Мы понимали, что прежде всего надо рассчитывать на самих себя, на самообеспечение. Был брошен клич: хочешь стать партизаном — добывай винтовку или автомат, отними их у противника. То был наш основной и пока единственный способ решения задачи.

Однако, если винтовка или автомат могут служить долго, то с боеприпасами — патронами, гранатами дело сложнее. Они расходуются в бою, но не всегда приобретаются в нём в нужных количествах, потому что бой на полное уничтожение — явление не такое уж частое, и отходящий противник всегда норовил забирать как вооружение, так и боеприпасы, ясно осознавая их будущее назначение.

Вот почему первоначально мы сосредоточили усилия на поисках оружия, оставленного частями Красной Армии при отступлении, а также на захвате мест возможного их складирования. Этим путём мы кое-что действительно приобретали. Отряду удалось, например, разгромить немецкий гарнизон и захватить склад с артснарядами в районе бывшего размещения наших артподразделений — на 116 километре железной дороги Лепель—Орша. Сейчас это станция Заслоново. Добыв и отремонтировав две 76-мм пушки, к осени 1942 года мы ухитрились создать артдивизион на конной тяге. Положение со снарядами считали вполне удовлетворительным, и потому некоторую их часть даже пустили на выплавку тола для диверсионно-подрывных работ.

И всё-таки эти эпизодические удачи не решали вопроса с обеспечением боеприпасами для полноценной борьбы с живой силой, не говоря уже о технике: танках, бронетранспортёрах.

Тогда и стали поговаривать о перспективе получения боеприпасов с Большой земли, как называли мы территорию страны, не захваченную противником. Но как это сделать? Ведь зарождались мы самостоятельно: из подполья — в лес. Радиопередатчиков не имели и потому связи с советским тылом поддерживать не могли.

В этих условиях оставался один выход — идти пешком за линию фронта на связь с Витебским ОК КПБ. После обсуждения с Дубовым (Фёдор Фомич Дубровский) складывавшейся ситуации приняли решение, что за линию фронта отправлюсь я.

Естественно, идти за тридевять земель в одиночку — дело гиблое. Во-первых, предстояло преодолеть территорию, контролируемую фашистами, что без знаний точного размещения всех гарнизонов, постов и маршрутов патрулирования — затея малореальная. Во-вторых, предполагалось, что я возьму с собой хоть какую-то документацию о нашей деятельности: работе подполья, о наших планах, численности, боевых вооружённых действиях, чтобы подтвердить существование бригады.

Успех подобного перехода можно было обеспечить хорошей разведкой на всём пути следования, что опять же не сделать в одиночку. Наконец, мы совершенно не представляли тогдашних возможностей Большой земли. Даже если пройти через все препоны, и там окажется необходимое оружие, сможет ли обком дать людей для его доставки в отряд? А само расстояние, которое предстояло протоптать по бездорожью, оставляя на снегу следы? Все эти соображения склоняли к мысли о необходимости похода группой.

Её решили сформировать из девяти человек. А добровольцев нашлось около сотни. Затрудняясь, кому отдать предпочтение, я решил посоветоваться с командиром. Фёдор Фомич хорошо знал каждого, но и для него этот вопрос оказался непростым. Он долго молчал, потом как-то глубоко вдохнул и с крестьянской хитрецей, вроде бы невзначай, безобидно эдак сказал:

— Знаешь, Сергей, не будем людей обижать. Бери всех, но без оружия.

Мы оба рассмеялись. Но тут выяснилось, что сказанная, как мне показалось, в шутку фраза «бери всех, но без оружия» — это серьёзная идея Дубровского, что она, оказывается, давно теплилась в его душе. Что ж, хоть и рискованно, зато в случае удачи каждый может заполучить винтовку, а то и автомат. Ещё поговорили и решились: вместо девяти — девяносто. Конечно, совсем без оружия это уж слишком. На 90 человек взяли 8 винтовок — для группы оперативной разведки, и одновременно, чтобы иметь хоть элементарную возможность оградить себя от каких-то мелких неожиданностей. Было условлено, что в случае серьёзной угрозы рассредоточиваться, попросту — разбегаться, а затем опять находить возможности сбора и дальнейшего движения.

Чтобы ни при каких обстоятельствах наши материалы не попали врагу (а я их нёс в своём рюкзаке), мне было разрешено взять с собой автомат с запасным диском, пистолет парабеллум и две гранаты. С такой вот экипировкой вышла наша группа из лагеря Антуново, который располагался в лесном массиве западнее дороги Путиловкичи—Карчи, 11 декабря 1942 года.

Достигли Западной Двины на участке Полоцк—Витебск. В районе деревни Островляны получили необходимую информацию от разведчиков партизанской бригады им. В. И. Чапаева и продолжили путь курсом Козьяны—Конашн—Селезни—озеро Коровино (что за-

паднее более крупного озера Усвяты). Решили любой ценой добраться до бригады «Батьки Миная», которая контролировала участок разрыва фронта, так называемые «Суражские ворота». За поход продолжительностью 19 суток мы преодолели такие опасные рубежи, как реки Западная Двина, Оболь, шоссейные и железные дороги Полоцк—Витебск и Витебск—Невель, ряд крупных гарнизонов. Шли в основном ночью. Днём отдыхали в лесу, где кроватью были еловые ветки, высланные на снегу. Готовили и принимали пищу тоже ночью, так как днём по дыму костра нас могли обнаружить. Были и пути и досадные казусы. Однажды, когда мы достигли района крупного населённого пункта Кильяны*, и порядком устали, я стал думать о привале. Но где выбрать точку? По карте и компасу определил, что недалеко вроде бы должна быть лесная опушка. Вдали на фоне снежной белизны увидели хутор со светящимся в окошке дома огоньком. Посылаем в разведку — уточнить расстояние до опушки леса. Получаем ответ: 3 километра. Облегченно вздохнули и собираемся с силами, чтобы преодолеть это расстояние. Прошли указанные километры — никакой опушки. Посылаем новую разведку. А та приносит совсем обескураживающее известие: до цели километров двенадцать. У людей начинают пошаливать нервишки. Но ничего не поделаешь: каждый на глазок, по-своему меряет расстояние. Поливая разведку крепким словцом, партизаны топают дальше.

Или такой случай. На последнем этапе переходим линию фронта через озеро Коровино. И надо же, в это время из-за облаков показалась луна, засветила всем своим серебром. На фоне снежного покрова озера эта цепочка, растянутая не менее чем на 300 метров, видна, как на ладони. Если вдруг появится ночной разведывательный самолёт фашистов, то ему ничего не стоит нас перекосить. Думаю об этом, и кошки скребут на душе: что делать в такой ситуации? Передаю по цепи приказ: в случае появления самолёта противника всем разбегаться в разные стороны и зарываться в снег. К счастью, ничего не произошло, и в скором времени мы благополучно встретились с красноармейцами. Это было в ночь на новый 1943 год.

Все наши скудные продовольственные запасы к этому времени иссякли, а у солдат разжиться особенно было нечем. Единственное,

что смогли они нам дать — мешок ржи, которой подкармливали лошадей. Мы его разделили поровну: каждому по солдатской кружке. Подкрепились зерном да водичкой и дотянули до деревни Ясиновец, где размещался Витебский ОК КПБ. Зато тут нас ждала великая радость. Оружием одарили отменным. Шутка ли сказать, в группе 90 автоматов, 3 противотанковых ружья и по мешку патронов. Теперь все были безумно храбрыми и готовыми на любые переходы. Я передал руководство группой Михаилу Жукову, а сам задержался на неделю для более полного доклада обкому партии. Встречи с секретарями обкома Иваном Андреевичем Стуловым, Акимом Александровичем Жилияниным, председателем облисполкома Ильёй Николаевичем Рябцевым и уполномоченным БШПД Иосифом Ивановичем Рыжиковым оказались чрезвычайно ценными. Мы внимательно обсудили все наши проблемы, в том числе деятельность бригады и положение в зоне в целом. Особенно обстоятельно говорили о планах. Все сходились во мнении, что активизация борьбы и конкретная помощь Красной Армии возможны лишь при координации действий отдельных отрядов и бригад, установлении непрерывной и надёжной радиосвязи и особенно обеспечении партизан оружием и боеприпасами, медикаментами. Говорили и о частностях. Например, о раненых, больных. К тому времени их у нас появлялось всё больше: в партизанских госпиталях далеко не во всех случаях имелись условия для успешной борьбы за жизнь и здоровье людей. Именно тогда, в обкоме, разговаривая с представителями БШПД, мы условились организовать по возвращению надёжный приём планера или самолёта с грузом и опытным специалистом аэродромного дела.

Обсуждая вскоре все требования к будущей площадке, мы признали, что наиболее удобным и надёжным для этого местом будет участок между деревнями Новоселье и Сержаны, что западнее деревни Гута Ушачского района.

Площадка вполне ровная, длиной более 3 километров и шириной свыше одного, справа лесной массив, слева — речка Ушачка. Площадку только нужно должным образом спланировать, сделать надёжную взлётно-посадочную полосу. Ведь земля там раньше запахивалась. Ещё — продумать систему сигнализации, подобрать группу обслуживания. Набросали рабочий план и, не откладывая в долгий ящик, взялись за дело.

* Так в тексте. Возможно — Козьяны.

Первым совершил посадку на нашу площадку планер Георгий Степановича Малиновского. Радости нашей не было предела, эмоции были на уровне объятий и поцелуев. Помню, Георгий в этой эйфории снимает мою партизанскую шапку и отдает свой лётный шлем. Я потом в нём прошёл все остальные дни партизанщины и уже после освобождения Белоруссии передал в Лепельский музей.

После рейсы стали регулярными. Практически не менее раза в неделю, а при хорошей погоде и каждую ночь.

Лётчики 105-го гвардейского полка гражданского воздушного флота под командованием Евгения Томасовича Клуссона бывали у нас так часто, что воспринимались как бойцы нашей бригады, с той лишь разницей, что делали они своё дело не на земле, а в воздухе. В их образах концентрировались тогда мастерство, хладнокровие, выдержка, оправданный риск. Они сейчас перед моими глазами, словно наяву, храбрые и душевные друзья: Александр Мамкин и Иван Тарасов, Афанасий Жого и Василий Ползунов, Владимир Денисов и Николай Голованов, другие парни партизанской эскадрильи.

По мере накопления опыта возникла необходимость расширить географию посадок. Это диктовалось как соображениями партизанской тактики, так и задачами безопасности, иногда просто удобством. Так возникла посадочная полоса около деревни Плино, что недалеко от аэродрома Гута. Кроме того, в зимнее время широко использовались ледовый покров озера Вечелье близ Ушачей. Именно с этого озера были отправлены в тыл более полтораста детей Полоцкого детдома, у которых фашисты намеревались выкачивать кровь для своих солдат.

После перебазирования партизанской бригады «Дубова» в Чашникский район был оборудован ещё один аэродром — недалеко от деревень Заборье и Ляховичи, затем небольшая площадка у деревни Вирки, что вблизи населённого пункта Столбцы. Она не имела никакого оборудования, но как запасная, «аварийная» была вполне надежной и для У-2, и для планеров. В зимнее время приём самолётов надёжно обеспечивался на льду озера Лукомского, а также на площадке около деревни Пострежье. Последняя не раз выручала партизан во время карательных экспедиций 1943—1944 годов.

По мере роста наших сил и враг накапливал опыт, осваивал всё новые и новые тактические приёмы борьбы против нас. При разработке своих операций фашисты придавали исключительное значе-

ние изучению мест дислокации партизан, всё чаще и чаще делая ставку на фактор внезапности — одной из первейших основ тактики самих народных мстителей. Более того, для борьбы с партизанами стали готовиться спецвойска, солдатам которых по специальным методам прививалось чувство психологической уверенности во время боёв в лесных условиях, снимался «страх леса». Подтверждением тому были не только различные документы, попадавшие нам в руки в результате разведывательных операций и боевых акций, обнаруженные в архивах Германии уже после войны, но и непосредственные операции гитлеровцев против нашей бригады. Вот хотя бы такой пример. Весной 1944 года в районе Воловой Горы — большого лесного массива, что южнее Лепеля — дислоцировались три наших отряда. Там же находился бригадный госпиталь. Место считалось надёжным, глухим и было по существу стационарной базой, где хранились запасы продовольствия, содержалось резервное стадо скота, где во вполне приличных землянках партизаны могли жить не только летом, но и зимой, получить передышку после боёв.

В результате тщательной разведки фашисты установили дислокацию нашей базы и однажды скрытно и неожиданно окружили её. Хорошо, что отсечённые карателями дозорные смогли уйти и сообщить в штаб о беде. Все мои попытки как руководителя разведки, установить контакт с окружённой группой партизан оказались безрезультатными. Кольцо было весьма плотным: пятидесяти, максимум стометровые участки по дорогам и лесу разделяли окопавшихся немцев, не позволяли пройти через заслоны. Положение казалось безнадежным: под угрозой жизнь более 300 партизан, наши продовольственные запасы (скот, хлеб).

И здесь нас выручили «небесные братья».

Мы срочно радировали командованию 105-го гвардейского авиаполка, попросили разрешения оставить у нас одного лётчика с машиной, чтобы помочь решить оперативную задачу по связи с окружённой группой.

Прилетел, помню, лётчик Иван Лукьянович Тарасов на своём У-2, доложил: «Прибыл в ваше распоряжение для выполнения заданий командования партизанской бригады».

Самолёт отрупили и замаскировали в кустах, а сами засели в землянке — обсуждать план полёта. Долго обсуждали и пришли к выводу: лететь можно только днём. Почему? Потому, что на Воловой Горе никаких посадочных площадок нет. Зато лес знатный —

высоченные ели, сосны, да березы, ещё времен императрицы Екатерины II, высаженные вдоль соединительных каналов (это был один из участков старинного пути из варягов в греки). Дорога среди них была единственным местом, где можно было надеяться приземлиться. Но ночью этого не смог бы сделать даже такой опытный пилот, как Иван Тарасов. Мы все осознавали, какова степень риска.

Летать днём на У-2 в тылу врага, за сотни километров от линии фронта было бы безумием, окажись в наличии хоть какой-то другой вариант. Но его не было. Как не было и времени.

Итак, решили лететь на минимальной высоте, где можно над речкой, где можно — ниже деревьев. Главное — подальше от населённых пунктов. Сообщаем комбригу о готовности, получаем его благословение и ровно в 12⁰⁰ вылетаем с партизанского аэродрома Гута.

От гула мотора на таком самолёте, как У-2, разговаривать невозможно. Разместившись позади Ивана Лукьяновича, своеобразно выполняю штурманские обязанности: когда надо держать курс правее, жму ему на правое плечо, когда левее — на левое, когда ниже — на оба сразу, если быстрее — легонько подталкиваю в спину вперёд, медленнее — напротив, тащу к себе. Одновременно, понятно, наблюдаю и за обстановкой в воздухе.

Не пролетели и полпути, как в небе показался «мессер». Похлопываю по плечу и показываю Ивану Лукьяновичу «вражью птичку». Снижаем скорость и высоту полёта над речкой Ушачкой, идем ниже деревьев. К счастью, немец нас не замечает, и мы уходим. С нашей скоростью 90—100 километров в час и его 500—600 мы — предмет малоподвижный, да ещё «маскируемся деревьями» — так что всё понятно.

Впереди шоссе Лепель—Бегомль. Здесь дело сложнее: вражья стая полностью контролирует его. Избираем участок (а я всю эту местность пешком протопал вдоль и поперёк), на котором к противоположной магистрали сразу за лесом начинается болотистая часть с низкорослыми карликовыми кустарниками.

При подходе к шоссе видим немцев. Иногда, как известно, лучший метод защиты — нападение. Иван Лукьянович направляет самолёт прямо на них, до предела снизив высоту — имитирует атаку. От неожиданности нашего появления и очевидности угрозы фрицы прямо очумели: одни инстинктивно стали падать на землю, другие бросились к щелям-окопам. Десяток секунд — и мы уже в безопасной зоне, почти «стрижем» кусты над тем самым болотистым участ-

ком. По достижении Екатерининского канала, соединяющего реки Эссу и Березину, начинаем покачивать крыльями, махать руками стоящим внизу в лагере партизанам.

С трудом находим место посадки.

Горячее, «на ходу» совещание с командным составом рождает поистине оперативный план совместных действий партизан бригады с окружёнными, и мы собираемся в обратный путь.

Взлёт с нмевшегося пятачка требует искусства ещё большего, нежели посадка. Но на войне, видно, нет границ трезвому риску и расчёту. Иван наделён этими качествами сполна: мы благополучно взлетаем.

Маршрут обратного пути мы изменили, настроение архибодрое: сработана главная часть задачи. Хочется петь и бить врага. Правда, наше вооружение для активных действий с воздуха явно слабовато: у Ивана один пистолет «ТТ», у меня — автомат, пистолет и две гранаты. Решили и этот свинец подарить фрицам.

По достижению шоссе Тарасов снова «атакует»: до предела снижает самолёт и идёт на группу солдат и офицеров, а я, выдернув кольца, бросаю свои «лимонки», поливаю из автомата.

Участок этот в стороне от предыдущего, немцы нас не знают, а бомбёжка и обстрел хоть и слабые, но, благодаря внезапности, срабатывают таким же образом: мы благополучно проскакиваем. А ночью совместными действиями основных сил бригады и окруженных блокада была прорвана.

Как уже говорилось, в течение 1943—1944 года фашисты осуществили целый ряд крупных карательных операций против партизан. И хотя потери партизан были порой значительны, тем не менее без обеспечения боеприпасами, взрывчаткой, медикаментами они были бы ещё большими. И тут роль авиации трудно переоценить.

Глубоко осознавая приближение решающей битвы за Белоруссию, я, как ответственный за разведку, направил усилия на выяснение планов действия фашистского командования в отношении партизанской зоны от Полоцка до Борисова, то есть той части, которая составляла на участке фронта Полоцк—Витебск—Орша огромный стратегический плацдарм, где в глубину от линии фронта у фашистов не было ни одного серьёзного оборонительного рубежа. То была наша партизанская зона, на которой с осени 1942 года мы были практически полными хозяевами. Эту ситуацию хорошо понимало и ко-

мандование 3-й танковой армии, штаб которой во главе с генерал-полковником Гансом Рейнгардом находился в Витебске.

Вот как охарактеризовал бывший немецкий штабной офицер полковник Людендорф сложившуюся обстановку: «Партизанские части численностью 15 000 человек, действующие в районе Ушачи, к юго-востоку от Полоцка, с зимы 1943 года до начала лета 1944 года лишили 3-ю танковую армию возможности пользоваться шоссейной дорогой Лепель—Березино—Парафьяново, пересекавшей железную дорогу Молодечно—Полоцк. Эта была единственная «дорога», которая вела из района дислокации армии на запад через огромные, лишённые дорог, лесные и болотистые районы у прежней советско-польской границы. Она приобрела для армии жизненно-важное значение после того, как противник прервал движение на единственной другой линии снабжения — железной и шоссейной дорогах Орша—Витебск. Партизаны нам угрожали практически ежедневно в течение всего периода боёв зимой 1943/44 года, а также тогда, когда танковая армия была вынуждена отодвинуть свою линию фронта на несколько километров к западу, и вышеуказанные шоссейную и железную дорогу уже нельзя было использовать для снабжения армии. Для того, чтобы поддерживать движение на этой жизненно важной дороге, у нас вплоть до начала лета 1944 года не было необходимых сил. Таким образом, мы не могли решить эту задачу, хотя для нас было чрезвычайно важно открыть и поддерживать движение на этой дороге».

Хотя оценка полковника Людендорфа в основном объективна, и мы тоже понимали, что на этот момент фашисты не могли уничтожить партизан, но было ясно и другое — они обязательно предпримут всё возможное, чтобы нейтрализовать партизан и обезопасить свои тылы.

Поиск ответа на вопрос, какими будут эти действия, и был главной моей целью. В коротком воспоминании подробно осветить все нюансы этой работы не представляется возможным. Но кратко я расскажу, как она проходила, и о роли авиации в этом деле.

В период Курской битвы из Орловщины и Брянщины были эвакуированы подразделения «РОНА» — Русской освободительной народной армии. Вся эта «братия» с семьями прибыла в нашу зону для создания «Лепельского самоуправляющегося округа». С первых же дней усилия «роновцев» были подчинены интересам разведотдела

3-й танковой армии. Почувствовав это, я предпринял попытки установить личный контакт с кем-нибудь из её командиров. Не углубляясь в детали, скажу, что удалось выйти на заместителя комбрига «РОНА» по разведке Бориса Краснощёкова, который в последующем сумел похитить из штаба армии план уничтожения партизан Полоцко-Лепельской зоны, известный сейчас в исторической литературе, как карательная экспедиция под кодовым названием «Флорингфест» — «Праздник весны».

О добытых разведданных мы сообщили П.К. Пономаренко и указали место посадки самолёта для моего вылета — озеро Лукомское — пока это возможно: в конце марта 1944 года на озере ещё был лёд. В тот момент мы с комбригом Дубовым находились на партизанской базе «Воловая Гора» и обсуждали... возможные последствия моей гибели. Это, конечно, шутка. Если же серьёзно, то речь шла о том, как лучше поступить в создавшейся ситуации. Дело в том, что, обрадовавшись удаче и сознавая важность добытых документов и необходимость срочной их доставки в центр, мы «забыли», что информация, содержащаяся в них, необходима как воздух В. Е. Лобанку, возглавлявшему тогда оперативную группу ЦШПД и координирующему действия партизан зоны.

«Пока документы доберутся в Москву, пока примется решение, — рассуждал Дубровский, — ситуация может измениться. Пусть Рейнгард не станет менять сам план, но он может изменить время начала операции. Инициатива будет утеряна. В конце концов, Сережа, — произнёс Фёдор Фомич те самые «заупокойные» слова, по поводу которых я шутил, — ты можешь... и не долететь. А документы — в одном экземпляре...».

С этими доводами следовало согласиться. План действий был несколько изменён. Решили, что в эту ночь вместо меня полетят раненые. Я же с документами срочно мчусь не на озеро Лукомское, а на Вечелье и там подробно информирую обо всём лично Лобанка. Оттуда уже и заберёт меня Иван Тарасов, предупреждённый Дубровским.

Так и сделали. Я двинулся в путь, благополучно достиг Вечелья и сделал всё, что было намечено. На следующую ночь Тарасов доставил меня от Лобанка на прифронтовой аэродром в Торопце, а отсюда, уже на другом самолёте, я был переправлен в столицу.

После беседы с начальником БШПД П. З. Калининым я срочно вылетел в Ново-Белицу Гомельской области, где находился П. К. По-

номаренко. Оперативное совещание, обсуждавшее разведанные, не исключало, что история с документами — хитрый шаг со стороны контрразведки немцев, и приняло решение продублировать их. Через неделю уже не было сомнений, что эти данные достоверны, так как по ряду направлений началось движение войск и техники в сторону зоны.

Спешу обратно в путь по тому же маршруту: Ново-Белица — Москва — Торопец. А вот где садиться дома, в партизанском крае — неизвестно: 11 апреля начались действия карателей, тот самый «Праздник весны»...

Естественно, немецкая авиация не только бомбила лагерные стоянки партизан, деревни, но и площадки, через которые шла подпитка народных мстителей гранатами, взрывчаткой, противотанковыми ружьями и другим. Поскольку ни на одну из них сесть было невозможно, оставалось воспользоваться тем «аварийным аэродромом», о котором я уже упоминал — участком ровного поля у деревни Вирки. Эта деревня находилась за озером Лукомским (и на нем посадка исключалась ввиду контроля немецкой авиации и ненадёжности ледового покрова в первой половине апреля). Доставлял меня туда ночью тот же Иван Лукьянович Тарасов. Посадка прошла благополучно, без всякой предварительной подготовки посадочной полосы, без сигнальных огней. О нашем прилёте никто не знал и не был предупреждён — ни партизаны, ни местные жители. Только так и можно было обеспечить безопасность в период карательной экспедиции. Это был риск, но риск обоснованный. Сразу приступил к командованию бригадой, потому что комбриг был вызван в Москву.

24—25 апреля в бой вступили крупные части противника при поддержке большого количества танков «Тигр» и самоходных орудий «Фердинанд». В этих условиях деятельность лётчиков была, без преувеличения, героической, а для партизан, их судьбы — решающей. Прежде всего они осуществляли разведку наземных войск противника с высоты 700—100 метров. А это было непросто, практически под непрерывным огнём. Огня тогда было много, не только ружейно-пулемётного, пушечного, но и настоящего. Наступая, фашисты сжигали всё на своём пути. А линия обороны партизан безошибочно определялась лётчиками по тысячам трассирующих полос, зареву пожаров, которое наблюдалось за 70 и более километров.

Распыление партизанских сил на мелкие отряды, что укрывались главным образом в лесистой местности и вели круговую обо-

рону, потребовало изменить принцип доставки грузов и боеприпасов. В основном их просто сбрасывали с высоты 25—50 метров, а то и с бреющего полёта, пересекая огневой рубеж буквально над головами у карателей. Дело усложнилось, когда 27 апреля противнику удалось обнаружить расположение базового аэродрома нашей авиации в Чухилино, куда сразу же начались постоянные воздушные налеты с бомбардировкой и обстрелами. В те дни авиаторы делали, казалось, невозможное. Их боевая отвага усиливала стойкость партизан, способствовала прорыву части населения Ушачского района из кольца окружения в район Чашники—Сенно. Здесь мы пока имели возможность принимать самолёты с посадкой на точках Заборье (бригада «Дубова») и Подберезье (бригада В. С. Леонова)*. Такая возможность сохранялась до середины мая, пока каратели не повели наступление и на этот участок.

И снова отважные лётчики совершали свои огненные рейсы, рейсы, за которые платили и платим благодарной памятью мы, оставшиеся в живых, и за какие, я уверен, будут вечно платить тем же наши потомки.

* Сенненская партизанская бригада. Действовала в Сенненском, Чашникском, Лепельском районах Витебской области.

**ИЗ ПИСЕМ
ШТУРМАНА 19-ГО ОТДЕЛЬНОГО
АВИАОТРЯДА БШПД А. Н. БОРОДИНА
БЫВШЕМУ КОМАНДИРУ ЭТОГО ОТРЯДА
С. Ф. САРАЕВУ**

Февраль 1980 года

...Первые свои полёты к партизанам я совершил с лётчиком Петром Петровичем Сухоручкиным на самолёте Як-6 с аэродрома Березки (аэродром подскока), находившемся вблизи линии фронта. А стояли мы тогда в Старой Торопе. Сначала летали на сбросе К плоскостям на бомбодержатели подвешивали специальные грузовые мешки с парашютами. Общий вес груза не превышал 400 килограммов.

Летали в тыл на глубину до 200 километров с расчётом, чтобы на обратную дорогу хватило и горючего, и времени, так как летом в три часа уже светло.

Поначалу грузы — а это было оружие — сбрасывали на точки Осовец, Веркуда, Новоселье.

Те полёты навсегда оставили неизгладимое впечатление. Линия фронта встречала как в праздник — огнями и «фейерверками» и обязательно заставляла поволноваться, потому что знаешь: все эти красивости предназначены не столько для души, сколько для тела и, не исключено, именно твоего.

Бывали и затишья, но не часто и довольно относительные: не на линии фронта, так за ней «сюрпризов» могло быть сколько угодно — обстрелы у населённых пунктов, железнодорожных станций, при встрече с немецкими самолётами.

Не знаю, как другие, но я от партизан почти всегда возвращался с двойственным чувством. С одной стороны — удовлетворение, даже радость от понимания, что задание выполнено, что всё обошлось. С другой — возникающая почти сразу за первым горечью: как много нашей земли захватил враг.

26 июля 1943 года впервые вылетели в тыл с посадкой на площадку Селявщина. С собой везли четырёх человек с грузом. При подлёте к цели были видны вспышки. Это немецкие самолёты вели бомбардировку. Пока мы долетали, немцы отбомбились и ушли. Садиться Петя не стал до тех пор, пока не дождался необходимых сигналов.

Когда мы сели, партизаны сообщили, что во время бомбежки немцы одновременно накидали на площадку много «лягушек», так что рулёрка по аэродрому должна быть быстрой. Это, дескать, поможет избежать сильных повреждений. Мы не разделяли такого мнения, однако спорить не стали. Я вылез из кабины и, держась за консоль крыла, помогал самолёту маневрировать по направлениям, которые указывал партизан из аэродромной команды. Это чтобы обойти повреждённые места аэродрома.

Быстро высадили людей, взяли обратно пятерых раненых. На свой аэродром добрались благополучно. Не могу не сказать об одной черте моего друга Пети Сухоручкина, что впрочем для Вас не новость. Я имею в виду его потребность возвращаться на аэродром «чистеньким», т. е. израсходовав «эрэсы»*, какие он любил брать. Обычно, подлетая к линии фронта с тыла, он подыскивал цель и производил по ней один—два выстрела с пикирования. Как-то, помню, он выстрелил по железнодорожному составу, даивущемуся к линии фронта. В вагонах тут же погасли огни, паровоз остановился. Потом с платформ ответили пулемёты. Но мы уже были недосыгаемы.

Март 1980 года

...Недавно просматривал лётную книжку. Вспомнился полёт, проходивший 1 августа 1943 года с аэродрома Березки.

Лётчик Пётр Сухоручкин, механик Федя Ефремов и я готовили самолёт к вылету и напевали песню «Прощай, любимый город». Предстояло забросить в тыл оперативную группу, и мы спешили как следует подготовить Як-6 к предстоящему полёту. Времени было в обрез.

И вот, суетсясь возле самолёта, мы то и дело замечали женщину, которая, было видно, с интересом наблюдает за нами. Когда Петя Сухоручкин спросил, что ей надо, она ответила, что полетит на на-

* Реактивные снаряды.

шем самолёте. Я тогда невольно подумал: «Женщина на корабле — быть беде».

К вечеру всё было готово, и к нам в кабину сели двое мужчин и та самая женщина. Кроме того, был взят довольно большой груз. Доставить наших «пассажиров» надо было на площадку Новоселы под Полоцком.

Сделали традиционный круг над аэродромом и пошли к линии фронта. Большую часть пути было сравнительно спокойно. А вот у города Улла, пролетая речку с одиозным названием, мы неожиданно наткнулись на мощный зенитный заслон. Отвернули влево и с резким снижением ушли от опасного места.

Район цели был рядом, и скоро мы благополучно приземлились. Нас радушно встретили, дали по фляге «горючего» и партизанской колбасы и мы сразу стали готовиться в обратный путь. Мешкать было нельзя: над линией фронта следовало быть до рассвета.

При осмотре самолёта заметили, что правый мотор забрызган маслом. Сухоручкин проверил уровень в питательном бачке, опробовал мотор, посоветовался с Беляковым, который прилетел вслед за нами, и решил, что всё в порядке.

К нам сели четыре человека, и мы отправились в обратный путь. Уллу перелетали в другом месте, а всё равно были обстреляны зенитками. Тоже довольно интенсивно. Не могу точно утверждать, попали в нас или причина была в самом моторе, но только по выходу из зоны огня остановился правый мотор. Высота 1100 метров, до линии фронта далеко. Но полёт продолжали, шли на одном. Хотя Пётр левую ногу до отказа вперёд послал — полный руль влево, а нас всё равно сносит вправо, высота падает. И вот до линии фронта остаётся примерно двадцать километров, до земли триста метров. Это значит, что мы не перелетим на свою сторону, как бы нам этого ни хотелось. Сухоручкин принимает решение садиться. Мы летим над лесом. Но вот впереди небольшая поляна. Посреди неё высокая сосна, словно специально посаженная кем-то для этого случая. Спрятана между сосной и опушкой пространство чуть больше. Учитывая это, а так же правый снос, Сухоручкин оставляет сосну слева. Самолёт касается земли, задевает левым крылом дерево, разворачивается почти на сто восемьдесят градусов и останавливается.

— Прилетели? — слышу вопрос. Это интересуются пассажиры

— Прилетели... но не туда.

Кстати, о пассажирах. Знали о них мы мало, точнее — почти ничего. Владимир Салицев — кто такой неизвестно — вёз какие-то документы на Большую землю. Некто Белкин — из Тамбова. С переломанной рукой. Кисель — партизан. Раненый. Вся спина в осколках. Мария или Катя, сейчас уже запамätовал, тоже партизанка. Больная. Вот и всё. Тогда главным было другое: на ногах? Нести не надо?

К счастью, даже больные и раненый могли более-менее сносно передвигаться без посторонней помощи, что было для нас крайне важно.

Рассовав по карманам бортпак, прихватив автомат и два диска патронов, мы подожгли самолёт и отошли от места приземления. Надо было посоветоваться, что делать дальше. Решили все документы зарыть в землю. Туда же Пётр Сухоручкин отправил и свой орден Красного Знамени.

Хорошо, что нам были известны места базирования многих партизанских бригад, вернее точки, на которые летали. Имея карту, выбрали наиболее близкую из них — в районе Курино. Принадлежала она бригаде Д. Ф. Райцева.

Четверо суток пробирались мы к партизанам. В основном шли ночью. Два раза переходили шоссе и один раз железную. Она охранялась очень сильно (посты через 50 метров). Для верности в ближайших деревнях брали проводников. А всё равно от случайностей это не страховало. В один из дней, кажется третий, выходя из лесу, напоролась на отряд полицаев. Повезло, что для них мы тоже оказались неожиданностью. Успели убежать вглубь леса. Полицаи преследовать побоялись, увидели, наверно, что мы вооружены автоматом.

На четвертые сутки оказались в бригаде. Вывезли нас лётчики эскадрильи А. Ф. Федотова из 105-го авиаполка. Вывозили на прифронтовой аэродром Войлово. Вначале нас с Сухоручкиным, затем всех остальных.

5 мая 1980 года

...В июне 1944 года, как вы, наверно, помните, наш отряд базировался на аэродроме у деревни Ямное. В этот период мы летали к партизанам бригад «Пламя», «Разгром» и туда зачастую возили не только грузы, но и людей.

Как-то перебросили на площадку к Филипских Иваиова* (командира бригады или соединения). А его начштаба (фамилии не помню сейчас) продолжал сидеть в Ямном с грузом. Улететь он не мог, потому что груз тот был приличного веса, не для По-2. Когда он узнал, что мы с Сухоручкиным прибыли на Як-6, то принялся упрямиться доставить его и груз на площадку Е. Ф. Филипских.

По-моему, не ошибаюсь — 4 июня 1944 года этот полёт состоялся.

Прогноза погоды в районе посадки мы, конечно, не знали. У нас же тогда погода хмурилась, ходили большие тучи. Раздумывать особенно не стали, тем более «пассажир» торопил из всех сил. Погрузились и взлетели. Сделали круг с набором высоты и видим: облака выше пятисот метров подняться не дадут. Посмотрели на восток — просвета нет. На западе вроде есть небольшие воротца. Посоветовались, решили идти в эти ворота, пока они не закрылись. До цели предстояло добираться примерно полтора часа.

Летим под самой кромкой облаков, ориентиры едва различимы, и замечаем: чем дальше в тыл, тем высота облачности снижается. Конечно, в такую погоду немцы не летают, опасаться истребителей нечего, но и над территорией противника долгое время на низкой высоте тоже опасно находиться. Поэтому населённые пункты старались обходить подальше, больше над лесами.

А погода все ухудшалась, видимость почти отсутствовала, облачность становилась все ниже и ниже. Не знаю, как бы всё было дальше, выйди мы на площадку с отклонением, но Петя вывел самолёт прямо на цель. Когда впереди мелькнули огни костров, мы уже были прижаты облачностью к самым макушкам. Чтобы не потерять костры, он пошёл на посадку без всяких прикидок — сходу, как только убедились, что выложены они правильно. Приземлились вполне достойно.

На второй день, то есть 5 июня, осмотрев посадочную площадку, мы поняли: взлететь на Як-6 с неё не удастся. Грунт мягкий, к тому же большая её часть была испещрена довольно глубокими поперечными бороздами. Скорее всего до войны земля здесь распаханная. В конце взлётной полосы возвышалась ель.

Евгений Фёдорович выслушал нас, пообещал сделать всё необходимое для улучшения площадки. Пять дней потребовалось парти-

занам, чтобы выполнить все работы, и ровно столько оставались мы в отряде.

В один из тех дней на построении отряда Филипских неожиданно предложил нам выступить перед людьми. Без подготовки, а главное от неожиданности, мы, честно говоря, ступали. Сухоручкин отказался, ну, а я, конечно же, говорил совсем не то, что надо. Я не знал, да и не мог знать, что через какой-то месяц Белоруссия будет освобождена. Вместо того, чтобы как-то поднять настроение людей, я начал с того, что наш отряд мал, что будь он больше, то и делать мы смогли бы больше. Но, несмотря на это, лётчики нашего отряда не пожалеют сил...

А партизанам, понятное дело, хотелось услышать другое. Когда, например, ждать наступления, когда вообще (хотя бы примерно!) кончится эта распроклятая война.

Даже комиссар отряда шутил: «Хороша партизанская жизнь, вот только жаль — долговата».

К 10 июня работы были закончены, и вечером мы вылетели на свой аэродром. Правда, не сразу. Две первые попытки оказались неудачными. Самолёт не достигал нужной для отрыва от земли скорости. И только после того, как высадили всех пассажиров, удалось наконец-то взлететь.

Да, забыл. Провожая нас на Большую землю, партизаны подавали мой портрет, нарисованный партизанским художником на холсте (по-моему, сработал тот же художник, что рисовал и Васю Фадеева).

А. Бородин
АИИ НАНБ, ф. 15, оп. 2, д. 45, л. 5—12.

* Возможно, речь идёт об Е. А. Иванове, сменившем в июле 1943 года на посту командира 1-й Минской партизанской бригады Н. Х. Балана.

**ИЗ ПИСЬМА
ЛЁТЧИКА 19-ГО ОТДЕЛЬНОГО
АВИАОТРЯДА БШПД Г. Е. ЧУРКИНА
БЫВШЕМУ КОМАНДИРУ ОТРЯДА
С. Ф. САРАЕВУ**

Не позднее 1981

...Было это где-то в мае 1944 года в районе между Жлобином и Рогачёвым в соединении Савелия Герасимовича**. В тот раз мне надо было забрать от партизан раненую женщину — комиссара одного из отрядов.

После разгрузки самолёта я угостил партизан папиросами, мы с чём-то заговорили. В этот момент к нам подошла небольшого роста девушка в шапке. На груди у неё я, к удивлению, увидел ордена Красного Знамени и Красной Звезды. «Ты откуда?» — спросила она у меня. — «Оттуда», — кивнул я головой в сторону Днепра, на полог. — «А где лётчик?» — спросила она. — Я шутливо поднёс руку к воображаемому козырьку: «Георгий Емельянович — собственной персоной». — «Надежда Тимофеевна» — улыбнулась она и снова спросила: «Нет, правда, где лётчик?»

Тут вмешались партизаны: «Петя, ты что это, товарища, обижаешь, не признаешь?!»

Оглядела она меня с головы до ног внимательно, смутилась немного, а всё же — вижу по глазам — сомневается. Только тогда дошло до меня, в чём дело: вид мой не больно «лётческий». Шинель солдатская, староватая, сапоги тоже не ахти какие. Единственное — шлем на голове. Но он один девушку, видно, не убеждал. Не таким судя по всему, виделся ей лётчик.

* Датировано по содержанию документа.

** С. Г. Сидоренко-Солдатенко — командир Могилёвской (областной) военно-полевой группы.

«Да лётчик я, лётчик! — говорю. — Неужто совсем не нравлюсь?» Ну, пробежалась она ещё раз глазами по лицам партизан: а вдруг обнаружат свой подвох чем-то. Да где там что увидишь. У одних рот до ушей, другие, наоборот, серьёзность показывают, вроде как и в самом деле осуждают, что лётчика «обижают».

«Ладно, — говорит, — если лётчик, у меня к вам серьёзное дело». Так, мол, и так, женщина-комиссар, которую повезёте — ее мать. Идите осторожно, а прилетите, пусть мать письмо напишет, как дозвонится, и это письмо вы следующим рейсом сюда доставите. Что тут скажешь, просьба выполнимая. Пообещал, что всё будет, как она просит. Потом поинтересовался, почему партизаны ее Петей зовут, обидно ведь.

«Баламуты, чего с них взять, — громко, чтобы все слышали, но совсем без злости или огорчения сказала девушка. — А с другой стороны... — она выразительно глянула на свою обувь — сапоги не лучше моих, к тому же ещё и явно ей великоватые — залихватски сдвинула на бок солдатскую шапку с красной лентой и, засунув обе руки в карманы шаровар, закончила: «Чем я не Петя?»

Надину мать я благополучно доставил на аэродром в районе Довска. А вот выполнить её просьбу не смог, потому что в этот отряд меня больше не посылали, да и с письмом не вышло: в тот же день женщина куда-то исчезла.

...В первых числах июня 1944-го мы летали на точку № 22 к командиру бригады, Герою Советского Союза Е. Ф. Филиппских. Доставляли обычный груз: боеприпасы, почту и другое. В тот раз сразу за линией фронта я заметил в направлении площадки и, как мне показалось, на расстоянии удаления от нее несколько вспышек. Время подлёта было коротким, я запомнил место, и вскоре убедился, что вспышки были именно на этой площадке. Противник бомбил её прямо по кострам. Они ещё горели, немецких самолётов я не видел и потому решил садиться. Посадка оказалась неудачной: в конце пробега я попал одним колесом в небольшую воронку. Самолёт встал на нос и подломал винт. Улететь в эту ночь, конечно же, не смог. Только сутки спустя кто-то из наших привез техника Федю Ефремова и винт. Установили, опробовали. Всё было в порядке. Взял двоих детей и пошёл обратно. До линии фронта километров с 30—40 осталось, когда на высоте 1000 метров был схвачен джумя прожекторами. По самолёту сразу же открыли со всех видов оружия стрельбу.

Особенно усердствовали «эрликоны». Странно, но вспышки разрывов и трассы огня охватывали машину довольно выраженным кольцом. Я попытался икнуть вниз и в сторону, вырваться из лучей прожекторов, но не тут-то было: огонь ещё более усилился, а кольцо сжалось вокруг самолёта. Я понял, что противник решил посадить меня на своей территории. Оценив обстановку, стал имитировать «пикорное» снижение в направлении лучей прожекторов. Снимаясь, я наблюдал за высотомером и хорошо разглядел, откуда ведётся огонь. Высота быстро падала: 150... 100... 50 метров. У самой земли я выравнивал машину, дал полный газ и оторвался от прожекторов, а заодно и от зениток. Потом набрал безопасную высоту и перелетел линию фронта. Посадка на своём аэродроме была благополучной. «Хитрый манёвр» помог не только избежать беды, но даже незначительных повреждений...

Такая вот история.

Сергей Филиппович, Вы как-то писали, что иногда встречаетесь с партизанами, виделись и с Савелием Герасимовичем. Поинтересуйтесь насчёт женщины-комиссара и Нади-Пети. Может, они живы-здоровы, может, и помнят и захотят ближе познакомиться спустя 37 лет. Пусть напишут или — если дадите координаты — могу написать я.

Георгий Чуркин

АИИ НАНБ, ф. 15, оп. 2, д. 19, л. 28—29.

ДОКУМЕНТЫ

Рапорт

помощника начальника разведотдела БШПД П. С. Бельченко
начальнику БШПД П. З. Капнину

о доставке в партизанские отряды людей и грузов самолётами
за период с 29 декабря 1942 по 13 марта 1943 года

15 марта 1943 г.

При этом доношу, что в соответствии с Вашим указанием по
попросу обеспечения боеприпасами партизанских бригад и переброс-
ки людей самолётами с Войловского и Бухарьского аэродромов за
период с 29.12.1942 года по 13.3.1943 года сделано следующее:

1. О работе самолётов с 29.12.1942 года по 29.1.1943 года:

- а) Сделано самолётных вылетов — 163
- б) Перевезено боеприпасов и др. грузов — 30 500 кг
- в) Перевезено людей в тыл противника — 72 человека
- г) Перевезено в советский тыл раненных и др. лиц (партийных и партизанских руководителей) — 192»
- д) Вывезено в советский тыл разных грузов — 1480 кг

2. О работе самолётов с 29 января по 13 марта 1943 года:

- а) Сделано самолётных вылетов — 165
- б) Перевезено боеприпасов и др. грузов — 32 200 кг
- в) Перевезено людей в тыл противника (партизанских и партийных руководителей) — 51 чел.
- г) Перевезено раненных, партийных и советских руководителей в советский тыл — 223»
- д) Перевезено разных грузов — 700 кг

Таким образом, за период с 29.12.1942 г. по 13.3.1943 года всего
сделано следующее:

- а) Сделано самолётных вылетов — 328
- б) Перевезено боеприпасов и др. грузов — 62 700 кг
- в) Перевезено людей в тыл противника — партизанских и партийных руководителей — 123 человека

- г) Перевезено раненых — партийных и партизанских
руководителей — 415»
- д) Перевезено разных грузов
в советский тыл — 2180 кг

Одновременно довожу до Вашего сведения, что состояние площадок Войловского и Бухарьского аэродромов на 13.3.1943 года к использованию в ночное время, как на лыжах, так и на колесах — непригодное. Командование авиагруппы в моем присутствии занималось вопросом подбора площадок в окрестности на озерах. Результаты пока отрицательные, так как лед покрыт в большинстве водой, окраины потеряли крепость.

В связи с тем, что целый ряд лётчиков и обслуживающего персонала проявили исключительные образцы отваги при выполнении поставленных задач, прошу Вас представить к правительственной награде следующих товарищей:

1. Белоиван — лётчик
2. Лысенко — лётчик
3. Абросимов — инженер
4. Карпов — ст. авиатехник
5. Широков — авиатехник
6. Круглов — авиатехник
7. Капитан Федотов — к-р авиагруппы*

Прошу Ваших указаний.

Пом. нач. разведотдела П. Бельченко

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 972, л. 220—221. Подлинник.

* Дописано от руки.

№ 2

Рапорт

помощника начальника 1-го отдела БШПД Б. А. Бондаренко
начальнику БШПД П. 3. Калинин о родах на борту самолёта

18 марта 1943 г.

Во время полёта с 17 на 18 марта 1943 года по маршруту аэродром Яхонтова— Москва (самолёт № 8, 101 АПДД, командир корабля капитан Запыленов) — на высоте 2500 метров над линией фронта в 2 ч. 15 м. у жены командира отряда Михолап Брониславы Наумовны родился сын. Мать и сын в 4 часа утра доставлены в родильный дом гарнизона Монино. По состоянию на 8 часов утра состояние здоровья обоих удовлетворительное.

Пом. нач. 1-го отдела Белорусского штаба
партизанского движения Бондаренко

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 988, л. 303. Подлинник.

№ 3

Список лиц,

доставленных с площадки командира
Минского партизанского соединения Р. Н. Мачульского
в советский тыл

20 марта 1943 г.

1. Шкундин — раненый
2. Шымаров — —»—
3. Бобровина — —»—
4. Шуликова — больна
5. Разумова — ранена
6. Богдан — —»—
7. Гальченя — старик
8. Гальченя — старуха
9. Грунченков — ранен
10. Спридина — с ней 2 детей

11. Лавин — ранен
12. Макаренко — девочка, с ней 4 детей
13. Малащук — ранен
14. Лалькина — старуха

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 988, л. 300. Копия.

№ 4

**Бланк наряда
на отправку самолётом людей и грузов
в партизанские отряды Беларуси**

Март 1943 г.

Секретно

1. Дата отправки _____
2. № и тип самолёта _____
3. Командир корабля _____
4. Кому отправляется _____
5. Место отправления _____
6. Место назначения _____
7. Характер отправки (с выброской, с посадкой) _____
8. Ответственный за погрузку самолёта _____
9. Инструктор ПДС, сопровождающий людей _____
10. Основание отправки _____

№№ п/п	Фамилия, имя и отчество Отправляемых	Наименование отправляемых грузов	Количество	Вес	Примечание
1.					
2.					
3.					
4.					

11. Отметка командира корабля о выполнении задания: _____

12. Эвакуировано из отряда:

- а) раненых _____ чел.
- б) больных _____ чел.
- в) детей _____ чел.
- г) командированных _____ чел.
- д) груз _____ чел.

Примечание:

1. Наряд заполняется оперативным отделом Белорусского штаба партизанского движения на каждый отправляемый в партизанский отряд самолёт.
2. Номенклатура отправляемого груза составляется согласно требованиям и заявкам командиров партизанских отрядов и по особым указаниям.
3. Заполненный наряд, не позже как накануне дня вылета, передаётся для реализации в отдел МТО.
4. Перед полётом наряд лицом, ответственным за погрузку (из МТО), вручается через штаб АП командиру корабля.
5. После полёта командир корабля со своей отметкой о выполнении задания и количестве эвакуируемых сдает наряд в штаб своего полка для передачи его лицу, ответственному за погрузку.
6. Ответственный за погрузку пересылает наряд в оперативный отдел Белорусского штаба партизанского движения, копию в МТО.

Ст. пом. нач. опер. отдела БШПД майор Полосухин

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 12.

**Инструкция
оперативного отдела БШПД
по отправке грузов самолётами
в партизанские отряды Беларуси**

Март 1943 г.

1. Грузы, предназначенные для переброски самолётами, упаковываются в специальную тару в зависимости от способов переброски (сбрасывание с парашютами, беспарашютное сбрасывание, перевозка с посадкой) согласно инструкций: «Временная инструкция по парашютному и беспарашютному сбрасыванию грузов с самолётов» и «Инструкция по укладке грузов в ПД-ММ», принятых воздушно-десантными войсками СССР.

2. Упаковка грузов, как правило, производится на базе МТО под руководством начальника базы силами специальной упаковочной команды.

Начальник базы несёт полную ответственность за правильность и прочность упаковки грузов в соответствии с инструкциями, а также за безопасность упакованных грузов (самовоспламенение, взрыв и проч.).

3. На весь груз, вложенный в пак, выписывается квитанция в двух экземплярах, из которых один экземпляр помещается в пак, а второй остаётся на складе и подшивается вместе с накладной, выписанной базой МТО.

На квитанции пишется, кому груз отправляется, что отправляется и количество упакованного груза.

Квитанцию подписывает лицо, ответственное за упаковку.

На каждом месте несмываемой краской должно быть указано, какой груз и кому направляется.

Упакованные грузы по мере надобности, согласно заявок и нарядов оперативного отдела, отправляются на аэродром.

4. По прибытии на аэродром грузы поступают в распоряжение постоянного представителя на аэродроме от отдела МТО, который тщательно просматривает состояние упаковки и маркировки паков. Неисправные или небрежно упакованные, а также места, не имеющие специальной маркировки, возвращаются на базу.

5. Принятые грузы заносятся в специальную книгу с указанием номенклатуры груза, количества в единицах, вес, количество мест и вид улаковки.

6. На аэродроме грузы хранятся в месте, защищённом от влияния метеорологических условий (сарай, палатка, склад и проч.), складываются на специальные стеллажи, отдельно для каждой точки назначения.

7. Погрузка упакованных грузов в самолёты происходит под руководством представителя отдела МТО силами погрузочной команды, находящейся в его распоряжении.

Представитель оперативного отдела контролирует и соответствие отправляемого груза по наряду на отправку.

8. Представитель отдела МТО заблаговременно берёт у начальника штаба части список самолётов, которые намечаются к вылету, и организует загрузку их таким образом, чтобы за час до вылета самолёты были загружены.

9. После того, как грузы будут развезены по самолётам, представитель отдела МТО маркирует эти грузы несмываемой краской, указывая в числителе номер самолёта, в знаменателе — номер мешка или какого-либо другого пака, которые маркируются, начиная с единицы, по количеству мест.

10. Закончив погрузку, представители отдела МТО и оперативного отдела заносят в специальную книгу номера самолётов, количество мест, род упаковки, наименование грузов и места назначения каждого из этих самолётов. По мере прибытия отмечают в этой же книге о выполнении или невыполнении задания каждым самолётом.

11. Если какой-либо из предназначенных к вылету и уже загруженный самолёт по тем или иным причинам не может лететь, груз с него должен быть немедленно перегружен в самолёт, представляемый взамен этого.

12. По возвращении на аэродром самолёта, не выполнившего задания, представитель отдела МТО принимает меры к разгрузке этого самолёта и доставки груза к месту хранения.

Если самолёт привозит из партизанского отряда раненых или группы, представитель оперативного отдела и врач БШПД принимают меры к доставке последних к месту назначения, отмечая в книге количество доставленных людей и грузов и место, откуда прибыли они.

О прибытии раненых заблаговременно ставится в известность оперативным отделом начальник санчасти БШПД, который представляет санитарные машины для транспортировки раненых с аэродрома и указывает место для их размещения.

13. Представитель оперативного отдела обязан поставить в известность лётчиков, идущих в отряды с посадкой, о том, что они не имеют права брать на борт самолёта из отряда людей, не имеющих на руках специального предписания командира отряда о направлении в БШПД.

По прибытии отдельных лиц из партизанских отрядов самолётами представитель оперативного отдела проверяет их документы и, если у кого-либо не окажется предписания о следовании в Москву, задерживает таких лиц на аэродроме до распоряжения из БШПД, куда докладывает об этом немедленно.

14. О вылете самолётов и количестве выполненных заданий представитель оперативного отдела докладывает немедленно по телефону начальнику БШПД, его заместителю и начальнику оперативного отдела, а в их отсутствие — дежурному по БШПД.

Утром после ночных полётов представитель отдела МТО составляет ведомость вылетов по номерам самолётов, выполненных или невыполненных заданиях, количестве перевезённых грузов с указанием, кому перевезены грузы, а также указывает количество оставшихся на аэродроме грузов с указанием места назначения.

Ведомость совместно с нарядами на отправку самолётами груза и людей с отметкой о выполнении задания командира корабля доставляется представителем оперативного отдела в оперативный отдел и в копии — в отдел МТО к 11.00 час.

15. Утром в день вылета оперативный отдел шифровкой сообщает грузополучателю, сколько мешков и какого груза им будет отправлено в этот день. Если задание почему-либо не будет выполнено и груз возвращен на аэродром, грузополучатель немедленно ставится в известность.

16. Получив груз, командир партизанского отряда обязан шифровкой донести, сколько мешков, за какими номерами им получены, а также номера самолётов, указанных на мешках.

17. Получив донесение командира партизанского отряда, оперативный отдел сверяет по номерам количество полученных мешков с фактически отправленными по документам и, если окажется,

что часть мешков не обнаружена, выявляет номер самолёта и принимает соответствующие меры по выяснению причин недоставки мешков, после чего рапортом докладывает начальнику БШПД.

18. Накануне дня вылета оперативный отдел составляет план вылетов на следующий день и составляет наряд на отправку самолёта и в виде боевого распоряжения представляет на утверждение начальнику БШПД.

19. Заполненный и утверждённый начальником БШПД наряд передаётся для реализации отделу МТО.

20. Оперативный отдел обеспечивает план вылетов картами масштаба 1:100 000 или 1:20 000 с точным указанием места посадки самолёта или района сбрасывания грузов.

Если самолёт должен идти с посадкой, к карте должно быть приложено точное описание площадки — её размеры, состояние грунта, подходы и проч.

21. Оперативный отдел разрабатывает сигналы для приёмки самолётов и грузов и отправляет их в отряды. Сигналы разрабатываются на срок не менее месяца и вступают в силу с момента подтверждения получения их партизанским отрядом.

22. Партизанский отряд, заблаговременно извещенный оперативным отделом о сроках, в которые к нему будут направлены самолёты, обязан ежедневно выкладывать установленные для него на этот период сигналы вне зависимости от прилёта самолёта.

Если план вылетов самолётов тому или иному отряду будет изменен, оперативный отдел ставит об этом в известность отряд.

23. Боевое распоряжение вместе с картами и сигналами в день вылета вручается командиру части представителем оперативного отдела не позднее 15.00 часов в день вылета.

Начальник оперативного отдела	Начальник отдела МТО
Белорусского штаба	Белорусского штаба
партизанского движения	партизанского
подполковник Брюханов	движения инженер-
	подполковник Трусов

Ст. помощник начальника
оперативного отдела БШПД по авиаперевозкам
майор Полосухин

**Докладная записка
старшего помощника начальника
оперативного отдела БШПД П. П. Полосухина
начальнику оперативного отдела А. И. Брюханову
о награждении медалями членов экипажа самолёта**

14 апреля 1943 г.

Экипаж самолёта ПС-84 № 8, отлично выполнивший задание ночью с 12 на 13 апреля с. г. с посадкой самолёта на площадку партизанских отрядов тт. Кардовича и Яхонтова, за весь период работы 101 АПДД по заданиям Белорусского штаба партизанского движения неоднократно производил посадки на всех существующих посадочных площадках белорусских партизанских отрядов.

Задание на выброску людей и грузов экипажем самолёта № 8 также, как правило, выполняется отлично.

Исходя из изложенного, прошу Вас возбудить ходатайство перед начальником Белорусского штаба партизанского движения о награждении боевого расчёта самолёта № 8:

- 1) командира корабля тов. Гришакова,
- 2) пилота тов. Буренкова
 медалью «Партизану Отечественной войны» 1 степени;
- 1) штурмана корабля тов. Тимофеева,
- 2) бортмеханика тов. Съедина,
- 3) радиста тов. Ридмана,
- 4) стрелка тов. Балагоева
 медалью «Партизану Отечественной войны» 2 степени.

Ст. помощник начальника оперативного отдела
по авиаперевозкам — майор Полосухин

Резолюция: т. Полосухин, пока подождет. Брюханов.

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 980, л. 145. Подлинник

**Донесение
инструктора парашютно-десантной службы Б. А. Бондаренко
начальнику БШПД П. З. Калинин
о доставке в тыл противника партизанской группы**

23 апреля 1943 г.

Довожу до Вашего сведения о том, что в ночь с 22 на 23.4.43 г. с аэродрома Внуково на самолёте № 4010 с парашютами во главе с г. Войцеховским была отправлена группа в количестве 9 человек.

Полёт проходил в следующих условиях: линию фронта прошли при наступлении темноты на высоте 2500 м. Особо сильного огня ПВО противника не наблюдалось. Полёт по территории Белоруссии проходил на высоте 30—50 метров, видимость была ограничена до 5 км дымкой, южнее Минска наблюдались сильные пожары, что ухудшило видимость в районе цели, на отыскивание цели ушло 40 минут, сигналы соответствовали точно нами установленным, люди и грузы сброшены на площадку у костров. Командиром группы были даны сигналы фонариком (по договоренности со мной) о благополучном приземлении. Раскрытие грузовых парашютов прошло нормально, после сбрасывания самолёт сделал два круга на бреющем полёте над площадкой, убедившись в точности приземления людей и грузов, легли на обратный курс. В районе цели встретили второй самолёт с группой Войцеховского. В 5.00 благополучно вернулись на свою базу.

Ответственный за выброску —
инструктор ПДС Бондаренко

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 95—96. Копия.

**Докладная записка
помощника начальника
оперативного отдела БШПД В. И. Задорожникова
начальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову
о полёте с аэродрома Монино на посадочную площадку Бегомль
в ночь на 22 апреля 1943 года**

24 апреля 1943 г.

Сов. секретно

Полёт совершался на самолёте ПС-84 № 30, командир экипажа тов. Лебедев.

В воздух поднялись в 20.00 21.4.43. Направление было взято на Клин. Линию фронта пересекли западнее Торопца с курсом на Бегомль.

При перелёте через линию фронта на земле наблюдал огни, по которым и определил, что здесь проходит фронт.

На наш перелёт через линию фронта противник не реагировал, так что линию фронта пересекли спокойно. Продолжая полёт, попали в облачность, но быстро прошли.

Видимость была прекрасная. При наблюдении хорошо различались населённые пункты, леса и особенно реки и озера, что давало возможность хорошо ориентироваться.

Связь с землёй работала хорошо.

При подходе к району Бегомля быстро обнаружили цель. Сигналы партизанами были выложены правильно. Благодаря хорошей видимости, мы были уверены, что вышли правильно.

Осматривая площадку, обнаружили планер, который находился на середине площадки. Посадку произвести нельзя было. Сделали разворот над площадкой, одновременно осветили. Планер продолжал стоять. С земли был дан сигнал, запрещающий посадку.

Тов. Лебедев, горя желанием выполнить задание, решает снова осветить площадку. Планера уже не было на площадке. Товарищи из экипажа спрашивали меня: это партизаны или нет. Я их заверил, да, это партизаны.

Всего находились над целью около 40 минут. Посадка была произведена благополучно. Проверив автомат, открыл дверь и быстро

выбежал навстречу группе партизан, громко окликнув тов. Жуковича. Мне последовал ответ, что он сейчас прибудет. Встретил меня командир бригады тов. Титков.

Тов. Титков имеет хороший строевой вид, побрит, подтянут. Приказания отдаёт чётко. Изложил мне кратко обстановку.

Противник активных боевых действий против партизанских бригад не ведёт. Немцев — одиночки, в основном — полиция. Территория в радиусе 60—70 км очищена от противника. Часто происходят стычки партизан с полицией и немцами, в которых партизаны истребляют живую силу и технику врага.

Партизанские бригады продолжают удерживать район. На наиболее вероятных направлениях появления противника заминировали участки, усилив их лесными завалами и засеками. Одновременно партизаны наносят удары по коммуникациям противника.

Но наряду с разведывательно-диверсионной работой партизаны производят посев. Вопрос этот я задал тов. Титкову.

Во время нашей беседы прибыл тов. Жукович. Я лично вручил ему пакет и сверток, адресованный тов. Казанцеву, передал тов. Жуковичу ряд указаний штаба, выполняя своё задание. После прибыл тов. Ключинский.

Во время нашего разговора с т. Титковым и Жуковичем ко мне подходил тов. Лебедев (командир экипажа), предупреждая меня о том, что медленно идёт разгрузка самолёта и что времени остаётся мало.

С тов. Жуковичем мало пришлось поговорить, потому что он сам занимался погрузкой самолёта. Около самолёта поднялся шум, гвалт, дело доходило до мата. Каждый стремился погрузить своих раненых. Было большое скопление повозок, так что тт. Жукович и Титков сами руководили посадкой на самолёт.

Уже погрузили раненых, не привели ещё пленных. Снова задерживаемся. Организованности в разгрузке и погрузке самолёта нет. Не установлен порядок посадки на самолёт. Нет оцепления вокруг площадки. Недостаточное количество людей, обслуживающих площадку (один взвод).

Характеристика площадки

Площадка находится на юго-запад от Бегомля.

Размеры: а) с севера на юг — 1300 м

б) с запада на восток — 500 —»—
заход: с севера на юг и с юга на север
почва: супесчаная, покрытая гравием.

Площадка к посадке пригодна, без ограничения, любых типов самолетов.

Прикрытие: площадка прикрывается шестью партизанскими отрядами, расположенными в 15—20 км от площадки, прикрывая важнейшие направления.

Мои предложения, данные т. Жуковичу

1. Усилить непосредственную охрану площадки, прикрывая во время посадки, подтянув для этого отряд.

2. Установить очередность посадки в первую очередь тяжело-раненых, таким образом, чтобы около самолёта находился только один раненый и люди, переносящие его в самолёт, а очередные находились не ближе 50 м к самолёту.

3. Подчистить площадку.

4. Немедленно очищать площадку от планеров. Отряды остро нуждаются в боеприпасах и ВВ.

Не мешало бы выслать наставлений и уставов РККА, новейшую политическую литературу.

Вылетели в 1.00. Обратный рейс прошёл хорошо. В одном месте вела огонь зенитная пушка.

Обратный полёт продолжался 3 часа 10 минут.

Самолётом доставлено:	Вывезено:
1. Миномет 50 м/м — 1	8 раненых, а всего
2. Мин к 50 м/м — 294	19 человек.
3. ДП — 1	
4. ППШ — 3	
5. Патронов ТТ — 4608	
6. Винтов. патронов — 4560	
7. Питание к рации — 2 компл.	
8. Табак — 3 кг	

И самое главное, по личной инициативе заказал подобрать газет свежие, вещевой мешок, который вручил т. Жуковичу.

Партизаны были очень рады.

23.4.43 получил записку от т. Жуковича и кроки площадки — прилагаю.

Пом. нач. оперативного отдела
ст. лейтенант Задорожников

Помета: В дело перевозок. Брюханов.

НАРЕ, ф. 3500, оп. 2, д. 988, л. 288—289. Подлинник.

№ 9

**Приказ
начальника БШПД П. 3. Калинина
о мерах по предупреждению несчастных случаев
при авиаперевозках в тыл противника**

г. Москва

29 апреля 1943 г.

Сов. секретно

1. Начальнику МТО упаковку грузов, боеприпасов и вооружения в ПДММ производить строго по указаниям инструкции по упаковке грузов в ПДММ, обращая при этом внимание на безопасность упаковки и предупреждение возможных случаев воспламенения и взрывов боеприпасов. Лично с представителем оперативного отдела к 3 мая 1943 г. проверить знание инструкции по перевозке ВВ и боеприпасов личным составом базы и упаковочных команд аэродромов, обслуживающих Белорусский штаб партизанского движения.

2. Начальнику оперативного отдела при всех перевозках не допускать посадки в самолёты людей с заряженными гранатами. Для этого капсюли-детонаторы гранат должны находиться отдельно от гранат, завернутыми в мягкую ветошь; ППШ, магазины прижаты, части затвора в крайнем переднем положении на предохранителе.

3. Пистолеты ТТ — патроны все в обойме, в казённой части ствола патрона не должно быть.

Все остальные легко воспламеняющиеся и взрывчатые грузы, которые следуют при людях, должны быть упакованы отдельно (ВВ отдельно от капсюлей детонаторов). Инструкторам-парашютистам,

сопровождающим самолёты при десантировании, следить за мерами безопасности в обращении с оружием, не допуская изготовки оружия и гранат к бою в самолёте.

4. Всему личному составу штаба и партизанским кадрам запрещено производить парашютные прыжки без моего личного разрешения.

5. Начальнику МТО все уже упакованные грузы в мешках проверить.

6. Отделу кадров тщательно проверить весь личный состав, работающий на аэродромах, базах по упаковке грузов.

7. Начальнику оперативного отдела, отдела кадров и отдела МТО 5 мая 1943 года доложить мне о ходе выполнения настоящего приказа.

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 971, л. 44—45. Заверенная копия

№ 10

Письмо

начальника ЦШПД П. К. Пономаренко

командиру 101-го полка

авиации дальнего действия В. С. Гризодубовой

с благодарностью за помощь партизанам

г. Москва

Апрель 1943

Секретно

101 авиационный полк дальнего действия с 1.8.42 по 12.3.43, обслуживавший согласно постановлению Государственного комитета обороны Центральный штаб партизанского движения, и с 12.3.43 по настоящее время непосредственно республиканские штабы партизанского движения, провёл большую работу по переброске самолётами людей и грузов в действующие в тылу противника партизанские отряды.

Личным составом полка по заявкам Центрального штаба произведено 649 самолётовых вылетов, в том числе:

для Белорусского штаба — произведён 91 самолётный вылет, из которых выполнены задания при 44 самолётных вылетах;

для Украинского штаба — произведено 147 самолётных вылетов, из которых выполнены задания при 111 самолётных вылетах;

для Западного фронта — произведено 50 самолётных вылетов, из которых выполнены задания при 26 самолётных вылетах;

для Брянского фронта — произведён 361 самолётный вылет, из которых выполнены задания при 337 самолётных вылетах.

Кроме вышеуказанных самолётных вылетов за этот же период времени произведён 31 самолётный вылет для Ленинградского и Северо-Кавказского фронтов.

В результате выполнения задания по 518 самолётным вылетам в партизанские отряды, действующие во вражеском тылу, было перебросено до 700 человек и до 1000 тонн боевых грузов.

Кроме того, самолётами, выполнившими задание с посадкой в партизанских отрядах, эвакуировано обратными рейсами из отрядов 1493 человека раненых и 1105 человек больных, детей и командированных.

Благодаря умелой организации сложной боевой работы, полк не имел потерь ни в личном составе, ни в материальной части при проведении многочисленных авиарейсов в партизанские отряды.

Имевшие место возвращения самолётов с невыполнением заданий, как правило, явились результатом чрезвычайно плохих метеословий по маршрутам полётов, особенно в осенние и зимние месяцы, и за редким исключением, из-за отсутствия установленных сигналов над точками цели.

Боевые грузы, перебрасываемые самолётами личным составом полка в партизанские отряды, оказывали и оказывают партизанам значительную помощь в борьбе с немецкими оккупантами. Посредством получаемых боеприпасов, а также добытых в боях с врагом партизанскими отрядами, по далеко не полным данным, за период с 1.6.42 по 7.3.43 истреблено вражеских солдат и офицеров 274 600, подорвано мостов на железнодорожных и грунтовых дорогах 2072, пущено под откос эшелонов с живой силой и техникой противника — 2368, уничтожено танков и бронемашин — 504, самолётов — 183, автомашин — 5530, разных складов — 425 и проч.

Партизаны, зная, с какими трудностями сопряжена доставка боеприпасов из-за линии фронта и испытывая в них повседневную по-

требность, с особой благодарностью отзываются о работе лётчиков, доставляющих им грузы.

Мастерство лётчиков, совершавших полёты в трудных метеорологических и производивших посадку тяжёлых самолётов на малоприспособленные площадки, неоднократно вызывало восхищение партизан, наблюдавших за превосходно выполненными посадками и взлётами самолётов.

От имени партизан выражаю искреннюю благодарность командованию и всему личному составу 101 авиационного полка дальнего действия, принимавшему участие в заброске боевых грузов в партизанские отряды за период деятельности Центрального штаба партизанского движения.

Настоящее письмо прошу довести до сведения личного состава полка.

П. Пономаренко

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 979, л. 73—75. Копия.

№ 11

**Благодарность
БШПД экипажу самолёта № 8 под командованием Гришакова
за отличное выполнение задания**

г. Москва

Апрель 1943 г.

В ночь с 12 на 13 апреля с. г. на площадку партизанских отрядов тт. Кардовича и Яхонтова с людьми, боеприпасами и вооружением был направлен с посадкой самолёт ПС-84 101 АП.

Несмотря на то, что посадочная площадка, в связи с весенней распутицей была плохо приспособлена для производства посадки и взлёта тяжёлого самолёта, экипаж самолёта ПС-84 за № 8 — командир корабля тов. Гришаков — задание выполнил отлично.

Партизаны отрядов тт. Кардовича и Яхонтова прислали телеграмму, в которой передают, что они восхищены мастерски выполненной посадкой и взлётом самолёта ПС-84 и выражают благодарность экипажу самолёта № 8.

Приказываю:

Экипажу самолёта ПС-84 № 8 в составе:

1. командира корабля тов. Гришакова,
2. пилота тов. Буренкова,
3. штурмана тов. Тимофеева,
4. бортмеханика тов. Съедина,
5. радиста тов. Ридмаиа,
6. стрелка тов. Балагоева

за отличное выполнение задания объявить благодарность.

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 971, л. 40. Копия.

№ 12

**Информационная записка
начальника БШПД П. З. Калинина
начальнику ЦШПД П. К. Пономаренко
об авиасвязи с партизанскими отрядами Беларуси**

г. Москва

Не ранее 1 мая 1943 г.

Сов. секретно

Ход операции по заброске в действующие партизанские отряды на территории Беларуси оружия, боеприпасов, живой силы, по состоянию на 1 мая 1943 года включительно характеризуется следующими показателями:

1. Переброска средствами генерал-майора авиации тов. Щербакова с оперативных аэродромов в районе Старой Торопы.

С 20 апреля по 1 мая с. г. включительно произведено 84 самолётов-вылета.

а) 56 самолётов-вылетов, при которых переброшено 298 загруженных ПДММ с 40,3 тоннами груза.

б) 28 вылетов самолётов-буксировщиков с планерами, которыми переброшено 57 человек и 24,2 тонны груза.

Таким образом, средствами генерал-майора авиации тов. Щербакова с 20 апреля по 1 мая с. г. включительно переброшено 57 человек и 64,5 тонны груза.

По имеющимся кратким донесениям оперативной группы, при перебросках за этот период времени произошло 4 катастрофы, при которых имеются жертвы и несколько аварий.

1-я катастрофа — Катастрофа произошла 21.4.43 после отцепки планера от самолёта и нормального планирования на посадку в районе Бегомля. На высоте 80—100 метров планер перешёл в пикирование и в таком положении ударился о землю.

В результате катастрофы планер разбит, планерист и 8 человек партизан-литовцев погибли. Причину катастрофы установить не представляется возможным.

2-я катастрофа — Катастрофа произошла 24.4.43 при посадке планера на площадке Бегомль. В результате катастрофы планер разбит, планерист, 1 партизан погибли и 2 человека партизан ранено. Причины катастрофы — ошибка пилота-планериста при посадке планера.

3-я катастрофа — Катастрофа произошла после длительного полёта по причине блуждания самолёта и планера (6 часов), после чего планер в районе предположительно Валдая был отцеплен и при посадке разбит, в результате чего погибли планерист и 6 человек партизан.

23.4.43 г. два планера были отправлены на выполнение задания при хорошей погоде, затем наступило резкое ухудшение погоды, и при сильной болтанке планеры самопроизвольно отцепились. По сообщению лётчика самолёта планеры приземлились в районе Городка.

Более подробных материалов по имеющимся катастрофам и авариям в Белорусский штаб партизанского движения не поступало.

2. Переброска средствами 1-й Транспортной дивизии аэрофлота с аэродрома Внуково.

С 20 апреля по 1 мая с. г. включительно произведено 27 самолётовывлетов, из них:

- а) выполнены задания при 33 самолётовывлетах,
- б) не выполнены задания при 4 самолётовывлетах.

Всего с 20 апреля по 1 мая с. г. включительно средствами 1-й Транспортной дивизии аэрофлота переброслено 33 человека и 32,3 тонны груза.

Все самолёты с Внуковского аэродрома летали только на выброску.

3. Переброска средствами 101 АПДД с аэродрома Монино 20 апреля по 1 мая с. г. включительно произведено 16 самолётовывлетов, из них:

- а) выполнены задания при 8 самолётовывлетах,
- б) не выполнены задания при 8 самолётовывлетах.

Всего с 20 апреля по 1 мая с. г. включительно средствами 101 АПДД переброслено 3 человека и 6,3 тонны груза.

Из 8 успешно произведённых вылетов 3 вылета выполнялись с посадками в партизанских отрядах, откуда эвакуировано 53 человека, из них тяжелораненых — 31 человек.

Итого со всех аэродромов за период с 30 апреля по 1 мая с. г. включительно переброслено:

- а) людей.....93
- б) груза.....93,1 тонны

Эвакуировано обратными рейсами из тыла противника 53 человека, из них — 31 человек тяжелораненых.

Некоторый процент невыполнения задания при вылетах с Внуковского и Монинского аэродромов объясняется плохими метеорологическими условиями по маршрутам полётов.

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 979, л. 64—66. Копия.

№ 13

**Донесение
командира корабля № 4010 П. А. Быстрова
командиру 2-й эскадрильи 1-го полка 1-й авиатранспортной
дивизии о выполнении боевого задания**

Внуково

5 мая 1943 г.

Настоящим доношу, что, произведя полёт в ночь с 4 на 5 мая 1943 года, экипаж в составе: командир корабля Быстров, пилот Клейменов, бортмеханик Буевич, бортрадист Чичков, бортстрелок Герасценко в 22.00 в районе оз. Жнжицкое, в 40 км ю-з гор. Торопец, встретил группу самолётов противника, производящую бомбежку на нашей территории. Нашим стрелком один из самолётов противника был обстрелян, который внезапно появился над нами, благодаря облачности, мы смогли скрытно уйти, продолжая выполнять за-

дание. Пройдя линию фронта, в районе гор. Городок в 22.35, мы попали на своём пути под сильный зенитно-пулеметный огонь. К этому времени мы производили снижение и были на высоте 1000 метров. Одновременно с этим мы были атакованы с воздуха самолётом противника Ю-88 под 4/4 ракурса, после чего он стал подворачиваться под 3/4 ракурса, имея зажжённые фары. Подойдя на расстояние 100 метров, наш стрелок открыл огонь, и с первой очереди самолёт был сбит и загорелся в воздухе, что подтверждают представители штаба БШПД т. Андреев, бортмеханик Бувевич и партизаны, находящиеся в самолёте.

При дальнейшем снижении на высоте 200 метров мы вторично попали под зенитно-пулемётный огонь на железной дороге Внтебск—Полоцк, который был отражён нашим стрелком. Экипаж и пассажиры жертв и ранений не имеют. Задание выполнено.

Командир корабля ЛИ-2 № 4010 Быстров

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 97—98. Копия.

№ 14

Донесение

инструктора парашютно-десантной службы
1-й авиатранспортной дивизии Корнякова
начальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову
о выполнении боевого задания

Внуково

6 мая 1943 г.

В ночь с 5 на 6 мая на самолёте ЛИ-2 № 3489 мною был совершён боевой вылет на точку № 28-а с Вашими людьми и грузом. Вылетели с аэродрома Внуково в 20.00. к линии фронта и саму линию фронта проходили на высоте 4000 метров. Не доходя до линии фронта километров 15—20, нам встретились 2 самолёта противника, летевшие навстречу нам с правой стороны самолёта, но они нас не заметили. Над линией фронта нас обстреливала зенитная артиллерия. Пролетев линию фронта, мы снизились до высоты бреющего полёта и так шли до самой цели. На цель вышли неточно, т. е. не на самые костры, а в район цели пришли правильно. Поднявшись на высоту

300—400 метров, мы стали искать условные сигналы, через минут 15—20 мы их обнаружили: горели четыре костра четырёхугольником. Когда мы с самолёта дали красную ракету, нам с земли, в свою очередь, ответили белой ракетой. Мы заходим на цель и бросаем за первый заход людей, а за последующие заходы — груз. После каждого захода я смотрел в дверь, как раскрываются парашюты. Парашюты все раскрылись нормально. Когда мы стали уходить от костров, то я наблюдал, что их начали тушить. На обратном пути я бросал листовки на населённые пункты и в партизанские точки в лесах. Над линией фронта также подверглись зенитно-пулемётному обстрелу. Во Внуково сделали посадку в 4 часа утра 6 мая.

Инструктор ПДС Корняков

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 98. Копия.

№ 15

Рапорт

помощника начальника
1-го отдела БШПД Б. А. Бондаренко
начальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову
об окончании десантирования группы Н. К. Войцеховского

6 мая 1943 г.

Настоящим доношу, что сего числа десантирование группы т. Войцеховского благополучно закончено. Все люди и груз приземлились в намеченном районе без особых происшествий. Группа перевезена на 5 самолётах, один вылет (шестой) был с невыполнением задания из-за отсутствия сигналов и действия авиации противника. Две основные группы во главе с тт. Войцеховским и Андреевым были вывезены мной лично как инструктором-парашютистом. Группа во главе с т. Войцеховским была сброшена без особых происшествий в полете в ночь с 22 на 23 апреля с. г. Группа во главе с т. Андреевым летала дважды, первый раз задание не выполнила из-за отсутствия сигналов и патрулирования авиации противника в районе цели. Вторым вылетом в ночь с 4 на 5 мая группа т. Андреева была сброшена по новым сигналам. При проходе линии фронта были обстреляны

сильным огнём зенитной артиллерии противника, а также вражеским самолётом, который, пытаясь преследовать наш самолёт, был сбит очередью из нашей пушки. На территории противника также неоднократно были обстреляны зенитной артиллерией противника. За последнее время наблюдается усиленная ПВО противника как с земли, так и с воздуха.

Пом. нач. 1-го отдела БШПД капитан Бондаренко

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 99. Копия

№ 16

Акт

экипажа самолёта № 15 и начальника
парашютно-десантной службы В. Н. Соколова
о гибели десантника Н. В. Флореновича

Монино

14 мая 1943 г.

Мы, нижеподписавшиеся, с одной стороны начальник ПДС гвардии Соколов В. Н., с другой стороны члены экипажа самолёта № 15 лейтенант Бирюков П. М. и старший сержант Дерябин Г. В., составили настоящий акт о нижеследующем:

12.5.43 г. при выполнении задания в тыл противника были выброшены т. Козлов и Флоренович. Во время выброски из самолёта у т. Флореновича от резкого удара об острую кромку фюзеляжа оборвалась вытяжная фала, примерно в 40 сантиметрах от карабина, вследствие чего парашют нормально раскрыться не мог. Имеющееся кольцо для ручного раскрытия т. Флоренович не использовал, несмотря на то, что прошёл необходимый инструктаж. Ввиду неиспользования ручного раскрытия т. Флоренович погиб, о чём и составлен настоящий акт.

Начальник ПДС гвардии лейтенант Соколов

Члены экипажа: ст. сержант Дерябин
лейтенант Бирюков

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 104. Копия

№ 17

Письмо

начальника БШПД П. З. Калинина
начальнику управления кадров ГУ ВВС Орехову с просьбой
о направлении в распоряжение БШПД авиаторов
для обслуживания партизан с прифронтовых аэродромов

Май 1943 г.

Сов. секретно

991 АПНВ с 23.11.42 находился в распоряжении командующего 3-й ВА. 1-я АЭ 991 АПНВ была придана 4-й Ударной армии для работы с белорусскими партизанами (по доставке боеприпасов и вывозу раненых). Ввиду того, что материальная часть выработала ресурсы, полк 7.5. был расформирован, часть личного состава была оставлена для укомплектования частей 3-й ВА, а часть отправлена в гор. Алатырь.

Трудящиеся гор. Чкалова на собранные ими средства построили 3 самолёта Як-6 и передали для обслуживания белорусских партизан Белорусскому штабу партизанского движения.

Решением командующего ВВС КА маршала авиации тов. Новикова эти 3 самолёта зачислены в ВВС для постоянного обслуживания белорусских партизан с прифронтовых аэродромов.

В связи с этим прошу Вашего распоряжения командиру ЗАП гор. Алатырь об откомандировании в распоряжение 3-й ВА (где будут дислоцироваться Як-6), следующих военнослужащих:

- | | | |
|--------------------------------------|---|--|
| 1. Старшего лейтенанта Герди М. Н. | — | лётчика |
| 2. Старшего сержанта Беякова | — | » — |
| 3. Старшего сержанта Сухоручкина | — | » — |
| 4. Старшего лейтенанта Сараева С. Ф. | — | штурмана |
| 5. Старшину Карайкоза | — | » — |
| 6. Старшину Бородина | — | » — |
| 7. Техника-лейтенанта Батюка | — | авиамеханик |
| 8. Старшего сержанта Ефремова | — | » — |
| 9. Старшего сержанта Климова | — | » — |
| 10. Старшего сержанта Ребрика | — | механика по приборам и электрооборудованию |

Перечисленные товарищи, по отзыву члена Военного совета 4-й УА депутата Верховного Совета СССР полковника Стулова, при выполнении задания по обслуживанию партизан показали образцы в работе, знакомы с дислокацией посадочных площадок партизанских отрядов Белоруссии.

Прошу дать указание командиру ЗАП гор. Алатырь направить вышеуказанных товарищей в Белорусский штаб партизанского движения в г. Москву для приёмки самолётов.

Начальник Белорусского штаба партизанского движения,
секретарь ЦК КП(б) Белоруссии П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 989, л. 139. Копия.

№ 18

Донесение

инструктора парашютно-десантной службы Прутикова
начальнику БШПД П. З. Калинину
о десантировании группы Н. М. Бутримовича
на площадку П. В. Яхонтова

Монино

8 июня 1943 г.

6.6.43 г. от представителя БШПД ст. лейтенанта т. Задорожникова я получил боевую задачу на десантирование группы т. Бутримовича. Получив задачу в присутствии ст. лейтенанта т. Задорожникова, провёл инструктаж с практическим показанием, обратил особое внимание товарищей на кольцо вытяжного троса. После инструктажа погрузился в самолёт ПС-84 № 3, где был командиром корабля лейтеиант т. Кузнецов. Самолёт шёл с подскоком. Подскок был назначен в гор. Калуга. Вылет с Монинского аэродрома был в 19.00, прибыли в Калугу в 20.00 6.6.43 г. Вылет на боевое задание был отменен ввиду плохой погоды и был перенесён на 7.6.43 г. 7.6.43 г. ровно в 22.00 был взлёт. Над аэродромом набрали высоту 1000 метров и легли на курс. Курс наш — Воротыньск—Люциново—

цель. Линию фронта переходили на высоте 3000 метров. Линию фронта прошли хорошо, спокойно. После перехода линии фронта пошли на снижение для отыскивания цели. Были точные сигналы, которые нам были указаны, сразу горело 5 костров, потом зажглись ещё 4. Мы дали 3 красных ракеты и начали производить выброску груза с высоты 300 метров. После выброски груза набрали высоту 600 метров и выпустили людей. Парашюты раскрылись хорошо, как грузовые, так и людские. Я со старшим группы условился сигналами, какие он давал мне после приземления — мигание фонаря по три раза в два света. Получив сигналы, мы пошли на обратный курс. Линию фронта перелетели на высоте 5000 метров и 8.6.43 г. произвели посадку на Монинском аэродроме.

Инструктор ПДС ст. сержант Прутиков

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 102. Копия.

№ 19

Донесение

помощника начальника оперативного отдела БШПД
В. И. Задорожникова начальнику БШПД П. З. Калинину
о десантировании партизанской группы
на площадку В. В. Мельникова

20 июня 1943 г.

Доношу, что с 19 на 20 июня 1943 года мною был отдан приказ инструктору ПДС тов. Сухареву о десантировании группы тов. Долгих на точку тов. Мельникова. Тов. Сухарев с боевого вылета не возвратился.

По донесению командира экипажа капитана тов. Долгих, один из товарищей десантируемой группы боялся прыжка. Самолёт сделал несколько заходов, после чего этот товарищ, прыгнув, увлёк за собой тов. Сухарева. Раскрытие парашюта произошло нормально.

Пом. нач. оперативного отдела БШПД
ст. лейтенант Задорожников

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 977, л. 33. Копия.

№ 20

Письмо

**начальника БШПД П. З. Калинина
командиру корпуса авиации дальнего действия В. Е. Нестерцову
об активизации авиаперевозок для партизан Беларуси**

г. Москва

30 июля 1943 г.

Сов. секретно

В соответствии с решением правительства и командования АДД вверенное Вам авиасоединение должно было произвести до 1.8.43 126 самолётовых вылетов, в том числе 29 — с посадкой, для доставки людей и боевых грузов, обеспечивающих выполнение правительственного спецзадания, в партизанские отряды Белоруссии.

На 30.7.43 Вашим соединением произведено 17 самолётовых вылетов, в том числе 1 — с посадкой. Таким образом, план авиаперевозок выполнен только на 13,5%. Такое невыполнение плана приводит к срыву сроков осуществления правительственного задания и суживает имеющиеся в настоящее время возможности нанесения максимального ущерба врагу.

Прошу Вашего распоряжения на проведение в течение пяти ближайших дней 109 самолётовых вылетов, оставшихся невыполненными согласно плану.

Одновременно прошу в числе 109 самолётовых вылетов 16 произвести с посадкой, в том числе:

а) 4 самолётовых вылета на площадку Яхонтова для доставки ответственных руководящих работников и вывоза обратными рейсами видных именных контрразведчиков, трофейных ценностей, разведдокументов, захваченных партизанами, и 80 человек тяжелораненых.

б) 9 самолётовых вылетов на площадки Бакуна и Козлова для доставки ответственных руководящих работников, специального технического оборудования, эвакуации обратными рейсами тяжелораненых, вывоза трофейных ценностей и разведдокументов.

в) 3 самолётовых вылета для соединения партизанских отрядов Сикорского, с подскоком на площадке Бакуна.

О состоянии посадочных площадок при партизанских соединениях Вам своевременно представлен необходимый материал. Изменения в обстановке будут сообщаться немедленно.

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 980, л. 20. Подлинник.

№ 21

**Докладная записка
начальника парашютно-десантной службы Цаюлова*
начальнику БШПД П. З. Калинин
о попытке десантирования партизанской группы
на площадку П. В. Яхонтова**

Монино

31 июля 1943 г.

Взлёт 19.00 с посадкой на полевым аэродроме Андринополь в 21.00, где одел парашюты на прыгающих, объяснил ещё раз теорию прыжка и приземления.

Взлёт в 21.50. Линию фронта прошли хорошо, на высоте 2000 метров в 22.40. До цели летели спокойно (от Борисова 70—80 км до реки Березина меняли курс на 90° юга, вдоль реки летим 10 м, под нами цель (определяем по времени). Сигналов нет, кроме 2-х костров, пролетели ещё над двумя площадками, сигналов нет. Идём домой. Обратный полёт прошёл нормально, посадка в Монино 4.20.

Начальник ПДС мл. лейтенант Цаюлов

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 105—106. Копия.

* Возможно — Цаюлов В. М. См. док. №25.

**Докладная записка
начальника парашютно-десантной службы Цаюлова*
начальнику БШПД П. З. Калинину
о десантировании уполномоченного ЦК ВЛКСМ Н. М. Лыжнина
на площадку С. И. Сикорского**

Раменское

2 августа 1943 г.

Линию фронта прошли нормально. Были замечены немецкие самолёты над аэродромами (9.10), вышли точно на цель, узнал по озёрам, были сигналы — в ряд четыре костра, ракета с самолёта, ответную даёт земля. С первого захода бросаю т. Лыжнина, но ввиду малого люка пришлось делать второй заход, в конце которого т. Лыжнин отделился полностью.

Парашют открылся, груз выбросили, делая вираж над кострами. Обратно летели без происшествий. Посадка в Раменском — 3.00

Начальник ПДС гвардии мл. лейтенант Цаюлов

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 106. Копия

**Письмо
начальника БШПД П. З. Калинина
командиру 101-го полка авиации дальнего действия
В. С. Гризодубовой с уточнением
площадок выброски грузов и количества самолётов-вылетов**

г. Москва

5 августа 1943 г.

Сов. секретно

В связи с окончанием выполнения плана переброски 101 тонны боевых грузов в партизанские отряды Белоруссии прошу в дальнейшем самолёты в партизанские отряды направлять по следующему расчёту:

* Возможно — Цаюлов В. М. См. док. №25.

- | | |
|-------------------------|--|
| 1. Площадка Козлова | — 9 самолётов-вылетов, из них 3 с посадкой. |
| 2. Площадка Шупени | — 11 самолётов-вылетов — выброской. |
| 3. Площадка Клещева | — 2 самолётов-вылета — выброской. |
| 4. Площадка Покровского | — 1 самолёт-вылет — посадкой. |
| 5. Площадка Титкова | — 1 самолёт-вылет — выброской. |
| 6. Резерв | (цели указываются дополнительно) —самолётов-вылетов*. |

Так как все грузы идут спец. назначения и другим партизанским отрядам выброшены быть не могут, прошу экипажам строго запретить выброску грузов и людей на запасные цели.

Партизанские отряды, кому следует выбросить грузы, о выброске предупреждены. Сигналы жгут и на посадочных площадках готовы к приёму самолётов.

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 980, л. 22. Отпуск.

**Письмо
начальника БШПД П. З. Калинина
заместителю командующего Военно-воздушными силами
Красной Армии Ф. А. Астахову и командиру 1-й авиатранспортной
дивизии Гражданского воздушного флота Казьмину
с благодарностью личному составу дивизии**

г. Москва

7 августа 1943 г.

Сов. секретно

В период с 16.7 по 6.8.1943 г. 1-я авиационная транспортная дивизия ГВФ выполняла правительственное задание по доставке боевых грузов и людей в партизанские отряды Беларуси.

* Количество не указано.

Планом правительственного задания предусматривалось 1-й авиатранспортной дивизии перебросить 30 тонн боевых грузов и партизанские отряды Белоруссии. Во исполнение плана дивизией проведено 28 самолётных вылетов, переброшено более 31 тонны боевых грузов и 4 человека. Люди и боевые грузы доставлены точно и в намеченные цели и в установленные сроки.

Таким образом, командованием 1-й авиатранспортной дивизии правительственное задание перевыполнено.

Успешное проведение операции по заброске грузов осуществлено в результате четкой организации управления сложной боевой работой, высокого мастерства и самоотверженного выполнения задания личным составом авиадивизии.

За успешное проведение операции прошу от имени партизан объявить благодарность всему личному составу авиадивизии, принимавшему участие в переброске людей и боевых грузов в партизанские отряды, и направить в Белорусский штаб партизанского движения материал на представление к правительственной награде медалями «Партизану Отечественной войны» 1-й и 2-й степени особо отличившихся при выполнении правительственного задания.

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 980, л. 21. Отпуск.

№ 25

Отчёт

начальника вооружения отдела материально-технического
обеспечения БШПД Г. С. Стрельбицкого начальнику БШПД

П. 3. Калинин об отправке в тыл противника грузов
для обеспечения операции «Рельсовая война»

г. Москва

Не ранее 8 августа 1943 г.

Секретно

Организация отправки

Заброска грузов производилась с аэродромов:

Монино с 20.7 — 5.8.43

Внуково с 16.7 — 5.8.43

Торопец с 20.7 — 5.8.43

Раменск.* 1.8 (1 самолёт)

До начала отправки груз в основном количестве заброшен на аэродромы, на Торопецкий завезён полностью.

ВВ-тол направлялся на аэродромы в 200 гр[аммовых] пашках и для московских аэродромов в основном упакованный в мешках-груз-парашютах.

Предварительно упаковывались также винтпатроны, патроны ТТ, автоматы, ДП, карабины и проч.

Для обслуживания на аэродромах: подготовки груза, погрузки, проверки, укладки грузовых парашютов и подгонки людских и инструктора людей, отправляемых в тыл — были созданы на Монинском и Внуковском аэродромах специальные команды по 15 человек бойцов и 6—7 человек десантников-инструкторов из ВДВ.

Кроме того, на центральном артскладе производилась специальной командой проверка всего наличия парашютов (свыше 2000 штук). На аэродром поступали только проверенные парашюты.

Для большей безопасности сбрасывания людей и груза, идущих в наиболее отдалённые области (Брест, Белосток), из десантников-инструкторов направлялся с самолётом сопровождающий.

Указания подготовка и организация работ обеспечила необходимую слаженность, дифференцирование труда на аэродроме, в результате чего, несмотря на затруднения с автотранспортом, отгрузка по Монино в наиболее напряжённые дни была на уровне 14—16 самолётов. Кроме того, дало незначительный процент повреждения сбрасываемого груза и полное отсутствие несчастных случаев с людьми.

Наиболее отличившиеся из числа личного состава, работавшего на основном аэродроме:

- | | |
|-----------------------|---------------------------------|
| 1. Л-т Якименко Е. Ф. | — руководитель Монинской группы |
| 2. Чередниченко М. П. | старшие по укомплектованию, |
| 3. Пилипенко М. Н. | упаковке и загрузке |
| 4. Ильинков П. А. | самолетов |

* Здесь и далее имеется в виду Раменское.

5. Гв. мл. л-т Цаголов В. М.*

— руководитель проверки парашютов, их подгонки и укладки грузов. Сопровождал дважды в тыл (в отдалённые области).

6. Гв. ст. сержант Григорьев И. В. — то же.

7. Гв. ст. сержант Курмандаев Р. А. — отлично выполнил вышеуказанную работу.

8. Бибик П. В. водители, отлично обеспечивали переброску

9. Красиков В. грузов.

Основные недостатки и затруднения

1. Отсутствие сводного плана с указанием имущества, подлежащего заброске, затрудняло материальное обеспечение как по всей операции, так и по текущей подброске грузов аэродромам.

2. Несвоевременное получение рейсовых накладных. Не всегда указывались аэродромы отправки.

3. Представители оперотдела штаба части, номера самолётов и районы вылетов сообщали в 14—16 час., оставляя мало времени для погрузки до старта (Монино).

4. Отмена или изменение рейсов и самолётов, представление под погрузку неисправных самолётов.

Всё это вызывало трату времени на перегрузку и транспортировку (Монино).

5. Недостаточность и техническая неисправность автомашин, направляемых для работы на аэродромы (водители Гусев, Семернев, Кучумов).

6. Опоздывание отъезжающих в тыл (в 17—18 час.).

7. Экипажи самолётов сбрасывали груз на больших высотах и скоростях, создавая значительный разброс груза и затрудняя розыски его.

8. Отсутствие легкового транспорта затрудняло связь и личную проверку и руководство работой наших групп на аэродромах и необходимую координацию.

Результат отправки

1. Основной груз по операции ВВ-тол заброшен в количестве 36 508 кг, что обеспечивает, с учётом посланного комплекта принадлежностей (детонаторов, Бикфорда и проч.), 182 540 взрывов.

2. Общее количество самолётов, выполнивших задание по 5.8.43 года:

Монино	— 100
Внуково	— 27
Торопец	— 25
Раменск	— 1
Всего	153 самолёта

3. Груза преброшено в тыл (включая тару):

Монино	— 90 т
Внуково	— 27 »
Торопец	— 26 »
Раменск	— 1 »
Всего	144 т

4. Переброшено людей:

Монино	— 76 ч.
Внуково	— 9 ч.
Торопец	— 13 ч.
Раменск	— 1 ч.
Всего	99 ч.

Приложение*:

1. Таблица сводная по всем аэродромам (грузы и получатели).

2. То же Монино

3. То же Внуково

4. То же Торопец

Начальник вооружения МТО БШПД
майор Стрельбицкий

Помета: Тов. Кононович. Зайдите. Брюханов. 4.10.43.

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 972, л. 92—93. Подлинник.

* См. док. №№21, 22.

* Не публикуется.

№ 26

Докладная записка
инструктора-укладчика парашютов Крашенина
начальнику БШПД П. З. Капинину
о десантировании группы А. Д. Трацевского
на площадку В. И. Козлова
в ночь на 6.07.1943 г.

Монино

10 августа 1943 г.

Сов. секретно

Взлёт 19.00 с посадкой на полевом аэродроме Андринополь в 21.00, где одел парашюты на прыгающих, объяснил ещё раз теорию прыжка и приземления. Взлёт в 21.50. Линию фронта прошли спокойно, вскоре наткнулись на грозовую тучу, которую пришлось обходить. Сбились с курса и в течение 2-х часов блудили. Цель нашли в 2 часа 5 минут. Груз бросать не стали, ввиду позднего времени, решили садиться. Нормально приземлились и замаскировали самолёт. На следующую ночь, взяв на борт 21 человек раненых, мы взлетели и взяли курс на Андринополь, но Андриаполя не нашли, т. к. был закрыт туманом.

Отсюда взяли курс, где меньше лесов, в направлении г. Клина. Бензин был на исходе. Через некоторое время пало давление правого мотора. Экипаж решил садиться, сделав два захода и осмотрев площадку, шли на третий заход; на высоте 50 м мотор захлопал, обороты пали, и машина посыпалась. Командир корабля предотвратил катастрофу и искусно выдержал и посадил машину.

Вечером раненых на машинах отправили на ст. Сеченская, а мы 10 августа с экипажем прибыли на поезде на аэродром Монино.

Инструктор-укладчик Крашенин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 977, л. 34. Копия

№ 27

Докладная записка
начальника БШПД П. З. Калинина
начальнику ЦШПД П. К. Пономаренко
о гибели командира десантной группы В. А. Калечица

г. Москва

14 августа 1943 г.

Сов. секретно

В ночь с 12 на 13 августа 1943 г. с Внуковского аэродрома в полёт направлен самолёт ЛИ-2 с задачей на цель № 21 — т. Козлову произвести десантирование партийно-организаторской группы тов. Плянто.

В связи с тем, что Плянто на аэродром не явился (по непроверенным сведениям, якобы заболел), группа в полёт была направлена во главе с его заместителем т. Калечиц[ам].

Для десантирования группу в полёт сопровождал инструктор парашютно-десантной службы авиатранспортной дивизии тов. Красовский, имеющий более 400 прыжков.

13.8.43 тов. Козлов донёс, что в ночь на 13.8.43 на его площадку приземлилась группа Калечиц[а]. Сам Калечиц в результате того, что парашют не раскрылся, погиб.

Далее тов. Козлов сообщил, что в пути следования в самолёте парашют т. Калечиц[а] случайно раскрылся, инструктор парашютно-десантной службы связал окончание купола и при выброске не развязал парашют.

Об этом факте сообщено командиру авиатранспортной дивизии генерал-майору тов. Казьмину, распоряжением которого ведётся следствие. Материал расследования будет Вам представлен дополнительно.

Приложение: справка на 1 листе*.

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 980, л. 118. Заверенная копия.

* Не публикуется.

Справка

старшего помощника начальника
оперативного отдела БШПД П. П. Полосухина
о вылетах самолётов ЛИ-2 в партизанские отряды
с 1 августа 1942 г. по 12 марта 1943 г.

25 августа 1943 г.

Август 1942 г.

Произведено самолётовывлетов 30, из них:

а) выполнены задания при 30 самолётовывлетах.

Сентябрь

Произведено самолётовывлетов 245, из них:

а) выполнены задания при 231 самолётовывлете,

б) не выполнены задания при 14 самолётовывлетах.

Октябрь

Произведено самолётовывлетов 193, из них:

а) выполнены задания при 141 самолётовывлете,

б) не выполнены задания при 52 самолётовывлетах.

Ноябрь

Произведено самолётовывлетов 29, из них:

а) выполнены задания при 18 самолётовывлетах,

б) не выполнены задания при 11 самолётовывлетах.

Декабрь

Произведено самолётовывлетов 23, из них:

а) выполнены задания при 16 самолётовывлетах,

б) не выполнены задания при 7 самолётовывлетах.

Январь 1943 г.

Произведено самолётовывлетов 59, из них:

а) выполнены задания при 43 самолётовывлетах,

б) не выполнены задания при 16 самолётовывлетах.

Февраль

Произведено самолётовывлетов 38, из них:

а) выполнены задания при 20 самолётовывлетах,

б) не выполнены задания при 18 самолётовывлетах.

Март (по 12 марта включительно)

Произведено самолётовывлетов 32, из них:

а) выполнены задания при 19 самолётовывлетах

б) не выполнены задания при 13 самолётовывлетах.

Всего с 1 августа 1942 г. по 12 марта 1943 г. произведено самолётовывлетов 649, из которых:

а) выполнены задания при 518 самолётовывлетах,

б) не выполнены задания при 131 самолётовывлете.

При выполнении указанных самолётовывлетов перебросено в тыл противника:

а) боевых грузов — 700 тонн,

б) людей — 85 человек.

Вывезено из тыла противника:

а) грузов — 29 тонн,

б) раненых, больных,
командированных и пр. — 2598 чел.

Ст. пом. начальника оперативного отдела
по авиаперевозкам майор Полосухин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 972, л. 20—21. Подлинник.

Приказ

начальника БШПД П. З. Калинина

«О порядке выдачи вооружения, вещевого имущества
и продуктов питания на осенне-зимний период лицам,
направляемым в тыл противника по спецзаданиям»

ст. Сходня Московской обл.

30 августа 1943 г.

Секретно

В целях создания единой системы экипировки и обеспечения
питания направляемых на выполнение спецзаданий, приказываю:

1. Утвердить установленный порядок экипировки на осенне-зим-

ний период посылаемых в тыл противника для выполнения спецзаданий, согласно приложению № 1*.

2. Установить, что находящиеся на пункте сбора резерва штаба получают трёхразовое горячее питание; находящиеся на Внуковом аэродроме — трёхразовое горячее питание через столовую аэродрома, для чего отдел МТО переводит столовой соответствующее количество продуктов.

Отпуск продуктов в сухом виде по установленным нормам производится через розничный магазин штаба группам и отдельным лицам для создания неприкосновенного запаса, а также для текущего довольствия тех групп и одиночек, которые находятся на Монинском аэродроме или проживают в гор. Москве. Право проживания в Москве разрешается Центральным штабом.

3. Определить, что заявки на продукты питания и вещевое имущество для направляемых в тыл противника представляются отделом кадров, а по вооружению и спецтехнике — оперативным отделом.

4. Поручить начальнику отдела материально-технического обеспечения штаба тов. Выходцеву улучшить постановку учёта и отчётности по отделу МТО и установить контроль над правильностью расходования продуктов питания, вещевого имущества, вооружения и спецтехники.

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 971, л. 57. Заверенная копия.

№ 30

Приказ № 061
начальника БШПД П. 3. Калинина
об окончании учёбы группы комендантов
партизанских посадочных площадок и метеонаблюдателей
и отправке их в тыл противника

ст. Сходня Московской обл.

7 сентября 1943 г.

Секретно

6 сентября 1943 года группа комендантов партизанских посадочных площадок и метеонаблюдателей в количестве 12 человек закончила учёбу при 1-й авиационной транспортной дивизии ГВФ, в связи с чем приказываю:

1. Специальную подготовку группы комендантов партизанских посадочных площадок и метеонаблюдателей считать законченной.

2. За отличную учёбу и выполнение каждым 3-х тренировочных парашютных прыжков, прошедших исключительно организованно и на уровне высокой дисциплины, всему составу группы объявляю благодарность.

3. Тт. Трешилову В. С., Картавищенко А. С., Трошеву Л. А., Белан Б. Ф., Овсянникову В. И., Кулинич И. П., Яскевич П. В., Беляеву Г. А., Туранину В. В., выполнившим по три тренировочных парашютных прыжка, присвоить звание спортсмена-парашютиста и выдать нагрудные знаки спортсмена-парашютиста.

4. Оперативному отделу Белорусского штаба партизанского движения произвести отправку закончивших обучение по местам работы, согласно утверждённого мною назначения.

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 971, л. 61. Заверенная копия.

* Не публикуется.

Инструкция комендантам партизанских посадочных площадок и метеонаблюдателям

9 сентября 1943 г.

1. Коменданты партизанских посадочных площадок и метеонаблюдатели являются в соединении, бригаде представителями Белорусского штаба партизанского движения и авиации дальнего действия, подчинены непосредственно командиру соединения, бригады и наравне с командиром соединения, бригады несут полную ответственность за следующее:

- а) подыскание и подготовку посадочной площадки, удовлетворяющей требованиям безопасных посадок и взлётов самолётов ЛИ-2;
- б) регулярное изменение и смену посадочных сигналов, их наличие на площадке и правильное расположение;
- в) приём самолётов, старт и порядок на посадочной площадке;
- г) безопасность нахождения самолётов на площадке (в том числе и при дневке), надёжное прикрытие и маскировка самолётов;
- д) эвакуация с площадки раненых, пленных, командированных и отправка ценностей, документов и почты; за порядок при отправке;
- е) дачу ежедневных метеосводок;
- ж) за организацию приёма парашютистов и грузов при выбросках с самолётов.

В связи с этим в обязанности комендантов посадочных площадок и метеонаблюдателей входит:

1) подыскание посадочной площадки размером не менее 1200×400 метров с твёрдым грунтом, ровную, не имеющую на взлётной посадочной полосе препятствий. Подходы на площадку и взлёт должны быть открытыми, лес со стороны захода самолётов на посадку и взлёт должен быть вырублен. В радиусе площадки на расстоянии 5 км не должно находиться высоковольтных линий.

2) регулярное изменение (не реже 1 раза в месяц) посадочных сигналов. Посадочные сигналы должны, как правило, складываться из сочетания нескольких костров.

Схема расположения костров должна быть такова, чтобы на взлётной посадочной полосе костров не было.

Сторона захода самолёта на посадку обозначается дополнительным костром, фонарём или ракетой. Сигналы жечь ежедневно, при невозможности жечь сигналы немедленно доносится в Белорусский штаб партизанского движения.

3) Приём и старт самолётов производят непосредственно комендант площадки со своей командой.

Хождение по взлётной и посадочной полосе не допускается. Аэродромная команда находится в определенном месте.

При посадке и взлёте самолета по границам площадки располагаются люди аэродромной команды с фонарями, которые сигналами фонарей показывают самолёту границы площадки.

4) Обеспечение безопасности нахождения самолётов на площадке, особенно при дневке.

Безопасность обеспечивается надёжным прикрытием площадки и маскировки самолётов на случай бомбежки и обстрела с воздуха.

Прикрытие располагать в виде агентурной разведки вблизи гарнизонов противника, постов на подступах к площадке, в отдельных случаях минирования и завалов проходов к площадке и обязательно круговой обороне посадочной площадки и охране самолётов на месте посадки.

Для прикрытия самолёта от самолётов противника иметь группу огневого заслона, имеющую в своём распоряжении изготовленные к бою ПТР, пулемёты, ППШ и винтовки.

Самолёты при дневке отводить в специальное укрытие и маскировать под рельеф местности.

5) Эвакуация с площадки раненых, пленных, командированных и отправка ценностей, документов и почты.

При эвакуации соблюдать следующий порядок:

а) все отправляемые должны иметь на руках направления, выданные командиром соединения, бригады;

б) все отправляемые к моменту прилёта самолёта должны находиться в определённом месте, в районе посадочной площадки;

в) отправляемые ценности, документы, почта должны быть переписаны и аккуратно запакованы;

г) в целях предосторожности — не допускать посадки в самолёт людей с заряженными гранами. Для этого капсулы детонаторов гранат должны находиться отдельно от гранат, завернутые в мягкую ветошь.

ППШ — магазины примкнуты, части затвора в крайнем переднем положении — на предохранителе.

Пистолеты ТТ — патроны все в обойме, в казённой части ствола патрона не должно быть.

Все остальные легко воспламеняющиеся и взрывчатые грузы, которые следуют при людях, должны быть упакованы отдельно (ВВ отдельно от капсюлей-детонаторов).

При скоплении большого количества людей, подлежащих к эвакуации, в первую очередь сажать в самолёты тяжелораненых и лиц по вызовам начальниками Центрального и Белорусского штабов партизанского движения.

При вывозе пленных последних связывать и направлять с охраной.

Легкораненые эвакуации не подлежат.

Посторонние лица, не отбывающие с отправляющимся самолётом, на площадку и к самолёту не допускаются.

6) Дача метеосводок производится ежедневно, два раза в сутки (утром и вечером).

7) Приём парашютистов и грузов, выбрасываемых с самолётов.

При десантировании на площадку парашютистов комендант площадки со своей командой подбирает приземлившихся парашютистов и доставляет командиру соединения, бригады для проверки документов и выявления личностей приземлившихся. При сомнении личности приземлившегося последний задерживается и производится запрос о нём в БШПД.

При гибели парашютистов командир соединения, бригады совместно с комендантом посадочной площадки составляет акт, в котором, на основании имеющихся данных, фиксируются причины гибели, а вещественные доказательства (парашют, фала и пр.) при первой возможности совместно с актом представляются в БШПД.

О приземлении парашютистов доносится в Белорусский штаб партизанского движения первым сеансом работы радиации.

При выброске с самолётов грузов комендант площадки со своей командой принимает груз и доставляет его по назначению в упакованном виде (в мешках). Учитывая, что с каждого самолёта груза выбрасывается 7—9 мешков, при подборе меньшего количества комендант принимает меры к розыску недостающего.

В целях предосторожности (бомбежка, вынужденный отход) подобранный с самолёта груз запрещается держать в районе площадки, запасы не создавать, а сдавать весь груз адресатам.

При вскрытии мешков с грузом составляется краткий акт, в котором указывается состояние груза (порча), комплектность. В случае хорошего состояния груза и комплектности акт остаётся в делах соединения, бригады, в противном случае акт при первой возможности доставляется в Белорусский штаб партизанского движения, а замеченное немедленно доносится в Белорусский штаб партизанского движения.

Подтверждение о получении груза выброской с указанием количества принятых мешков доносится в Белорусский штаб партизанского движения первым сеансом работы радиации.

При совершении на посадочной площадке вынужденной посадки самолёта комендант площадки выясняет причины посадки, принимает меры к исправлению и немедленно доносит в БШПД с указанием, что требуется для помощи из советского тыла.

Все сообщения и донесения, касающиеся авиaperевозок и состояния погоды, даются за подписями командира соединения, бригады и представителя БШПД и авиации дальнего действия.

Настоящую инструкцию изучить лицам, связанным с авиaperвозками.

Организовать порядок на посадочной площадке в соответствии с инструкцией, после чего инструкцию уничтожить и об исполнении донести в Белорусский штаб партизанского движения.

Начальник оперативного отдела БШПД
подполковник Брюханов

Ст. пом. начальника оперативного отдела
майор Полосухин

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 56—59. Копия.

Донесение

представителя БШПД на аэродроме в Монино
В. И. Задорожникова начальнику БШПД П. З. Калинин
о причинах срыва доставки в партизанские отряды грузов
в ночь на 1 октября 1943 года

Монино

9 октября 1943 г.

Сов. секретно

Доношу, что в ночь с 30 на 1.10.43 г. в районы действий партизанских отрядов Белоруссии с аэродромов Монино сделаны 4 самолётоволёта.

1. При 1 самолётоволёте с посадкой к Мельникову о выполнении задания неизвестно. Самолёт с задания не вернулся. Последняя радиограмма с борта самолёта: «Продолжаю выполнять задание».

Тип самолёта СИ-47, хвостовой номер 102, красный.

Командир корабля т. Быков.

2. При 3 самолётоволётах задание не выполнено:

1) Титкову с посадкой.

2) Мовчанскому — 2 сам[олёта] с посадкой.

Задание не выполнено из-за плохих метеоусловий: сплошная облачность, местами дожди.

Представитель БШПД на аэродроме Монино

ст. лейтенант В. Задорожников

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 989, л. 22. Заверенная копия.

Приказание
начальника БШПД П. З. Калинина
о создании аэродромных команд
в связи с передислокацией авиасоединений

ст. Сходня Московской обл.

18 октября 1943 г.

Сов. секретно

В связи с передислокацией авиасоединений, работающих по доставке боевых грузов партизанским отрядам Белоруссии, приказываю:

1. При 101 авиаполку АДД и при авиатранспортной дивизии ГВФ создать аэродромные команды Белорусского штаба партизанского движения, по следующему расчёту каждая:

1) Начальник аэродромной команды — он же представитель БШПД на аэродроме — 1 чел.

2) Заместитель начальника аэродромной команды по МТО — 1 чел.

3) Радист — 1 чел.

4) Инструктор парашютно-десантной службы — 1 чел. (по договорённости с командованием авиасоединений должность инструктора может выполнить один из инструкторов ПДО аэродрома).

5) Кладовщик, он же писарь аэродромной команды — 1 чел.

6) Шофера — 2 чел.

7) Погрузочная команда в составе 5 человек.

8) Команда для сопровождения в пункт резерва лиц, прибывающих из тыла, в составе 5 человек.

2. Начальнику отдела кадров БШПД подполковнику тов. Романову к 25.10.43 г. из числа резерва подобрать и полностью укомплектовать аэродромные команды, зачислив личный состав прикомандированными к штабу.

3. Начальнику оперативного отдела БШПД подполковнику тов. Брюханову к 25.10.43 г. разработать инструкцию начальникам аэродромных команд, с учётом перебазирования авиатранспортных соединений на полевые аэродромы.

4. Начальнику отдела материально-технического обеспечения БШПД майору тов. Фадееву к 25.10.43 аэродромным командам выделить по 2 грузовые автомашины, продовольствие и вещобмунди-

рование для организации на местах вещевых и продовольственных кладовых для обеспечения нужд прибывающих лиц из тыла.

5. Начальникам финансового отдела, отдела кадров и секретного отдела в распоряжение аэродромных команд выделить:

а) денежные суммы для выдачи авансов лицам, прибывающим из тыла на путь следования до резерва БШПД или районов назначения;

б) книги и бланки проездных документов и командировочных удостоверений;

в) сургучные печати для опечатывания корреспонденции, прибывающей из тыла партизанских соединений.

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 16—17. Копия.

№ 34

Указания

начальника секретного отдела БШПД М. И. Королёва
о порядке приёма и отправки почты

ст. Сходня Московской обл.

22 октября 1943 г.

В целях сохранности и своевременной доставки документов и материалов (почты) в секретный отдел штаба начальнику аэродромной команды надлежит руководствоваться следующим:

I. Приём и доставка

в С[екретный] О[тдел] штаба почты, прибывшей из тыла

1. Вся почта, материалы, документы и трофейные предметы от лиц, прибывших из тыла врага, независимо от служебного положения, сдаются начальнику аэродромной команды.

2. Поступившая почта регистрируется в журнале с указанием, от кого поступила, в каком виде, количество пачек, пакетов, опечатывается сургучной печатью (не вскрывая), направляется с вооружённым нарочным в секретный отдел штаба, независимо от того, кому она адресована.

3. При направлении нарочного в штаб на почту составляется опись (реестр) в 2-х экземплярах и вручается нарочному. Один экземпляр описи (реестра) с распиской начальника секретного отдела или его помощника возвращается на аэродром как подтверждение о доставке нарочным почты в штаб.

4. Если по объёму почты имеется более 2-х мест, нарочных для доставки выделяется два человека.

5. Личные письма от партизан, адресованные их семьям, направляются в бюро писем ЦК КП(б)Б.

II. Отправка почты в тыл

1. Почта, поступившая на аэродром для отправки в тыл, принимается и регистрируется в журнал с указанием номеров пакетов, кому адресованы, и высылается в секретный отдел штаба подтверждение (расписки) о поступлении почты на аэродром.

2. Для доставки в тыл почта сдаётся перед отлётом под расписку в журнале лицу, убывающему в направлении адресованной почты, и сообщается об этом в штаб секретному отделу. Выброска с грузом секретной почты запрещается.

3. Личные письма, отправляемые в тыл партизанам, регистрируются в журнале (количество пачек и на какую площадку) и если производится выброска с грузом, обязательно заносятся в рейсовую накладную.

Почта, ожидаемая к отправке, а также бланки командировочных предписаний и проездных документов хранятся на аэродроме в опечатанном специальном ящике с запором под ответственность начальника команды.

Начальник секретного отдела БШПД
М. Королёв

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 25—26. Копия.

**Инструкция
по приёму и эвакуации раненых и больных партизан,
медицинскому обслуживанию
работников аэродромных команд**

ст. Сходня Московской обл.

Октябрь 1943 г.

На каждом аэродроме, обслуживающем нужды штаба, имеется представитель отдела санитарной службы — младший лейтенант медслужбы.

Последний обязан:

I. По отправке медимущества:

1. Знать об имеющемся запасе медимущества на аэродромах, подлежащего отправке партизанским бригадам и соединениям; своевременно пополнять его.
2. Следить и отправлять медикаменты и другое медимущество по назначению.
3. Вести строгий учёт отправляемого медимущества.

II. По приёму и эвакуации раненых и больных партизан

1. До прибытия на аэродром самолёта с ранеными и больными партизанами вызвать санитарную машину или несколько машин, в зависимости от количества раненых и больных на борту самолёта, через соответствующие эвакуопункты:

а) на аэродром Внуково — через дежурного врача ФЭП 77 по телефону В-1-6-1-6-9 или 1-1-61-91;

б) на аэродром Воротынский — через дежурного диспетчера МЭП 113 гор. Калуга по телефону 2-07.

2. С машинами встречать самолёт на аэродроме.

3. Вести строгий учёт прибывших раненых и больных партизан по установленной форме. Один экземпляр списка представлять в санотдел штаба.

4. Раненых и больных партизан направлять:

а) с аэродрома Внуково — в 1-ю клиническую больницу — Б. Пироговская, 6;

б) с аэродрома Воротынский — в СЭГ 1860 — гор. Калуга.

5. В случае опоздания санитарной машины на аэродром Воротынский раненых и больных партизан временно размещать в тёплом помещении, обеспечивая их питанием и оказывая медпомощь.

**III. По медицинскому обслуживанию
работников аэродромной команды**

В случае заболевания работника команды медработник оказывает медпомощь и при необходимости направляет в ближайший госпиталь.

Начальник санслужбы БШПД И. Инсаров

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 27. Копия.

**Расписание донесений
по телефону представителей оперативного отдела БШПД
с Внуковского и Монинского аэродромов**

Октябрь 1943 г.

Сов. секретно

- | | | | |
|----|-------|---|--|
| 1. | 11.00 | — | согласовывается предварительная наметка на вылеты. |
| 2. | 17.00 | — | докладывается окончательное решение командования о количестве выделенных самолётов и разбивка самолётов по точкам (выброска, посадка). |
| 3. | 21.00 | — | докладывается, сколько самолётов вылетело, номера самолётов, время вылета и точки назначения. |
| 4. | 23.00 | — | докладывается ход выполнения заданий. |
| 5. | 3.00 | — | сообщения об итогах полётов. |
| 6. | 9.00 | — | окончательный доклад о проведённых вылетах, количестве вывезенных людей (раненые, представители и пр.) и грузов. |

Начальник оперативного отдела БШПД
подполковник Брюханов

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 16. Копия.

Инструкция
начальнику аэродромной команды
о порядке направления лиц, прибывающих из тыла противника

Октябрь 1943 г.

Секретно

1. Лица, прибывающие самолётами из тыла противника на полевые аэродромы, направляются:

а) раненые и больные партизаны, нуждающиеся в госпитальном лечении, направляются в ближайшие эвакогоспитали по указанию начальника санитарной части штаба;

б) партизаны, прибывающие в командировку либо на отдых, направляются непосредственно в отдел кадров Белорусского штаба партизанского движения;

в) семьи партизан, военнослужащих, а также детей-сирот направлять на эвакопункт при СНК БССР — станция Чкаловская Московской области.

2. Всем направляемым с аэродрома в штаб либо на эвакопункт выдавать проездные документы, командировочные предписания, а при следовании по железной дороге — воинские требования.

Бланками командировочных предписаний аэродромную команду снабжает отдел кадров.

Бланками воинских требований обеспечивает административно-хозяйственная часть штаба.

За расходование бланков, командировочных предписаний и требований на проезд по ж. д. начальник аэродромной команды отчитывается перед отделом кадров и АХЧ.

3. Все лица, прибывшие из тыла и находящиеся на аэродроме в ожидании автотранспорта, а также на путь следования к месту назначения, обеспечиваются продуктами питания по линии МТО.

Начальник отдела кадров БШПД
 подполковник В. Романов

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 971, л. 82. Копия.

Отчёт
представителя БШПД при 7-м авиакорпусе АДД
В. И. Задорожникова начальнику оперативного отдела БШПД
подполковнику А. И. Брюханову о доставке грузов

1 ноября 1943 г.

Сов. секретно

В октябре 1943 г. в районе действий партизанских отрядов Белоруссии с аэродрома Воротыньск сделано 40 самолётовывлетов.

1. При 22 самолётовывлетах задание выполнено,
 из них самолётами типа СИ-47 — 17 вылетов,
 — » — ЛИ-2 — 5 вылетов.

При этом выполнено по основным целям — 16 экипажами,
 и по запасным целям — 6 экипажами.

2. Сделано посадок в тылу врага 5 и выбросок — 17.

3. Заброшено боевых грузов в количестве 30 тонн и, кроме того, переброшено 7 человек руководящего состава партизанских отрядов.

4. Обратными рейсами вывезено партизан и их семей в количестве 109 человек. Из них: раненых и больных 12.

5. При 16 самолётовывлетах задание не выполнено по следующим причинам:

а) из-за неисправной матчасти — 4 случая,
 б) не было сигналов — 3 »
 в) по метеоусловиям — 4 »
 г) атака самолётами противника — 5 »

6. При 2 самолётовывлетах о выполнении задания неизвестно. Командирами кораблей о выполнении задания не донесено, так как самолёты с задания не вернулись.

Всего с задания на свой аэродром не вернулись 4 самолёта: СИ-47 — 2 и ЛИ-2 — 2.

7. Ввиду того, что 2.10.43 произведено перебазирование с аэродрома Монино на аэродром Воротыньск, основные грузы 10.10.43 были* направлены по железной дороге, которые прибыли 26.10.43.

* Дописано от руки.

В результате задержки грузов в пути следования 5 дней не работали. В рабочие дни выделялось много самолётов, но из-за отсутствия грузов загружалась только часть самолётов.

8. В октябре работа производилась всего в течение 10 дней.

Работу не производили 21 день:

- а) по метеоусловиям — 10 дней,
- б) осмотр матчасти — 3 дня,
- в) не было грузов — 5 дней,
- г) проведение спецоперации — 3 дня.

Представитель БШПД при 7 авиакорпусе АДД
ст. лейтенант Задорожников

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 989, л. 2. Подлинник.

№ 39

Инструкция

начальнику группы авиaperевозок БШПД на аэродроме

8 ноября 1943 г.

Сов. секретно

I. Организация группы авиaperевозок

1. Группы авиaperевозок возглавляет начальник группы, он же представитель БШПД на аэродроме. Начальник группы авиaperевозок непосредственно подчиняется, отвечает и отчитывается перед начальником Белорусского штаба партизанского движения за выполнение плана авиaperевозок, за отправку людей по спецзаданиям и приём прибывающих из партизанских соединений, за расход, отправку, приём и хранение материальных ценностей и документов.

2. Начальнику группы авиaperевозок подчиняются:

- а) заместитель начальника группы;
- б) инструктор парашютно-десантной службы;
- в) фельдшер;
- г) радист;
- д) кладовщик продовольственной и вещевой кладовой;
- е) шофера автомашин — 2 человека;

ж) погрузочная команда в составе 15 человек;

з) фельдъегери — 3 человека.

Распределение обязанностей между личным составом начальник группы авиaperевозок производит самостоятельно, исходя из назначения каждого подчиненного ему лица и объёма работы по авиaperевозкам.

II. Порядок отправки самолётов

1. Начальник группы авиaperевозок, на основании плана, а также дополнительно поступающих указаний от начальника штаба, лично организует отправку самолётов.

2. Он обеспечивает экипажи самолётов необходимыми картами и материалами, сигналами на посадку и выброску, предупреждает командиров самолётов, идущих с посадкой, что на партизанских площадках посадку самолётов производить только при наличии посадочных сигналов на площадке.

3. Начальник группы авиaperевозок, получая от командования авиасоединения номера самолётов, идущих на спецзадания, организует загрузку самолётов.

4. Подготовка людей к отправке:

а) на оперативные аэродромы лица, подлежащие отправке в партизанские соединения, следуют с соответствующими документами, адресованными начальнику группы авиaperевозок, в которых указывается, куда и каким видом доставки этот товарищ должен быть направлен;

б) со всем составом, прибывающим на аэродром для отправки в партизанские отряды, начальник группы авиaperевозок лично проводит инструктаж по вопросам дисциплины перелёта. С лицами, подлежащими парашютному десантированию, организует дополнительный инструктаж, лично проверяя готовность к полёту каждого.

Для всех лиц, направляемых самолётом в партизанские бригады, надевать парашюты типа ПД-41. Категорически запрещается направлять в самолётах, идущих с посадкой, людей без парашютов.

5. Посадка людей в самолёты:

а) все отправляемые к началу погрузки на самолёт должны находиться в сборе в назначенном начальником группы авиaperевозок месте;

б) в момент посадки людей на самолёт начальник группы авиаперевозок и инструктор парашютно-десантной службы ещё раз проверяют готовность людей к отправке и не допускают к посадке в самолёт людей, обвешанных личным грузом, с заряженными гранатами и оружием, не поставленным на предохранитель. Для этого проверяющие инструктируют и следят, чтобы у людей, подлежащих к отправке, капсюли-детонаторы находились отдельно от гранат и были завернуты в мягкую ветошь; ППП — магазины примкнуты, части затвора находились в крайнем переднем положении на предохранителе; пистолеты — патроны все в обойме, в патроннике ствола патронов не должно быть.

Все остальные легко воспламеняющиеся и взрывчатые грузы, которые следуют при людях, должны быть упакованы отдельно (ВВ отдельно от капсюлей-детонаторов);

в) группы, направляемые в партизанские соединения на самолётах парашютной выброской, сопровождаются в полёте инструктором парашютно-десантной службы, который руководит выброской группы над назначенной целью в строгом соответствии с наставлением парашютно-десантной службы и с учётом обстановки в районе выброски. При этом инструктор парашютно-десантной службы получает исчерпывающие указания в части оперативной обстановки над целью от начальника группы авиаперевозок и строго руководствуется ими. В случае запрещения выброски, неправильности в сигналах, неахождения цели, а также при сильном ветре парашютная выброска людей не производится;

г) при одиночной выброске людей на парашютах в партизанские соединения посылка инструктора парашютно-десантной службы не обязательна. В этом случае начальник группы авиаперевозок даёт исчерпывающие указания командиру корабля о том, где, как, при каких условиях следует произвести выброску парашютиста, а инструктор парашютно-десантной службы инструктирует одного из членов экипажа, которому командир корабля поручает осуществить выброску;

д) лица, следующие в партизанские соединения на самолётах с посадкой, подготавливаются и инструктируются в объёме, необходимом для производства парашютной выброски;

е) начальник группы авиаперевозок обязан поставить в известность лётчиков, идущих в отряды с посадкой о том, что они не име-

ют права брать на борт самолёта из отряда людей, не имеющих на руках специального предписания командира отряда о направлении в БШПД.

6. Загрузка самолётов боевыми грузами:

а) грузы, предназначенные для переброски самолётом, хранятся в специально организованных базах в районе аэродрома в полном соответствии с порядком хранения грузов, согласно действующим инструкциям НКО;

б) грузы упаковываются в специальную тару в зависимости от способов переброски (сбрасывание с парашютами, беспарашютное сбрасывание, перевозка с посадкой самолётов), согласно «Временной инструкции по парашютному и беспарашютному сбрасыванию грузов с самолётов» и «Инструкции по укладке грузов в ПДММ», принятых в воздушно-десантных войсках Красной Армии;

в) упаковка грузов, предназначенных к отправке на самолётах, производится в соответствии с планом перевозок по рейсовым накладным, составленным в 3-х экземплярах на каждый самолёт оперативным отделом или МТО, в которых указывается, кому, куда, что и сколько должно быть отправлено. При этом один экземпляр рейсовой накладной вкладывается в один из паков, приготовленных к отправке, второй остаётся для учёта на базе и третий отсылается в МТО. На каждом из паков в момент погрузки пишется фамилия получателя, дата отправления и количество мест груза и номер рейсовой накладной;

г) упакованные в соответствии с инструкциями грузы доставляются на автомашинах к месту погрузки в самолёты не позднее, чем за два часа до старта самолётов. Погрузка в самолёты производится под непосредственным руководством начальника группы или его заместителя;

д) если какой-либо из предназначенных к вылету и уже загруженный самолёт по тем или иным причинам снимается с полёта, груз с него должен быть немедленно перегружен в самолёт, предоставляемый взамен его и направляемый на ту [же] цель. Если же при этом меняется и назначение цели самолёта, то имеющийся груз, занаряженный специально по требованию адресата и необходимый только для него, немедленно отбирается и соответствующим оформлением рейсовой накладной подготавливается к отправке очередным самолётом, направляемым на требуемую цель.

Груз не именного назначения, как-то: боеприпасы, тол — может быть переотправлен в случае изменения маршрута самолёта в другие адреса при условии, что эти адресаты нуждаются в посылаемом грузе. Во всех указанных случаях в рейсовых накладных должны быть отмечены все изменения, происшедшие в замене грузов, в перемене адресов назначения и проч.

III. Порядок приёма самолётов, возвращающихся с задания

1. По прибытии экипажей самолётов с задания по доставке людей и грузов начальник аэродромной команды отмечает результаты выполнения в книге учёта самолётных вылетов, а также на рейсовых накладных.

2. С самолётов, возвратившихся с невыполнением задания, начальник группы авиaperевозок организует разгрузку их и доставку грузов к месту хранения.

3. К приёму самолётов, направляемых в партизанские соединения с посадкой и возвращающихся обратно с ранеными, вызываемыми штабом и эвакуированными, начальник аэродромной команды готовится заранее и проводит следующие мероприятия:

а) ставит в известность представителя санчасти о возможном прибытии раненых. При отсутствии такового начальник аэродромной команды действует на основании инструкции, составленной начальником санчасти штаба по оказанию помощи и эвакуации раненых;

б) подготавливает санитарный и грузовой транспорт для отправки с аэродрома по назначению раненых и эвакуированных;

в) обеспечивает встречу прибывающих из партизанских соединений силами команды;

г) проверяет документы прибывающих и, если у кого-либо не окажется предписания о следовании в советский тыл, задерживает таковых, проводит предварительное расследование и с материалами расследования направляет под охраной в резерв БШПД;

д) составляет списки прибывающих из партизанских соединений и определяет по документации и состоянию здоровья дальнейшее направление прибывающих;

е) принимает всю прибывшую почту из партизанских соединений, а также все документы, касающиеся деятельности отрядов находящиеся на руках у прибывших, и подготавливает всё принятое для отправки нарочным в секретный отдел БШПД;

ж) начальник группы авиaperевозок организует для прибывших питание, отдых; в случае крайней необходимости обмундировывает их и снабжает денежным довольствием, проездными документами на дальнейший путь следования. Обслуживание прибывающих из партизанских соединений проводится в строгом соответствии с указаниями начальников отделов кадров, финансового и МТО.

IV. Эвакуация с аэродромов прибывших людей, ценных грузов и почты

1. После установления цели прибытия начальник аэродромной команды организует отправку прибывших из партизанских соединений:

а) раненые немедленно эвакуируются в госпиталь в сопровождении представителя от санчасти или госпиталя и аэродромной команды;

б) семьи партизан направляются в эвакупункты, организованные СНК БССР;

в) прибывшие по вызову направляются в резерв БШПД.

Отправка людей производится организованно, как правило, в сопровождении лиц, выделенных из состава группы.

2. Ценные грузы и почта, сданные командиром корабля или прибывшими людьми, сортируются, упаковываются, опечатываются и немедленно нарочным доставляются в секретный отдел БШПД с препроводительной на имя начальника штаба, в которой указывается: сколько опечатанных пакетов, мест груза направляется в штаб, когда и от кого они получены, кем и каким самолётом доставлены.

V. Планирование и отчётность по авиaperевозкам

1. Начальник группы авиaperевозок при планировании самолётных вылетов на каждый день руководствуется общим месячным планом по авиaperевозкам, указаниями, получаемыми из штаба по радио, метеоусловиями и обстановкой в районе цели, сообщаемой ему для ориентировки штабом, а также командованием авиасоединения.

2. Начальник группы авиaperевозок ежедневно доносит радиogramмой начальнику БШПД результаты выполнения задания: когда, на какую цель, кому, сколько отправлено самолётов с выполнением задания; указывает тип самолёта, количество мешков, погруженных в каждый самолёт, фамилии людей, направленных в партизанские

соединения. Когда, с какой цели, от кого вывезены обратными рейсами — люди, почта. О прибывших командирам соединений и вызванных штабом доносит по фамилиям.

3. Помимо ежедневных донесений по радио начальник группы авиaperевозок высылает не реже одного раза в декаду подобные письменные донесения на имя начальника БШПД о ходе авиaperевозок за каждый день. В донесениях указывает:

- а) когда, сколько самолётов послано;
- б) кому, на какую цель и при каких условиях задания выполнены;
- в) кому, на какую цель и по какой причине задания не выполнены;
- г) характеристику оперативной обстановки при выполнении задания;
- д) какие группы направлены в партизанские соединения и результаты их переброски;
- е) когда, с какой цели, от кого прибыли с обратными рейсами самолётов люди, количество их и какой груз.

К донесениям прилагать:

а) рейсовые накладные на каждый самолёт, направленный в партизанские соединения, с отметкой о выполнении задания. В рейсовой накладной указывается: когда, кому, на какую цель, каким самолётом и каким способом доставлен груз, кто составил рейсовую накладную, ответственный за комплектровку, упаковку и погрузку груза. Отдельными списками кому, какие заброшены радиостанции и прочее радиоимущество, и кому, что заброшено из медикаментов;

б) списки людей, перебросенных в партизанские соединения, с указанием, когда, на какую цель, каким самолётом, в сопровождении кого, по распоряжению кого отправлены люди и в чьё распоряжение; кто подготавливал людей к полёту;

в) списки прибывших из партизанских соединений с подразделением: на раненых и больных, вызванных по указанию штаба, семьи партизан;

г) опись на прибывший груз и почту с указанием, когда, каким самолётом, из какой цели, от кого прибыл, кто доставил на аэродром.

4. Все донесения, поступающие от начальника группы авиaperевозок на имя начальника штаба, принимает начальник секретного отдела, который после доклада начальнику штаба размножает их и направляет: первый экземпляр со всеми приложениями в оператив-

ный отдел БШПД; второй экземпляр со всеми приложениями — в военный отдел ЦК КП(б)Б; копию донесения и подлинники рейсовых накладных, завизированные оперотделом БШПД в части получения грузов партизанскими соединениями — в отдел МТО; списки заброшенного в отряды радиоимущества — в отдел связи; списки убывших и прибывших в партизанские соединения — в отдел кадров; списки прибывших раненых из партизанских соединений и высланных медикаментов — в санчасть БШПД; третий экземпляр со всеми приложениями с резолюцией начальника штаба и визой о подтверждении получения грузов партизанскими соединениями — начальнику группы авиaperевозок на аэродроме. Подлинники донесений со всеми приложениями хранятся в делах секретного отдела.

5. На основании донесений, поступающих из партизанских соединений о полученных ими грузах и прибывших людях, оперативный отдел БШПД визирует донесения начальника аэродромной команды в части подтверждения получения грузов и прибытия людей в отряды.

6. Не реже одного раза в месяц начальник группы авиaperевозок или его заместитель прибывают по вызову в штаб для доклада начальнику штаба о ходе авиaperевозок, сдачи отчётности в соответствующие отделы об израсходовании отчётных денежных сумм, бланков, материально-технического вещевого и продовольственного имущества, а также для получения инструктажа о дальнейшем ходе авиaperевозок, ознакомления с оперативной обстановкой и уточнения карт дислокации площадок, мест выброски грузов и таблицы сигналов.

7. На основании отчётной документации, представляемой начальником группы авиaperевозок на имя начальника БШПД, отделы штаба ведут общий учёт по авиaperевозкам в следующем объёме:

а) оперативный отдел ведёт учёт самолётных вылетов по партизанским соединениям, областям и Белоруссии в целом;

б) отдел кадров ведёт учёт по книгам записей убывающих и прибывающих из партизанских соединений, где указывается, когда, кто, в чьё распоряжение, куда, в качестве кого убыл или когда, кто, откуда прибыл и дальнейшее его направление;

в) отдел МТО ведёт учёт самолётных вылетов и материально-технического имущества в виде лицевых счётов на каждую бригаду и отряд, которым производилась выброска грузов;

г) отдел связи ведёт выборочный учёт в виде лицевых счетов на каждую бригаду и отряд, которым производилась выброска радио-имущества;

д) санчасть ведёт выборочный учёт в виде лицевых счетов на каждую бригаду и отряд, которым производилась выброска санимущества.

Приложения:

1) Схема организации группы авиаперевозок на полевых аэродромах.

2) Указания начальника отдела кадров БШПД о порядке дальнейшего направления людей, прибывающих из партизанских соединений на полевые аэродромы, и расходования бланков, проездных документов.

3) Указание начальника санчасти БШПД о порядке приёма раненых, прибывающих из партизанских соединений на полевые аэродромы и эвакуации их в госпитали.

4) Указания начальника финчасти БШПД о порядке расходования и отчётности по подотчётно-денежным суммам.

Зам. начальника оперативного отдела
Белорусского штаба партизанского движения
инженер-подполковник А. Ковтун

Ст. пом. начальника опер. отдела БШПД
по авиаперевоскам
майор Полосухин

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 17—23. Копия.

№ 40

Заявка
оперативного отдела БШПД
отделу материально-технического обеспечения БШПД
о выделении грузов для партизанского соединения
Борисовско-Бегомльской зоны

25 ноября 1943 г.

Оперативный отдел Белорусского штаба партизанского движения просит направить тов. Мачульскому через Внуковский и Воротынский аэродромы —

- | | | | |
|-------------------|---|------|--------|
| 1. Пистолетов ТТ | — | 25 | штук |
| 2. Мнн МММ | — | 200 | » |
| 3. МУВ | — | 1000 | » |
| 4. ВПФ | — | 1000 | » |
| 5. Бикфордов шнур | — | 500 | метров |
| 6. Тол | — | 500 | кг |
| 7. Патронов к ПТР | — | 1000 | штук |

Зам. нач. оперативного отдела БШПД
инженер-подполковник Ковтун

Начальник МТО штаба Фадеев

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 989, л. 34. Подлинник.

№ 41

Донесение
инструктора парашютно-десантной службы Богомолова
начальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову
о доставке людей и грузов на площадку Ф. И. Титкова

17 декабря 1943 г.

15.12.43 г. вылетел с аэродрома Внуково в 16-30 на самолёте СИ-47 № 828. Командир корабля капитан Таран. Цель № 32 (площадка Титкова). На борту самолёта находилось 11 мешков с боепри-

пасами, 2 аптечки, газеты и два кинооператора т. т. Сухова и Рейзман. Из-за плохой погоды (облачность 100—150 м) до линии фронта шли на высоте 100—120 м. В районе Смоленска был обстрелян из зениток и пулемётов (своими). Линию фронта прошли на высоте 3500 м. На цель пришли в 21 час.

Из-за плохих метеоусловий в районе цели (сильный снегопад) 30 минут ходили над целью, не могли сделать посадку. Посадку совершили в 21-30. Разгрузка самолёта и посадка людей происходили 30 минут.

С площадки взлетели в 22-00. На борту самолёта находилось 30 человек раненых. Линию фронта прошли на высоте 5000 м. Посадка во Внуково в 0-40 16.12.43 г. Взлёты и посадки в исключительно трудных метеоусловиях совершены отлично.

Богомолов

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 977, л. 32. Подлинник.

№ 42

Список

личного состава 2-го авиаполка 1-й авиатранспортной дивизии,
выполнявшего полёты в партизанские отряды

26 декабря 1943 г.

№№ пп	Воен- ное зв- ние	Фамилия, имя и отчество	Дол- жность	К-во вылетов в партиз. отряды	Посад. в тылу против.	Примеча- ние
1	2	3	4	5	6	7
1. л-т		Томилин Григорий Фёдорович	ком. кор.	25	—	
2. ст. л-т		Качаиов Иван Зиновьевич	— » —	18	5	

1	2	3	4	5	6	7
3. л-т		Рыбалко Виктор Иванович	— » —	15	—	
4. л-т		Михайлов Василий Петрович	— » —	32	1	
5. майор		Семенков Алексей Иванович	ком. полка	11	—	
6. л-т		Чуванов Сергей Иванович	ком. кор.	36	2	
7. л-т		Григорьев Михаил Иванович	— » —	5	—	
8. л-т		Александров Борис Дмитриевич	— » —	19	—	
9. л-т		Гольцев Иван Ефремович	— » —	18	—	
10. капи- тан		Таран Григорий Алексеевич	ком. 2 эск.	60	25	
11. л-т		Грушевский Дмитрий Васильевич	ком. кор.	12	—	
12. ст. л-т		Ермаков Павел Григорьевич	— » —	6	—	пропал без вести*
13. л-т		Горбунов Иван Иванович	— » —	10	—	
14. ст. л-т		Беркутбаев Утегул Калды- ужинович	— » —	8	—	пропал без вести*

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
15.	капи- тан	Ляхно Фёдор Афанасьевич	— » —	3	—	
16.	л-т	Даниленко Андрей Сергеевич	— » —	24	2	
17.	капи- тан	Кашуба Павел Тарасович	— » —	34	2	
18.	ст. л-т	Русаков Пётр Михайлович	— » —	12	8	
19.	ст. л-т	Быстрицкий Алексей Михайлович	— » —	24	3	
20.	ст. л-т	Мосалев Иван Георгиевич	— » —	25	6	
21.	ст. л-т	Езерский Дмитрий Сергеевич	— » —	38	4	
22.	ст. л-т	Ильченко Фёдор Филиппович	— » —	18	4	<i>пропал без вести*</i>
23.	ст. л-т	Любимов Василий Васильевич	— » —	13	3	
24.	капи- тан	Алиев Агусейн Абасович	— » —	39	12	
25.	ст. л-т	Оленев Сергей Иванович	<i>пилот*</i>	5	2	
26.	гв. ст. л-т	Тараненко Василий Кириллович	ком. кор.	22	4	

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
27.	мл. л-т	Липка Николай Никитович	— » —	19	3	
28.	ст. л-т	Метлицкий Николай Варфоломеевич	— » —	15	2	
29.	гв. ст. л-т	Плехов Виктор Петрович	— » —	18	—	<i>погиб*</i>
30.	л-т	Бирюков Коистантии Дмитриевич	— » —	48	4	
31.	л-т	Курицын Алексей Фёдорович	— » —	19	4	
32.	л-т	Комашко Сергей Кузьмич	— » —	20	3	
33.	л-т	Турченко Иван Моисеевич	— » —	6	—	
34.	мл. л-т	Душечкии Сергей Никифорович	— » —	11	—	<i>погиб*</i>
35.	ст. л-т	Охрименко Иван Матвеевич	— » —	18	1	<i>погиб*</i>
36.	л-т	Масленников Фёдор Тимофеевич	— » —	29	—	
37.	мл. л-т	Павлов Борис Иванович	— » —	13	—	
38.	л-т	Назаров Валентин Николаевич	— » —	9	—	<i>пропал без вести*</i>

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
39.	л-т	Варенков Василий Никитович	— » —	6	—	
40.	л-т	Блюмов Семён Николаевич	— » —	12	—	
41.	л-т	Назаренко Григорий Иванович	пилот	12	2	погиб*
42.	л-т	Прохоров Алексей Петрович	— » —	6	—	погиб*
43.	л-т	Логинов Степан Ермолаевич	ком. кор.	26	8	
44.	мл. л-т	Судоргии Георгий Николаевич	— » —	13	—	
45.	мл. л-т	Михайлов Павел Михайлович	— » —	12	—	
46.	л-т	Баско Пётр Яковлевич	— » —	8	—	
47.	л-т	Самарский Даниил Васильевич	— » —	14	4	
48.	л-т	Навценя Николай Семёнович	— » —	6	—	пропал без вести*
49.	мл. л-т	Анисимов Иван Иванович	— » —	6	—	
50.	капи- тан	Циновой Давид-Юдо- Берович	— » —	24	4	

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
51.	мл. л-т	Коротков Фёдор Маркович	— » —	19	—	
52.	мл. л-т	Михайленко Владимир Николаевич	штур- ман	24	—	
53.	мл. л-т	Рудич Валериан Трофимович	— » —	6	—	
54.	мл. л-т	Лысенко Иван Емельянович	— » —	14	—	
55.	мл. л-т	Белоус Иван Данилович	— » —	24	—	
56.	мл. л-т	Кожушко Николай Михайлович	штур- ман	18	—	
57.	сер- жант	Ромашенко Владимир Кондратьевич	— » —	11	—	
58.	мл. л-т	Ваганов Дмитрий Васильевич	— » —	25	8	
59.	л-т	Владимиров Анатолий Петрович	— » —	20	2	
60.	мл. л-т	Ноздрачев Николай Романович	— » —	17	3	
61.	майор	Бондаренко Михаил Алексеевич	— » —	10	2	
62.	мл. л-т	Воронцов Анатолий Николаевич	— » —	27	—	
63.	мл. л-т	Плаксин Владимир Степанович*	— » —	8	—	

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
64.	капитан	Гордов Кузьма Филиппович*	— » —	9	—	
65.	л-т	Незаметдинов Хамза Абасович	— » —	27	4	
66.	мл. л-т	Кириллов Евдоким Матвеевич	— » —	28	—	
67.	мл. л-т	Кузнецов Пётр Филиппович	— » —	5	—	
68.	мл. л-т	Кутько Георгиев Матвеевич	— » —	21	1	
69.	мл. л-т	Пастернак Василий Павлович	— » —	25	4	
70.	мл. л-т	Ермохин Виктор Поликарпович	— » —	11	—	
71.	мл. л-т	Борт Евгений Андреевич	— » —	44	1	
72.	мл. л-т	Милованов Вячеслав Фёдорович	— » —	7	—	
73.	тех. л-т	Николаев Семён Максимович	б/механ.	17	4	
74.	тех. л-т	Пацюк Владимир Михайлович	— » —	15	—	
75.	тех. л-т	Кудишин Аркадий Семёнович	— » —	7	—	

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
76.	тех. л-т	Чихладзе Георгий Иванович	— » —	36	10	
77.	тех. л-т	Проша Михаил Иванович	— » —	7	—	
78.	мл. тех. л-т	Пеков Тихон Николаевич	— » —	11	—	
79.	мл. тех. л-т	Давыдкин Георгий Васильевич	— » —	17	3	
80.	мл. тех. л-т	Голиняк Владимир Николаевич	— » —	14	2	
81.	тех. л-т	Майер Павел Романович	— » —	8	2	
82.	тех. л-т	Антонов Валентин Михайлович	— » —	11	1	
83.	мл. л-т	Бунин Никифор Карпович	— » —	14	—	
84.	тех. л-т	Козлов Михаил Куприянович	— » —	18	2	
85.	мл. тех. л-т	Шапран Александр Дмитриевич	— » —	31	—	
86.	старшина	Зубов Иван Петрович	б/механик	12	—	
87.	тех. л-т	Трофимчук Аркадий Фёдорович	— » —	6	—	
88.	тех. л-т	Поляков Анатолий Иванович	— » —	31	10	

1	2	3	4	5	6	7
89.	тех. л-т	Князьков Александр Сергеевич	— » —	46	4	
90.	тех. л-т	Теслюченко Фёдор Сергеевич	— » —	6	—	
91.	тех. л-т	Дробышевский Андрей Васильевич	— » —	16	—	
92.	тех. л-т	Дымников Герман Николаевич	— » —	18	—	
93.	тех. л-т	Шварц Алексей Александрович	— » —	10	—	<i>пропал без вести*</i>
94.	мл. тех. л-т	Санников Александр Сергеевич	— » —	27	—	<i>погиб*</i>
95.	тех. л-т	Тараненко Павел Никифорович	— » —	24	—	<i>пропал без вести*</i>
96.	тех. л-т	Петров Яков Иванович	— » —	20	1	
97.	тех. л-т	Кутин Виктор Алексеевич	— » —	8	1	
98.	тех. л-т	Смотров Иван Алексеевич	— » —	20	—	
99.	тех. л-т	Герусенко Василий Анисимович	— » —	5	—	
100.	рядо- вой	Крючков Пётр Иванович	— » —	9	—	
101.	тех. л-т	Храмов Николай Кузьмич	— » —	23	4	

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
102.	в/тех. 2 р.	Семененко Тимофей Никитович	— » —	14	—	
103.	мл. тех. л-т	Кучугурный Фёдор Тимофеевич	— » —	5	—	
104.	мл. тех. л-т	Коржов Михаил Кузьмич	— » —	12	—	
105.	капи- тан	Булкин Иосиф Срулевич	— » —	13	3	
106.	мл. сер- жант	Ануфриева Валентина Алексеевна	б/рад.	17	—	
107.	ст. сер- жант	Байков Михаил Александрович	— » —	18	—	
108.	сер- жант	Ветрук Николай Иванович	— » —	6	—	<i>погиб*</i>
109.	сер- жант	Онежко Иван Петрович	— » —	10	—	
110.	ст. сер- жант	Агишев Сергей Павлович	— » —	25	4	
111.	ст. сер- жант	Гладилин Алексей Владимирович*	— » —	14	2	
112.	мл. л-т	Журавлёв Николай Петрович	— » —	22	2	
113.	ст. сер- жант	Герасимов Иван Семёнович	— » —	13	3	
114.	ст. сер- жант	Вотяков Филипп Васильевич	— » —	46	—	

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
115.	ст. сер- жант	Беккер Хая Ароновна	— » —	37	10	
116.	мл. л-т	Окопный Василий Николаевич	б/ра- дист	14	—	
117.	ст. сер- жант	Королёв Дмитрий Владимирович	— » —	21	4	
118.	ст. сер- жант	Стерлигов Дмитрий Иннокентьевич	— » —	43	—	
119.	сер- жант	Рядинский Николай Петрович	— » —	16	—	погиб*
120.	ст. сер- жант	Арутюнов Александр Сергеевич	— » —	7	—	погиб*
121.	стар- шина	Фёдоров Александр Сергеевич	— » —	25	—	
122.	стар- шина	Смирнов Сергей Данилович	— » —	21	2	
123.	мл. сер- жант	Беляев Альберт Иванович	— » —	5	—	пропал без вести*
124.	ст. сер- жант	Козловский Сергей Григорьевич	— » —	19	3	
125.	сер- жант	Митряковский Василий Федотович	— » —	13	1	погиб*
126.	ст. сер- жант	Америцкий Георгий Данилович	— » —	18	—	

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
127.	сер- жант	Мокроусов Василий Семёнович	— » —	41	4	
128.	мл. л-т	Николаев Александр Федосович	— » —	6	—	пропал без вести*
129.	ст. сер- жант	Дзюба Андрей Петрович	— » —	14	—	
130.	ст. сер- жант	Чинилин Владимир Павлович	б/стре- лок	12	—	
131.	стар- шина	Гладких Михаил Васильевич	— » —	6	1	
132.	ст. сер- жант	Зеленков Кирилл Петрович	— » —	27	—	
133.	стар- шина	Овчинников Владимир Иванович	— » —	16	—	пропал без вести*
134.	стар- шина	Юматов Михаил Иванович	— » —	8	—	
135.	стар- шина	Троцкий Степан Михайлович	— » —	28	8	
136.	стар- шина	Потаскаев Алексей Леонтьевич	— » —	21	7	
137.	ст. сер- жант	Ведмель Николай Алексеевич	— » —	8	—	
138.	ст. сер- жант	Колесников Поликарп Порфирьевич	— » —	9	2	

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
139.	стар- шина	Чалохян Леонид Григорьевич	— » —	58	6	
140.	ст. сер- жант	Волохов Лев Андреевич	— » —	48	—	
141.	сер- жант	Гаврин Николай Максимович	— » —	11	—	
142.	ст. сер- жант	Шпилев Алексей Иванович	б/стре- лок	19	—	
143.	стар- шина	Тимофеев Виктор Дмитриевич	— » —	32	2	
144.	стар- шина	Саломаткин Фёдор Васильевич	— » —	48	4	
145.	стар- шина	Иванов Александр Петрович	— » —	10	—	
146.	сер- жант	Чижов Сергей Владимирович	— » —	7	—	
147.	ст. сер- жант	Фролов Борис Николаевич	— » —	10	2	пропал без вести*
148.	старш. серж.	Парахин Александр Павлович	— » —	14	—	
149.	сер- жант	Лихонин Иван Яковлевич	— » —	9	—	
150.	стар- шина	Абрамов Алексей Сергеевич	— » —	16	—	

* Дописано от руки.

1	2	3	4	5	6	7
151.	стар- шина	Новицкий Пётр Игнатьевич	— » —	12	4	
152.	капи- тан	Николаев Александр Сергеевич	штур- ман полка*	33	6	

Командир 1-й авиатранспортной дивизии
генерал-майор авиации Казьмин

Нач. штаба 2 авиаполка
капитан Волков

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 978, л. 44—46. Подлинник.

№ 43

Список

личного состава 1-го полка 1-й авиатранспортной дивизии,
выполнявшего полёты в партизанские отряды

Декабрь 1943 г.

№№ пп	Фамилия, инициалы	Звание	Занимаемая должность	Колич. вылетов	Приме- чание
1	2	3	4	5	6

- Яковлев
Виктор
Порфирьевич командир
капитан эскадрильи 38
- Андреев
Пётр Фадеевич л-т команд. кор. 6
- Цветков
Николай
Васильевич зам.
командир
капитан эск. по л/ч 9
- Бариллов
Дмитрий
Иванович команд.
ст. л-т кораб. 7

1	2	3	4	5	6
5.	Быстров Пётр Алексеевич	л-т	— » —	15	
6.	Бочаров Георгий Григорьевич	л-т	— » —	17	
7.	Бируля Андрей Иосифович	ст. л-т	— » —	21	
8.	Богданов Никифор Давыдович	капитан	командир эскадрильи	7	
9.	Божан Василий Дмитриевич	— » —	команд. кор.	9	
10.	Глушко Пётр Игнатьевич	мл. л-т	— » —	16	
11.	Голениценко Николай Фёдор.	капитан	зам. ком. по лётн. части	6	
12.	Гавва Кирилл Никифорович	л-т	командир кор.	9	
13.	Думнов Василий Георгиевич	л-т	2-й пилот	15	
14.	Еромасов Пётр Фёдорович	капитан	команд. кор.	15	
15.	Котович Васил. Назарович	ст. л-т	— » —	26	
16.	Королёв Сергей Иванович	ст. л-т	2-й пилот	42	
17.	Лукьяненко Дмитрий Иванов.	л-т	2-й — » —	23	
18.	Лабутич Борис Константинов.	ст. л-т	команд. кор.	11	
19.	Мосалев Иван Георгиевич	ст. л-т	— » —	сведения даны по 2-му полку	

1	2	3	4	5	6
20.	Наволочный Савватий Иван.	мл. л-т	2-й пилот	12	
21.	Покровский Сергей Александрович	л-т	команд. кор.	32	
22.	Петрашевич Пётр Иванович	л-т	2-й пилот	36	
23.	Согатый Дмитрий Фёдорович	л-т	2-й пилот	11	
24.	Трофимов Николай Алексеевич	л-т	команд. кор.	15	
25.	Хохлачёв Михаил Елисеевич	мл. л-т	— » —	9	
26.	Шутов Василий Иваиович	капитан	— » —	30	
27.	Дриженог Пётр Алексеевич	л-т	— » —	15	
28.	Гусев Василий Иванович	л-т	— » —	12	
29.	Шуин Иван Сергеевич	ст. л-т	— » —	15	
30.	Шаталов Дмитрий Фёдорович	л-т	2-й пилот	9	
31.	Чечеткин Борис Михайлович	стар- шина	2-й — » —	11	
32.	Боровой Евгений Родионович	мл. л-т	штурман	25	
33.	Дубовицкий Алексей Гаврилович	мл. л-т	штурман эск.	14	
34.	Журеико Михаил Данилович	л-т	— » — кораб.	30	

1	2	3	4	5	6
35.	Лазорко Макар Макарович	мл. л-т	— » —	22	
36.	Лукашин Сергей Кириллович	мл. л-т	— » —	8	
37.	Новиков Николай Павлович	мл. л-т	— » —	32	
38.	Подгурский Иван Алексеевич	мл. л-т	— » —	14	
39.	Ткачёв Василий Васильевич	мл. л-т	— » —	25	
40.	Халтурин Пётр Семёнович	мл. л-т	— » —	8	
41.	Яковлев Фёдор Яковлевич	мл. л-т	— » —	5	
42.	Кузнецов Георгий Фёдорович	ст. л-т	штурман полка	10	
43.	Михеев Евгений Александрович	ст. л-т	штурман звена	23	
44.	Кекишев Пётр Иванович	л-т	штурман	15	
45.	Незаметдинов Хамза Абассович	л-т	— » — кор.	сведения даны по 2-му полку	
46.	Лагутенко Дмитрий Никифоров.	мл. л-т	— » —	10	
47.	Бувеч Адам Иосифович	ст. тех- ник-л-т	механик ав. бортовой	21	
48.	Гринкевич Коистантии Николаевич	— » —	— » —	5	
49.	Докукин Иван Петрович	техн. л-т	— » —	16	
50.	Иващенко Евгений Алексеевич	техн. л-т	— » —	7	

1	2	3	4	5	6
51.	Кутьин Виктор Алексеевич	техн. л-т	— » —	сведения даны по 2-му полку	
52.	Москаленко Константин Григорьевич	техн. л-т	— » —	26	
53.	Мокрый Александр Никитич	техн. л-т	— » —	7	
54.	Рудь Александр Степанович	техн. л-т	— » —	14	
55.	Сыромятников Николай Егорович	техн. л-т	— » —	28	
56.	Стебаев Михаил Ефимович	техн. л-т	— » —	16	
57.	Сочиов Дмитрий Николаевич	ст. техн. л-т	— » —	22	
58.	Шамаев Василий Иванович	техн. л-т	— » —	21	
59.	Поливода Владимир Яковлевич	техн. л-т	— » —	15	
60.	Климанов Алексей Кузьмич	стар- шина	— » —	41	
61.	Маяков Фёдор Семёнович	техн. л-т	— » —	5	
62.	Серов Алексей Коистантинович	техн. л-т	— » —	9	
63.	Пазушко Николай Тимофеевич		воздушный стрелок- радиот	32	
64.	Берек Револьд Моисеевич	мл. сержант	— » —	14	
65.	Вякин Иван Сергеевич	мл. сержант	— » —	18	

1	2	3	4	5	6
66.	Васильков Александр Игнатьевич	ст. сержант	— » —	36	
67.	Гордиенко Пётр Семёнович	сержант	— » —	11	
68.	Губашкин Иваи Петрович	стар- шина	воздушный стрел. радист	20	
69.	Дмитриев Игорь Александрович	в/тех- ник 2 раиға	— » —	32	
70.	Евстигнеев Алексей Александрович	сержант	— » —	11	
71.	Игнатьев Аркадий Васильевич	ст. сержант	— » —	40	
72.	Мокров Александр Иванович	сержант	— » —	6	
73.	Окопный Василий Николаевич	мл. л-т	— » —	сведения даны по 2-му полку	
74.	Пласкеев Николай Иннокентьевич	ст. сержант	— » —	12	
75.	Софиев Николай Александрович	сержант	— » —	9	
76.	Чернявский Валентин Фёдорович	стар- шина	— » —	6	
77.	Шкадов Николай Иванович	ст. сержант	воздушный стрелок	12	
78.	Лысягии Виктор Фёдорович	ст. сержант	воздушный стрелок- радист	7	
79.	Кудаев Фёдор Степанович	стар- шина	— » —	15	

1	2	3	4	5	6
80.	Максимов Александр Дмитриевич	стар- шина	— » —	10	
81.	Хорошев Александр Никонович	сержант	воздушный стрелок	25	
82.	Силин Пётр Михайлович	стар- шина	— » —	21	
83.	Рябчук Иван Давыдович	сержант	— » —	18	
84.	Новохатный Андрей Сергеевич	ст. сержант	— » —	14	
85.	Малофеев Василий Пименович	сержант	— » —	12	
86.	Кожиков Фёдор Алексеевич	сержант	— » —	31	
87.	Дмитриев Павел Гаврилович	ст. сержант	— » —	6	
88.	Гаврилов Анатолий Алексеевич	сержант	воздушный стрелок	39	
89.	Голованов Анатолий Павлович	ст. серж.	— » —	15	
90.	Васильев Александр Иванович	сержант	— » —	11	
91.	Сухоруков Коистантин Алексеевич	стар- шина	— » —	23	
92.	Разгильдяев Василий Андреевич	сержант	— » —	11	
93.	Бутримович Василий Иванович	лейте- нант	пилот	4	3 мес. ком-р отряда в тылу

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

94. Жилкин
Василий нач. ПДС
Михайлович 1-й АТД лейтенант 45
95. Красавин
Фёдор пара- мл.
Михайлович шютист лейтенант 30

Командир 1 авиатранспортной дивизии
генерал-майор авиации Казьмин

Начальник штаба 1-й авиатранспортной дивизии
полковник Соломин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 978, л. 47—51. Подлинник.

№ 44

**Докладная записка
командира корабля Б. Г. Лунца начальнику БШПД П. З. Калинин
с характеристиками партизанских посадочных площадок**

1943 г.

Дислокация и характеристика
посадочной площадки тов. Солдатенкова

Цель 23

1. Место посадочной площадки

6 км вост. дер. Голынка — 35 км западнее ст. Друть, карта 1:100 000, лист № 35-83, координаты 52-56.

2. Характеристика посадочной площадки

Размер 1200×400 м, грунт твёрдый, площадка ровная, подходы на площадку открыты с запада и востока. Самолёты ПС-84 производили посадку зимой и летом, аварий при посадках и взлётах не было.

Площадка прикрывается соединениями партизан, численностью до 2000 человек. Гарнизоны противника, нахотившиеся в районе посадочной площадки, разгромлены и уничтожены партизанами. В настоящее время противник, в виде охранных немецких частей,

численностью до батальона, и мелких смешанных полицейских и немецких участков и гарнизонов, находится в 25—70 км от площадки.

Площадка тов. Юрковцева

Цель № 36

17 км юго-западнее [г.] Марьиная Горка. Поляна двухгодичной необработанной земли, со всех сторон окружена болотистым лесом.

Вытянута по длине почти на север. Грунт песчаный, покрытый травой, со срезанными продольными бороздами.

Размер площадки: 1200×450 м. Годной обработанной местности 1000×300 м.

Посреди площадки имеется выем в виде ложбины, ввиду своей пологости не препятствующий посадке и взлёту.

Посадка возможна с двух сторон — с юга и севера. Маскировка обеспечивается.

Посадка самолётов возможна.

Командир корабля

Герой Советского Союза капитан Лунц

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 84, л. 30. Копия.

№ 45

Отчёт

**инструктора парашютно-десантной службы Богомоллова
начальнику оперативного отдела БШПД А. М. Брюханову
о выполнении боевого задания**

Внуково

16 января 1944 г.

15.1.44 г. вылетел на самолёте СИ-47 № 823 на цели т. Сикорского и т. Козлова, командир корабля Лемешкин. Взлёт в 16.40. На борту самолёта находилось 13 мешков боеприпасов и вооружения. Линию фронта прошли на высоте 2000 метров в облаках. В районе площадки т. Сикорского пришли в 21.40, цель была закрыта туманом. Над целью кружились 1 час, но цель открыта не была. После бесполезного кружения над целью взяли курс на площадку Козлова в 22.50. На цель Козлова пришли в 0.16 16.1.44 г., где и совершили

посадку в 0.17. При подходе к цели костров выложенных не было, и только, когда появились над целью из-за леса, появились люди с факелами, после чего появились костры. После посадки я предупредил начальника штаба о срочной доставке семьи майора Головки, раненых, почты и передать командиру соединения т. Козлову о вывозе его в Москву с этим самолётом. В ожидании людей и почты на площадке сидели 1 час. 43 мин. На борт самолёта взяли секретную почту, 4 немца, жену и ребёнка майора Головки, 2 раненых и 7 человек по вызову. Самолёт мог взять больше, но раненых больше не было подвезено, командир соединения на площадку не приехал, был не готов. Взлёт с площадки в 2.00 16.1.44 г. Посадку во Внуково совершили в 5.27 16.1.44 г. Почта и люди доставлены полностью. Считаю необходимым отметить следующее:

1. Площадка хорошая, можно производить взлёт и посадку на самолёте СИ-47 с полной нагрузкой.

2. Необходимо предупредить комендантов аэродромов о выкладывании сигналов до прилёта самолёта, и чтобы все костры горели ярко, так как костры дают возможность их видеть даже при плохой погоде от 5 до 12 км, а в ясную погоду гораздо больше, и приводят самолёт на цель, если он отклонился от курса в сторону на 5—10 км. Причём отклонение самолёта от курса на 5—10 км в ночное время при плохой погоде и, не имея крупных ориентиров, вполне возможно, а поэтому надо полагать, что из-за отсутствия костров часто не выполняются задания. Самолёт может кружиться в стороне 5—10 км от площадки, нигде не видя костров, которые указывают цель, и уходит обратно.

3. Полёт происходил при плохой видимости, высота облачности 150—200 метров. Высота полёта до линии фронта и за линией фронта 75—100 метров.

Богомолов

НАРБ, ф. 3500, оп. 3, д. 977, л. 28. Подлинник.

№ 46

Отчёт

инструктора парашютно-десантной службы Богомолова
начальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову
о доставке Г. Ф. Покровского с группой и грузом
с аэродрома Внуково на площадку И. Ф. Титкова

Внуково

9 февраля 1944 г.

7-го февраля вылетел на самолёте СИ-47 № 832, командир корабля Лепешкин. На борту самолёта находилась группа подполковника Покровского в количестве 7 человек и 7 мешков груза с боеприпасами и вооружением.

Взлёт с аэродрома Внуково в 17-30. Линию фронта прошли в 19-00 на высоте 3000 м.

На цель № 32 (Титкова) пришли и совершили посадку в 21-10. При развороте для рулёжки самолёт сильно загруз в почву так, что пришлось подкапывать и делать помосты. На эту работу затрачено было два часа и 150 чел. партизан*.

В конце площадки, откуда должен был производиться взлёт, машина ещё раз загрузила и пришлось продолжить ту же работу. Таким образом на площадке пришлось пробыть 5 часов. За это время два раза проходил немецкий самолёт на большой высоте.

Причины загрузки самолёта таковы:

1. Костры были далеко выложены от рабочей площадки в сторону, в низкое место.

2. Только что начавшиеся морозы недостаточно проморозили почву.

Со своей стороны считаю: необходимо указать комендантам аэродромов о повседневном наблюдении за состоянием аэродромов и регулярно сообщать данные расчёты на посадку, т.е. на каком расстоянии от костров производить посадку и полосу заруливания.

С площадки Титкова вылетели в 2-00 8.2.44. На борт самолёта взяли 19 чел., из них: раненых 13, лёт[ного] состава 4 чел. и 2 чел. по вызову и секретная почта.

Посадку на Внуково совершили в 5-50. Полёт проходил нормально.

* Так в документе.

Считаю необходимым отметить большой беспорядок на площадке. На один самолёт вывезли 70 человек раненых, так что при погрузке в самолёт устроили давку. Народ в беспорядке бежит возле самолёта, что не гарантирует возможность попасть под работающие вииты и даже причинить повреждение самолёту.

Богомолов

Резолюция: Т. Полосухин! Давали указание т. Титкову о порядке на площадке? Учёт! Брюханов. 3.3.44 г.

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 977, л. 25. Подлинник.

№ 47

Записки

В. С. Гризодубовой П. З. Калинину
с просьбой об оказании содействия в доставке
из партизанской зоны на Большую землю личного состава У-2

17—19 февраля 1944 г.

Прошу Вас помочь Гришакову в организации быстрой переброски моего лётного состава с партизанских площадок на У-2. Сам т. Гришаков временно отстранён от ночных полётов.

Депутат Верховного Совета Гризодубова

Резолюция: Брюханову. Т. Калинину просил дать указания по площадкам о вывозе лётчиков. (Подпись неразборчива). 20.2.44.

Тов. Полосухин. Справку, что сделано и что осталось сделать. Брюханов. 29.2.44.

Уважаемый тов. Калинин!

Передаю Вам сердечный привет от всего личного состава и прошу помочь вывезти оставшийся у партизан лётный состав на У-2.

С приветом Гризодубова

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 980, л. 24—25. Подлинник.

№ 48

Заявка

разведотдела оперативному отделу БШПД
об отправке груза на Бегомльский аэродром
для спецгруппы С. И. Казанцева

23 февраля 1944 г.

Прошу первым самолётом на площадку т. Мачульского (Бегомльский аэродром) направить следующий груз для спецгруппы майора т. Казанцева

1. Тол	—	500 кг
2. Капсюля-детонаторы	—	300 шт.
3. Бикфордов шнур	—	300 м
4. Детонирующий шнур	—	200 м
5. Саперные спички (тлеющие)	—	300 шт.
6. Электродетонаторы	—	60 шт.
7. Электробатарей	—	300 шт.
8. МУВ и детонаторы	—	300 шт.
9. Магнитные мины и взрыватель «Л»	—	100 шт.
10. ППШ	—	10 шт.
11. Патроны к ППШ	—	15 000 шт.
12. Противотанк. гранаты	—	40 шт.
13. Большую аптечку	—	1 шт.
14. Питание к рации	—	5 комп.

Начальник разведотдела БШПД полковник С. Анисимов

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 980, л. 98. Подлинник.

Приказ № 004

начальника БШПД П. З. Калинина

о поощрении личного состава представительства БШПД
на 1-м Прибалтийском фронте и представлении к награждению
медалью «Партизану Отечественной войны»

11 марта 1944 г.

Сов. секретно

Представительство Белорусского штаба партизанского движения на 1-м Прибалтийском фронте в период январь—февраль месяцы, несмотря на сложные метеорологические условия, средствами фронтовой авиации, самолётами У-2 и Р-5 добились серьёзных успехов в вопросах доставки партизанам боеприпасов и эвакуации в советский тыл раненых и больных. Так, например, в январе—феврале месяцах доставлено боеприпасов 50 000 кг, в том числе:

винт. патронов	— 634 144 шт.	МММ	— 740 шт.
патроны ТТ	— 373 832 шт.	ракет	— 1100 шт.
патронов ПТР	— 1440 шт.	мин ротных	— 763 шт.
патронов к при-			
бору «Брамит»	— 10 200 шт.	раций	— 6 шт.
винтпатронов		питаний к	
немецких	— 10 000 шт.	радиост.	— 71 ком.
ручных гранат	— 4180 шт.	медика-	
противотанк.		ментов	— 842 кг
гранат	— 210 шт.	соли	— 260 кг
тола в комплекте	— 2000 кг		

Эвакуировано раненых и больных 598 человек.

Отмечая успешную работу представительства Белорусского штаба партизанского движения на 1-м Прибалтийском фронте в вопросах осуществления авиаперевозок приказываю:

Представителю Белорусского штаба партизанского движения на 1-м Прибалтийском фронте тов. Рыжикову поощрить личный состав,

отличившийся в проведении авиаперевозок, и представить наиболее отличившихся лётчиков к награждению медалями «Партизану Отечественной войны».

Начальник Белорусского штаба
партизанского движения П. Калинин

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 971, л. 102. Копия.

Справка

оперативного отдела БШПД
«Об авиаперевозках партизанам Белоруссии»

Март 1944 г.

Сов. секретно

1. С 1942 по 1944 год партизан Беларуси обслуживали самолёты авиации дальнего действия и самолёты гражданского воздушного флота.

2. С начала 1943 года для обслуживания партизан стали привлекаться самолёты фронтовой авиации и воздушно-десантных войск.

3. Впервые в Советском Союзе авиацией Воздушно-десантных войск проведены 2 крупные операции по доставке планирами боеприпасов партизанам Беларуси.

Первой операцией в марте 1943 г. доставлено 85 вылетами 50 тонн боевых грузов, переброшено в тыл противника 256 человек и вывезено из тыла 82 человека.

Второй планирной операцией в апреле—мае 1943 г. 214 вылетами доставлено 164 тонны боевых грузов, переброшено в тыл 216 человек, вывезено из тыла противника 116 человек.

4. С 1942 по 15 марта 1944 г. авиацией всех типов самолётов было сделано 2876 самолётывылетов в партизанские соединения и доставлено партизанам 1591 тонна боевых грузов и вооружения. Переброшено в партизанские соединения 1909 человек, обратными рейсами вывезено в советский тыл 5335 раненых, больных и по вызову.

5. Самолётывылеты и доставка грузов распределяется:

	Само- лёт- выле- тов	Доставл. груз партизанам (в тоннах)	Заброшено в тыл пр[отивни]ка людей	Вывезено людей в сов. тыл
1941—42	168	118	200	180
1943 г.	1931	1280	1626	4204
1944 г.	777	193	83	951
Итого:	2876	1591	1909	5335

Начальник оперативного отдела БШПД
подполковник Брюханов

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 984, л. 85. Копия.

№ 51

Телеграмма

заместителя начальника БШПД И. П. Ганенко
командирам партизанских формирований об оказании помощи
американским лётчикам в случае вынужденной посадки

16 июня 1944 г.

В ближайшие дни возможны боевые действия частей американских военно-воздушных сил по войскам противника и военным объектам на временно оккупированной территории. В случае вынужденной посадки или сбития самолёта противником американским лётчикам оказывайте всяческую помощь и принимайте меры для переброски их на Советскую территорию.

Каждый член экипажа американского самолёта будет иметь при себе удостоверение, в котором на русском языке написано: Американские воздушные силы, фамилия, имя лётчика.

Американские авиационные части будут вести боевую работу на четырёхмоторном самолёте «Либерејтор», на двухмоторном двухфюзеляжном (тип «Рама») «Лайдинг» и на одномоторном «Мустанг».

Опознавательные знаки: белая пятиконечная звезда в чёрном круге и, кроме этого, круг, чередующийся белыми и чёрными поясами.

И. Ганенко

НАРБ, ф. 3500, оп. 2, д. 980, л. 84. Копия.

ИЛЛЮСТРАЦИИ



БГАКФФД, № 14/21

Вид партизанского аэродрома на льду Князь-озера на Полесье
Гомельская обл. Январь 1943 г.



БГАКФФД, № О-87286

Встреча у дер. Антонилки партизан Смоленского полка с пётчиками,
пригетевшими с Большой замли Витебская обл. 1943 г.



БГАКФФД, № 0-84668

Лётчики 105-го гвардейского авиаполка, дислоцировавшегося под г. Муромом (РСФСР) и державшего связь с партизанами Витебщины, перед вылетом к партизанам. 1943 г.



БГАКФФД, № 0-130245

Эвакуация раненых партизан Полоцко-Лепельской зоны на Большую землю, Витебская обл. 1943—1944 гг.



БГАКФФД, № 0-72881

Гвардейский экипаж командира корабля пилота 105-го гвардейского авиаполка Ползунова (второй слева), доставлявший партизанам оружие и боеприпасы и вывозивший раненых на Большую землю. Белоруссия. 1943—1944 гг.



БГАКФФД, № 0-30369

Выруливание лошадей для доставки в ремонтные мастерские самолёта, прилетающего с Большой земли и совершившего посадку на аэродроме Полоцко-Лепельской партизанской зоны. 1944 г.



БГАКФД, № 0-73236

Подготовка самолёта на Большой земле к вылету в район действия партизан. 1944 г.



БГАКФД, № 3-71532

На партизанском аэродроме в д. Вечель около г. Полоцка лётчик А. Мамкин сажает в самолёт детей детдома, которых он спас ценою своей жизни (горел в самолёте, но доставил 10 ребят живыми). Витебская обл. 11 апреля 1944 г.

БИОГРАФИЧЕСКИЕ СПРАВКИ

Андреев Анатолий Евгеньевич. Родился 14 сентября 1919 в г. Рогачёве Гомельской обл. Герой Социалистического Труда (1976). Окончил ВПШ при ЦК КПСС (1959). В 1933 слесарь, в 1933—1935 помощник машиниста, в 1935—1941 машинист паровозного депо станции Орша. В июне — августе 1941 машинист бронепоезда № 78 (Западный фронт). С сентября 1941 в тылу врага, с ноября 1941 один из руководителей подпольной диверсионной группы, действовавшей на Оршанском железнодорожном узле. С февраля 1942 комиссар партизанского отряда К. С. Заслонова, комиссар, командир партизанского отряда «Комсомол Беларуси» партизанской бригады имени Кастуся Калиновского, одновременно член Белостокского подпольного РК КП(б)Б. После войны работал в депо железнодорожной станции Минск. С 1961 начальник Главного управления автотранспорта при Совете Министров БССР, с 1963 министр автотранспорта БССР. С марта 1987 председатель Белорусского республиканского совета ветеранов войны и труда, одновременно председатель Комиссии по делам бывших партизан и подпольщиков при Президиуме Верховного Совета БССР. Член ЦК КПБ (1966—1986). Член, с 1986 заместитель председателя Ревизионной комиссии КПБ. Депутат Верховного Совета БССР (1963—1985). Народный депутат СССР (1989—1991).

Анисимов Сергей Павлович. Родился 18 сентября 1902 в д. Сеюпитино Юрьевецкого района Ивановской обл. Член КПСС с 1927. Окончил Военную академию имени М. В. Фрунзе (1940). В Красной Армии с 1924. В 1942—1943 начальник 2 отдела Западного штаба партизанского движения, в июле 1943 — феврале 1944 начальник разведотдела ЦШПД, в феврале — ноябре 1944 начальник разведотдела БШПД. Полковник (1943). С января 1945 снова в Советской Армии.

Архангельский Алексей Аркадьевич. Родился в октябре 1905 в с. Замеяка Самойловского района Саратовской обл. Окончил Саратовское военно-пехотное училище имени ВЦИК (1929). В Крас-

ной Армии с 1922. В июле 1942 — июле 1943 помощник, в июле 1943 — январе 1944 начальник оперативного отдела Западного штаба партизанского движения. В январе — августе 1944 начальник оперативной группы БШПД на 3-м Белорусском фронте. Подполковник (1943). С октября 1944 снова в Советской Армии.

Астахов Фёдор Алексеевич (27.01.1892 — 4.10.1966). Родился в Московской губернии. Член КПСС с 1931. Маршал авиации (1944). Окончил Севастопольскую школу лётчиков (1916), Курсы высшего состава РККА (1923). С 1918 в Красной Армии. Во время гражданской войны начальник авиации 5-й армии, ВВС Сибири. После войны командовал ВВС Кавказской армии, затем начальник авиационных школ, помощник командующего ВВС военного округа, помощник начальника Управления ВВС РККА, командующий ВВС военного округа. С 1940 заместитель начальника штаба Главного управления ВВС РККА. Во время Великой Отечественной войны командовал ВВС Юго-Западного фронта, затем был начальником Академии командно-штурманского состава ВВС. В 1942—1947 начальник Главного управления гражданского воздушного флота, одновременно с мая 1942 по август 1943 заместитель командующего ВВС РККА, а с августа 1943 по декабрь 1944 заместитель командующего авиацией дальнего действия. В 1947—1950 в аппарате Министерства обороны СССР.

Бакун Кузьма Михайлович. Родился в 1906 в д. Ивашковичи Копаткевичского района Полесской обл. Член КПСС с 1931. В 1924—1928 рабочий совхоза. В 1928—1941 служил в Красной Армии. В 1941—1942 командир партизанского отряда имени К. Е. Ворошилова, в январе—апреле 1943 начальник штаба, в апреле — октябре 1943 командир партизанского соединения Полесской области. С ноября 1943 в БШПД. В 1944—1946 1-й секретарь Калининковского РК КП(б)Б, в 1946—1947 заведующий военным отделом Полесского обкома КП(б)Б. С января 1948 заведующий отделом социального обеспечения Полесского облисполкома.

Бельченко Пётр Саввич (7.06.1911 — 28.04.1944). Родился в с. Солёное Днепропетровской обл. Член КПСС с 1941. Окончил Харьковский институт механизации сельского хозяйства (1936). В 1936—1938 старший механик Михайло-Амурской МТС Дальневосточного края, в 1939—1941 старший инженер Днепропетровской областной

автоинспекции. В Красной Армии с 1941: командир отдельной автороты, инженер по ремонту и эксплуатации отдельного автополка, инженер-капитан. В июне — ноябре 1942 сотрудник оперативно-чекистской группы НКВД по Гомельской области. В 1942—1944 помощник начальника разведотдела БШПД. В 1943 в течение 8 месяцев выполнял задания по обеспечению партизанских формирований вооружением и боеприпасами, заброске в тыл противника командного состава, разведчиков и по вывозу раненых партизан в тыл врага. Погиб при выполнении боевого задания.

Бондаренко Борис Антонович. Родился в мае 1913 в г. Сумы. В 1931—1934 фрезеровщик Сумского завода имени М. В. Фрунзе, в 1934—1937 — Симферопольского завода имени В. В. Куйбышева. В Красной Армии с 1937. С ноября 1942 по ноябрь 1944 помощник начальника оперативного отдела БШПД. С сентября 1944 снова в Советской Армии.

Брюханов Алексей Иванович. Родился 6 января 1907 в г. Острогжск Воронежской обл. Член КПСС с 1928. В 1923—1925 шофёр электростанции г. Орджоникидзе. В 1919—1923, 1925—1932 служил в Красной Армии, с 1932 в погранвойсках НКВД СССР. В июле 1942 — марте 1943 старший помощник начальника оперативного отдела ЦШПД, в 1943—1944 начальник оперативного отдела БШПД. С ноября 1944 снова в Советской Армии. Полковник. Автор книги «В штабе партизанского движения» (Мн., 1980).

Бутримович Николай Михайлович. Родился 23 февраля 1916 в г. Тульчин Винницкой обл. Член КПСС с 1944. В 1933—1934 револьверщик Минского завода «Галля», в 1934—1937 инструктор-планирист Минского аэроклуба. В 1937—1938 литработник, в 1939—1941 заведующий отделом оборонной информации, в 1946—1947 заведующий республиканской информации БелТА. В 1938—1939 ответственный секретарь газеты «Мінская праўда». В 1941—1943 служил в Красной Армии. В 1943—1944 командир десантной спецгруппы и начальник особого отдела Бельничского соединения партизан. В 1944—1946 редактор Бобруйской областной газеты «Савецкая Радзіма». В 1947—1954 заведующий отделом информации, в 1951—1955 заместитель ответственного секретаря, в 1955—1959 заведующий отделом советского строительства газеты «Звязда». В 1959—1960 ответственный ре-

дактор редакции сельского хозяйства, с сентября 1960 главный редактор редакции «Последних известий» Комитета по радиовещанию и телевидению при Совете Министров БССР.

Василевич Ефрем Петрович (4.02.1901 — 16.09.1965). Родился в д. Борисовичи Климовичского района Могилёвской обл. Член КПСС с 1929. Участник боёв против банд Булак-Булаховича. В 1920—1923 служил в Красной Армии. В 1925—1929 секретарь, в 1929—1930 председатель Сокольниковского сельсовета Кричевского района. В 1930—1933 заведующий торговым отделом Кричевского райисполкома. В 1933—1935 председатель колхоза, заместитель директора Кричевской МТС, в 1936—1940 директор Красноармейской МТС Россонского района Витебской области. В 1940—1941 председатель Россонского райисполкома. С июля 1941 оставлен в тылу врага, член Россонского подпольного РК КП(б)Б. С марта в Северо-Западной оперативной группе ЦК КП(б)Б. В ноябре 1942—ноябре 1943 секретарь Россонского подпольного РК КП(б)Б и одновременно в октябре 1942 — ноябре 1943 комиссар Россонской партизанской бригады имени И. В. Сталина. В 1943—1945 1-й секретарь Россонского, в 1946—1950 Ушачского РК КП(б)Б, в 1945—1946 заведующий сельхозотделом, в 1950—1952 секретарь, в 1952—1953 заведующий планово-финансово-торговым отделом Полоцкого обкома КПБ, в 1946 начальник управления сельского хозяйства Полоцкого облисполкома. В 1953—1958 1-й секретарь Шарковщинского РК КПБ. Член ЦК КПБ (1949—1960). Депутат Верховного Совета БССР (1947—1959).

Войцеховский Николай Калистратович (5.03.1917 — 9.02.1978). Родился в г. Ленинграде. Окончил Ленинградский горный институт (1940). В 1937—1939 прораб горных работ Иртышшахтстроя (г. Ухта), в 1939—1940 заместитель, главный инженер шахты треста Коркиноуголь, в 1940—1941 главный инженер УИЛ НКВД (г. Ухта). В октябре 1941 — феврале 1942 разведчик, в феврале — июле 1942 начальник штаба отряда, в июне — августе 1942 начальник штаба партизанской Богушевской бригады, в марте — ноябре 1943 командир партизанского отряда «Кузнецкие металлурги», в ноябре 1943 — августе 1944 командир партизанской бригады имени Кастуся Калиновского Белостокской области. В 1944—1972 на административно-хозяйственной работе.

Выходцев Виктор Ильич. Родился 2 мая 1908 в д. Людиново Калужской обл. Член КПСС с 1928. В 1926—1930 техник-механик Людиновского машиностроительного завода. В 1930—1931 служил в Красной Армии. В 1931—1932 начальник 4-го Управления УНР-98 в Минске, в 1932—1936 председатель правления закрытого военного коллектива УНР-98 Минска. В 1937—1940 заместитель наркома торговли БССР, в 1940—1950 нарком (с марта 1946 министр) торговли БССР. В период Великой Отечественной войны работал начальником материально-технического снабжения ЦШПД. В 1950—1953 заместитель министра торговли СССР, в 1953—1954 начальник Главвоенторга, в 1954—1957 начальник Росглавгастронома, в 1957—1961 начальник Роскультавтора, в 1961—1962 заместитель председателя правления Белкоопсоюза по торговле. Кандидат в члены ЦК КП(б)Б (1949—1952). Депутат Верховного Совета БССР (1947—1951).

Ганенко Иван Петрович. Родился 27 февраля 1903 в г. Елизаветграде (Кировоград). Член КПСС с 1924. Окончил Институт красной профессуры. В 1920—1921 служил в Красной Армии. В 1921—1924 слесарь Кировоградского завода «Красная звезда». В 1924—1927 заведующий орготделом, секретарь Кировоградского окружкома ЛКСМ Украины, в 1927—1929 секретарь Нежинского окружкома ЛКСМ Украины. В 1929—1930 инструктор ВЦСПС (Харьков), в 1930—1933 старший инспектор ЦКК-НК РКИ (Москва). В 1938—1940 секретарь Новосибирского ГК ВКП(б). В 1940—1945 секретарь ЦК КП(б)Б по строительству. В 1941 член Военного совета 13-й армии. С 1942 в БШПД, в ноябре 1943 — сентябре 1944 заместитель начальника БШПД. В 1945—1947 заместитель секретаря ЦК КП(б)Б по промышленности, заведующий отделом промышленности и коммунального строительства ЦК КП(б)Б. В 1947—1950 1-й секретарь Полоцкого обкома КП(б)Б, затем на партийной работе в Москве и Астраханской области. Член ЦК КП(б)Б (1944—1952). Депутат Верховного Совета РСФСР (1938—1947). Депутат Верховного Совета БССР (1947—1955).

Гризодубова Валентина Степановна (31.01.1910 — 28.04.1993). Родилась в г. Харькове. Член КПСС с 1941. Герой Советского Союза (1938), Герой Социалистического Труда (1986). Окончила Пензенский аэроклуб (1929), Тульскую авиационную школу (1933). В Красной Армии с 1936. 24—25 сентября 1938 в качестве команди-

ра экипажа вместе с П. П. Осипенко и М. М. Расковой на самолёте «Родина» (АНТ-37) совершила беспосадочный перелёт из Москвы на Дальний Восток, установив мировой женский рекорд дальности полёта (за 26 часов 29 минут покрыто расстояние в 6450 км). С 1938 начальник Управления международных воздушных линий СССР. На фронте с 1941, командир корабля Московской авиагруппы особого назначения. В марте 1942 — июне 1944 командир авиаполка дальнего действия (позднее гвардейский бомбардировочный авиаполк), самолёты которого летали в тыл врага к белорусским партизанам, участвовали в Белорусской операции 1944, бомбили войска противника в районах Бобруйска, Оболи, Рогачёва, Полоцка, Борисова, Орши. Полковник. Совершила около 200 боевых вылетов. До 1946 в Красной Армии, затем работала в гражданской авиации. Депутат Верховного Совета СССР (1937—1946). Руководитель научно-исследовательского центра.

Жукович Павел Антонович (1904 — 15.06.1944). Родился в г. Борисове. Член КПСС с 1930. В 1921—1934 рабочий Борисовского стеклозавода. В 1934—1938 председатель фабкома и секретарь парткома Чашникской бумажной фабрики «Красное знамя», в 1939 директор Чашникского детдома. В 1939—1940 заведующий оргинструкторским отделом Чашникского РК КП(б)Б, в 1940 3-й секретарь, в 1940—1941 1-й секретарь Куренецкого РК КП(б)Б Вилейской области. В 1941—1942 служил в Красной Армии. С августа 1942 в партизанах: в октябре 1942 — июле 1943 руководитель межрайонного партийного центра Борисовской зоны, с июля 1943 уполномоченный Вилейского обкома КП(б)Б по Юго-Восточной зоне области, одновременно в мае 1943 — июне 1944 член Вилейского подпольного обкома КП(б)Б. Погиб в июне 1944 в районе деревни Маковье Борисовского района Минской области во время прорыва блокады.

Жунин Сергей Георгиевич (18.08.1906 — 27.01.1977). Родился в с. Медведицкое Кимрского района Калининской (теперь Тверской) обл. Член КПСС с 1943. В Красной Армии с 1928. В начале Великой Отечественной войны на Западном фронте — помощник командира 8-го танкового полка, участник обороны Белостока. Гродно, Волковыска, Слонима. С июля 1941 партизан, с апреля 1942 командир отряда «Сергея» (позже 36-й отряд), в октябре 1942 — августе 1943 командир 8-й Круглянской партизанской бригады Могилёвской

области, с августа 1943 командир Круглянской военно-оперативной группы. 28 августа 1942 отряды 36-й, 8-й и 24-й под командованием С. Г. Жунина разгромили железнодорожную станцию Славное на линии Минск—Орша, разрушили железнодорожное полотно и остановили движение более чем на сутки. С декабря 1943 командир 8-й партизанской бригады, которая совершила рейд в Брестскую область. Полковник (1943). В 1944—1950 на советской работе в Бресте и Минске. Автор книги «От Днепра до Буга» (Мн., 1974).

Задорожников Владимир Иванович. Родился в августе 1919 в г. Малое-Иня Минусинского района Красноярского края. Окончил Омское пехотное училище (1939). В Красной Армии с 1937. С июля 1942 офицер связи ЦШПД, в декабре 1942 — ноябре 1944 помощник начальника оперативного отдела БШПД. С декабря 1944 снова в Советской Армии.

Инсаров Иван Анисимович (7.02.1903 — 16.02.1983). Родился в д. Селище Слуцкого района Минской обл. Член КПСС с 1941. Кандидат медицинских наук (1949). Профессор (1964). Заслуженный врач БССР (1964). Окончил медицинский факультет Белгосуниверситета (1927). В 1927—1928 заведующий Могилёвским врачебно-амбулаторным участком Узденского района Минской области. В 1928—1929 и 1941—1942 служил в Красной Армии. В 1929—1931 заведующий Борисовской городской амбулаторией, в 1931—1937 врач-невропатолог 1-й Борисовской советской больницы, в 1937—1941 врач-ординатор, заведующий стационаром Минской клиники нервных болезней. С марта 1941 заместитель заведующего Минским облздравом. В 1943—1944 начальник санитарного отдела БШПД. В 1945—1947 заместитель председателя Минского облисполкома. В 1948—1966 министр здравоохранения БССР. В 1967—1979 главный редактор журнала «Здравоохранение Беларуси», одновременно в 1967—1971 заведующий кафедрой БГУ. Член ЦК КПБ (1952—1956, 1960—1971). Кандидат в члены ЦК КПБ (1952—1956). Депутат Верховного Совета БССР (1951—1967).

Казанцев Иван Иванович. Родился 25 июля 1921 в г. Ростов-на-Дону. Член КПСС с 1943. В 1939—1940 техник связи Ростовского центрального телеграфа. В 1940—1941 служил в Красной Армии. В

августе 1941 — мае 1942 проживал в д. Слобода Червенского района Минской области. С мая 1942 в партизанах: в мае 1942 — апреле 1943 партизан, в апреле — июне 1943 командир отделения партизанского отряда «Родина», в октябре 1943 — июле 1944 командир партизанского отряда «Мститель» бригады «Разгром» Минской области.

Калипин Пётр Захарович (25.01.1902 — 12.12.1966). Родился на хуторе Ольховики Шумилинского района Витебской обл. Член КПСС с 1928. Генерал-майор (1943). Окончил Республиканскую школу пропагандистов при ЦК КП(б)Б (1937). В 1924—1926 служил в Красной Армии. С 1926 на советской и партийной работе. В 1926—1929, 1933—1935 председатель сельсовета Сиротинского района, в 1929—1930 заместитель председателя Шумилинского, в 1930—1933 Сиротинского райисполкомов, в 1937—1938 председатель Чашникского райисполкома. В 1938 заведующий сельхозотделом ЦК КП(б)Б, в 1939 заместитель наркома земледелия БССР, в 1939—1940 1-й секретарь Вилейского обкома КП(б)Б, в 1941—1944 2-й секретарь ЦК КП(б)Б, член Военного совета 21-й армии (05—09.1941), заместитель начальника штаба партизанского движения при Военном совете Западного фронта (05.1942 — 09.1943), в 1942—1944 начальник Белорусского штаба партизанского движения. В 1944—1947 1-й секретарь Гродненского обкома КП(б)Б, в 1948—1951 заместитель Председателя Совета Министров БССР, в 1951—1953 и 1953—1957 министр совхозов БССР, в 1953 министр дорожного и транспортного хозяйства БССР, в 1957—1958 министр хлебопродуктов БССР. С 1959 советник Совета Министров БССР. Член ЦК КПБ (1940—1952, 1956—1960). Депутат Верховного Совета СССР (1946—1958). Депутат Верховного Совета БССР (1938—1955, 1959—1963). Автор книги «Партизанская республика» (3-е изд. Мн., 1973).

Кардович Иосиф Митрофанович (5.04.1899 — 27.12.1967). Родился в д. Друцк Толочинского района Могилёвской обл. Член КПСС с 1928. Генерал-майор (1943). В 1919—1925 и 1941—1942 служил в Красной Армии. В 1925—1928 председатель Друцкого сельсовета Толочинского района, в 1928—1929 заведующий Толочинским, в 1930—1931 Дубровенским, в 1931—1934 Лельчицким, в 1934—1937 Мстиславльским райзо, в 1937—1938 заместитель председателя Мстиславльского, в 1938—1939 председатель Горецкого райисполкомов, в 1939—1941 заместитель председателя Могилёвского облисполкома.

Участник обороны Могилёва, член областного штаба народного ополчения. В августе — ноябре 1942 секретарь Бобруйского межрайкома КП(б)Б, потом уполномоченный ЦК КП(б)Б по Могилёвской области, член Могилёвского подпольного обкома КП(б)Б. В 1943—1948 председатель Могилёвского, в 1948—1953 Витебского облисполкомов. В 1953—1954 член коллегии Министерства продовольственных товаров БССР, в 1954—1957 заместитель министра промышленности мясных и молочных продуктов БССР, с 1957 в Белкоопсоюзе. Кандидат в члены ЦК КП(б)Б (1949—1952). Член ЦК КПБ (1952—1954). Депутат Верховного Совета БССР (1951—1955).

Ковтун Андрей Григорьевич. Родился в июле 1905 в г. Красnodаре. Член КПСС с 1938. Кандидат географических наук. Доцент. Окончил Ленинградский госуниверситет (1934). В 1925—1928 топограф Северо-Кавказского управления (г. Новочеркасск). В 1928—1929, 1939—1946 служил в Красной Армии. В 1929—1930 топограф по планировке в г. Ереван. В 1930—1934 астроном-геодезист Центрального научно-исследовательского геологоразведывательного института (г. Ленинград), в 1934—1938 астроном-геодезист Арктического института ГУСМП (г. Ленинград). В 1938—1939 доцент Ленинградского госуниверситета. В 1939—1942 начальник отделения военно-картографической части, в 1942 помощник начальника 2 отдела Военно-топографического управления Генштаба Красной Армии. В 1942 начальник топографического отдела, в 1942—1943 старший помощник начальника оперативного отдела ЦШПД. В марте 1943 — октябре 1944 заместитель начальника, в октябре — декабре 1944 начальник оперативного отдела БШПД, в декабре 1944 — феврале 1946 заместитель начальника группы по ликвидации дел БШПД по оперативной работе. С февраля 1946 преподаватель кафедры геодезии Военно-Транспортной академии имени Л. М. Кагановича (г. Ленинград).

Козлов Василий Иванович (18.02.1903 — 2.12.1967). Родился в д. Заградье Жлобинского района Гомельской обл. Член КПСС с 1927. Герой Советского Союза (1943). Окончил Коммунистический университет Беларуси (1933). В 1915—1919 ремонтный рабочий, в 1919—1925 слесарь депо, в 1927—1929 стрелочник станции Жлобин. В 1925—1927 служил в Красной Армии. В 1929—1930 инструктор Жлобинского райисполкома, в 1933—1934 парторг колхоза «Новый быт» Старобинского района Минской области, в 1934—1938

директор Старобинской МТС. В 1938—1939 1-й секретарь Старобинского, в 1939—1940 Червенского РК КП(б)Б. В 1940—1941 заместитель Председателя СНК БССР. В 1941 2-й секретарь, в 1944—1948 1-й секретарь Минского обкома КП(б)Б. С июля 1941 1-й секретарь Минского подпольного обкома КП(б)Б, командир Минского партизанского соединения. В 1947 Председатель Верховного Совета БССР, в 1948—1967 председатель Президиума Верховного Совета БССР и заместитель Председателя Президиума Верховного Совета СССР. Кандидат в члены ЦК КПСС (1956—1966). Член ЦК КПСС (1966—1967). Депутат Верховного Совета СССР (1946—1967). Депутат Верховного Совета БССР (1947—1967). Автор книг «Верен до конца» (М., 1973), «Люди особого склада» (Мн., 1973).

Королёв Михаил Иванович. Родился 23 мая 1915 в г. Юрюзань Челябинской обл. Член КПСС с 1939. В Красной Армии с 1936. В июле — сентябре 1942 помощник начальника секретного отдела ЦШПД, в сентябре 1942 — сентябре 1944 начальник секретного отдела БШПД. С ноября 1944 снова в Советской Армии.

Лыжин Николай Михайлович. Родился 19 октября 1914 в г. п. Гари Гаринского района Свердловской обл. Член КПСС с 1941. Окончил ВПШ при ЦК ВКП(б) (1951). В 1933—1934 заведующий торговым отделом Гаринского, в 1934—1936 Сухоложского райпотребсоюзов Свердловской области. В 1936—1937 служил в Красной Армии. В 1937—1939 старший товаровед Свердловской межрайонной базы облпотребсоюза. В 1939—1942 инструктор, заведующий военно-физкультурным отделом, секретарь Свердловского обкома ВЛКСМ. В ноябре 1942 — ноябре 1943 выполнял спецзадания в тылу врага. В августе — октябре 1943 уполномоченный ЦК ВЛКСМ и ЦШПД по Брестской области. В ноябре 1943 — феврале 1944 секретарь, в феврале — июле 1944 1-й секретарь Брестского подпольного обкома ЛКСМБ. В 1941—1947 1-й секретарь Брестского обкома ЛКСМБ. В 1947—1948 ответственный организатор, инструктор ЦК ВЛКСМ. В 1951—1954 инструктор отдела партийных органов ЦК КПСС. В 1954—1961 секретарь Ставропольского крайкома КПСС. В 1961—1968 1-й секретарь Карачаево-Черкесского обкома КПСС. В 1968—1977 начальник управления торговли Брестского облисполкома. Депутат Верховного Совета СССР (1962—1970).

Мачульский Роман Наумович (30.11.1903 — 26.04.1990). Родился в д. Кривоносы Стародорожского района Минской области. Член КПСС с 1928. Герой Советского Союза (1944). Заслуженный работник культуры БССР (1980). Окончил Республиканскую школу пропагандистов при ЦК КП(б)Б (1937). В 1925—1928 служил в Красной Армии. В 1928—1941 на хозяйственной, советской и партийной работе. В 1928—1929 заведующий Сведской, в 1929—1930 Ровенско-Слободской избами-читальнями Речицкого района Гомельской области, в 1930 культработник союза строителей при Речицком местном строителей, в 1930—1935 сменный мастер, заведующий производством Речицкого дубильно-экстрактного завода имени К. Е. Ворошилова. В 1937—1938 заведующий отделом пропаганды и агитации, 3-й секретарь Гресского, в 1938—1940 2-й секретарь Червенского, в 1940—1941 1-й секретарь Плещеницкого РК КП(б)Б. В Великую Отечественную войну уполномоченный ЦК КП(б)Б по Минской и Полесской областям, секретарь Минского подпольного обкома КП(б)Б. В октябре 1942 — мае 1943 исполняющий обязанности командира Минского партизанского соединения, командир партизанского соединения Борисовско-Бегомльской зоны. В 1944—1948 председатель Минского облисполкома, в 1948—1950 председатель Совета по делам колхозов при правительстве СССР по БССР. В 1950—1954 1-й секретарь Пинского обкома КП(б)Б, в 1954—1959 председатель Брестского облисполкома. Член ЦК КПБ (1949—1960). Депутат Верховного Совета СССР (1954—1962), депутат Верховного Совета БССР (1947—1955), заместитель Председателя Президиума Верховного Совета БССР (1947—1951). Автор книг «Страницы бессмертия» (Мн., 1972), «Люди высокого долга» (Мн., 1975), «Вечный огонь» (3-е изд., Мн., 1978), «На огненной земле» (Мн., 1983).

Мельников Владимир Васильевич (2.06.1909 — 22.01.1961). Родился в г. Кунгур Пермской обл. Член КПСС с 1931. Окончил Ленинградское военно-политическое училище (1937), ВПШ при ЦК ВКП(б) (1952). В 1931—1941 служил в Красной Армии. В партизанах с мая 1942: командир группы, отряда, в июне 1942 — июле 1944 командир партизанской бригады имени В.И. Чапаева, одновременно в июле 1942 — июне 1944 член Ушачского подпольного РК КП(б)Б. В 1944—1948 заместитель, в 1948—1951 заведующий отделом пропаганды и агитации Брестского, с мая 1951 заместитель заведующего отделом пропаганды и агитации Пинского обкомов КП(б)Б.

Полосухин Порфирий Порфирьевич. Родился в 1910 в г. Казань. Член КПСС с 1939. В Красной Армии с 1928. В октябре 1942 — марте 1943 старший помощник начальника отдела МТО (материально-технического обеспечения) ЦШПД, в марте 1943 — октябре 1944 старший помощник начальника оперативного отдела БШПД. Подполковник (1944). С ноября 1944 снова в Советской Армии.

Пономаренко Пантелеймон Кондратьевич (27.07(9.08).1902 — 18.01.1984). Родился на хуторе Шелковский Белореченского района Краснодарского края. Член КПСС с 1925. Генерал-лейтенант (1943). Окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (1932). В 1918, 1932—1936 служил в Красной Армии. С 1919 на нефтепромыслах и железнодорожном транспорте. С 1922 на комсомольской работе. С 1936 на инженерной работе. С 1937 в аппарате ЦК ВКП(б): инструктор, заместитель заведующего отделом руководящих партийных органов ЦК ВКП(б). В 1938—1947 1-й секретарь ЦК КП(б)Б, одновременно в 1942—1944 начальник Центрального штаба партизанского движения при Ставке Верховного Главнокомандования, член военных советов Западного, Центрального и Брянского фронтов. В 1944—1947 Председатель СНК (с 1946 Совета Министров) БССР. В 1948—1953 секретарь ЦК ВКП(б), одновременно в 1950—1953 министр заготовок СССР. В 1953—1954 министр культуры СССР, в 1954—1955 1-й секретарь ЦК КП Казахстана. В 1955—1965 находился на дипломатической работе (в 1955—1957 посол СССР в ПНР, в 1957—1958 в Индии и Непале, в 1959—1961 в Нидерландах), в 1961—1962 представитель СССР в МАГАТЭ, в 1965—1978 на преподавательской работе в Институте общественных наук при ЦК КПСС. Член ЦК КПСС (1939—1961). Член Президиума ЦК КПСС (1952—1953). Кандидат в члены Президиума ЦК КПСС (1953—1956). Член ЦК КП(б)Б (1938—1949). Член бюро ЦК КП(б)Б (1938—1948). Депутат Верховного Совета СССР (1940—1958). Депутат Верховного Совета БССР (1938—1951). Имел ранг Чрезвычайного и Полномочного Посла. Автор книг «Партизанское движение в Великой Отечественной войне» (М., 1943), «Всенародная борьба в тылу немецко-фашистских захватчиков. 1941—1944» (М., 1986) и др.

Стулов Иван Андреевич (18.09.1904 — 15.02.1964). Родился в д. Шамбово Сокольского района Вологодской обл. Член КПСС с 1920. Окончил Иркутский финансово-экономический институт

(1931). В Красной Армии с 1920. С 1925 на комсомольской работе. В 1938—1942 1-й секретарь Витебского обкома КП(б)Б, Нижнегашского райкома ВКП(б) Красноярского края. В марте 1942 — июле 1944 1-й секретарь Витебского подпольного обкома КП(б)Б, член Военного совета 4-й ударной армии. С октября 1944 в аппарате ЦК КП(б)Б: заместитель секретаря ЦК КП(б)Б по промышленности, заведующий промышленным отделом ЦК КП(б)Б. С сентября 1945 на советской и педагогической работе в Москве. Член ЦК КП(б)Б (1940—1949). Депутат Верховного Совета СССР (1941—1946).

Романов Виталий Романович (22.04.1905 — 4.05.1971). Родился в г. Новгороде. Член КПСС с 1928. Окончил Высшую школу парторганизаторов при ЦК ВКП(б) (1940). В 1924 рабочий-молотобоец паровозного депо станции Званка Мурманской железной дороги, в 1925—1926 младший агент военизированной охраны НКПС на станции Медвежья Гора Мурманской железной дороги. В 1926—1928 вожатый пионерской базы Медвежьегорской средней железнодорожной школы. В 1928—1929 секретарь Медвежьегорского РК ВЛКСМ, в 1929—1931 заведующий культпропотделом, в 1931—1932 оргинструкторским отделом, в 1932—1934 секретарь Медвежьегорского РК ВКП(б), в 1935—1937 1-й секретарь Беломорско-Балтийского РК КП(б) Карельской АССР. В 1937—1939 2-й секретарь Петрозаводского ГК ВКП(б). В 1940—1941 2-й секретарь Белостокского ГК КП(б)Б. В 1941—1942 уполномоченный ЦК КП(б)Б на Центральном, Брянском и Калининском фронтах. В 1942 помощник начальника отдела кадров ЦШПД, в 1942—1946 начальник отдела кадров БШПД. В 1946—1952 секретарь Гродненского обкома КП(б)Б, в 1952—1953 заместитель заведующего отделом легкой промышленности ЦК КП(б)Б, в 1953—1954 заместитель заведующего промышленным отделом ЦК КП(б)Б, в 1954—1958 заведующий отделом промышленности товаров широкого потребления и продовольственных товаров, в 1958—1960 отделом административных органов ЦК КПБ. В 1960—1966 председатель партийной комиссии при ЦК КПБ. Кандидат в члены ЦК КПБ (1956—1960). Член ЦК КПБ (1960—1966). Депутат Верховного Совета БССР (1955—1967).

Рыжиков Иосиф Иванович (2.08.1893 — 10.12.1979). Родился в д. Рацево Шкловского района Могилёвской обл. Член КПСС с 1917. В 1914—1917 в царской армии. С 1918 в Красной Армии. С 1923 на

хозяйственной и партийной работе: заместитель руководителя Белстройобъединения, заведующий сектором парткадров ЦК КП(б)Б, секретарь Речицкого РК КП(б)Б. В 1934—1937 член Партколлегии при уполномоченном Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) по БССР. С 1937 нарком лесной промышленности БССР. С 1939 1-й секретарь Гродненского уездного, районного комитетов КП(б)Б, нарком стройматериалов БССР. В 1941 — сентябре 1944 секретарь ЦК КП(б)Б, представитель ЦК КП(б)Б при ЦК ВКП(б), возглавлял Западную оперативную группу ЦК КП(б)Б, ЦШПД на Сталинградском фронте, с марта 1943 заместитель начальника БШПД, представитель ЦШПД и член Военного совета Калининского и 1-го Прибалтийского фронтов. С 1944 министр жилищно-гражданского строительства БССР, с 1953 1-й заместитель министра жилищно-гражданского строительства БССР, городского и сельского строительства БССР, в 1958—1959 заместитель министра строительства БССР. Кандидат в члены ЦК КПБ (1932—1934, 1954—1960). Член ЦК КПБ (1929—1930, 1934—1938, 1952—1954). Член Ревизионной комиссии КПБ (1949—1952). Член ЦИК БССР (1931—1935). Депутат Верховного Совета БССР (1947—1959).

Сафронов (Люмкис) Леонид Осипович. Родился в 1912 в м. Погребнице Винницкой обл. В 1933—1941 в системе общественного питания в гг. Одесса, Николаевск, Новороссийск и Ярославль. В Красной Армии в июле — октябре 1941 и с декабря 1944. В партизанах с января 1942: в январе — июне 1942 начальник разведки партизанского отряда «Прорыв», в июне — декабре 1942 заместитель командира 2-й Вадинской партизанской бригады по разведке Смоленской области. В декабре 1942 — декабре 1943 старший помощник начальника отдела Западного штаба партизанского движения, в январе — декабре 1944 старший помощник начальника оперативной группы на 3-м Белорусском фронте.

Сндоренко-Солдатенко Савелий Герасимович (2.12.1905 — 26.10.1980). Родился в д. Красный Берег Быховского района Могилёвской обл. Член КПСС с 1928. Окончил Московский пединститут (1938), Военную академию имени М. В. Фрунзе (1938). В Красной Армии с 1927, с 1938 начальник штаба дивизии, помощник начальника оперативного отдела штаба БВО, начальник разведывательного, оперативного отделов штаба армии. Участник освобождения

Западной Беларуси, советско-финской войны 1939—1940. В партизанах с августа 1941, с ноября 1942 начальник штаба 6-й Могилёвской партизанской бригады, с апреля 1943 начальник штаба, с августа командир военно-оперативной группы при Могилёвском подпольном обкоме КП(б)Б, одновременно в августе 1943 — июне 1944 член Могилёвского подпольного обкома КП(б)Б. С 1944 заместитель наркома просвещения БССР, в 1946—1962 на хозяйственной работе в Минске.

Сикорский Сергей Иванович (11.09.1907 — 28.04.1960). Родился в г. Бобруйске Могилёвской обл. Член КПСС с 1930. Герой Советского Союза (1944). Окончил ВПШ при ЦК ВКП(б) (1949). С 1930 на партийной и советской работе. В 1933—1934 председатель Ковалевского сельсовета Бобруйского района, в 1934—1935 председатель колхоза «Колос» этого же района, в 1937—1938 директор Любанской МТС. В 1938—1939 инструктор ОРПО, в 1939 оргинструкторского отдела ЦК КП(б)Б. В 1939—1941 секретарь Брестского обкома КП(б)Б по кадрам. С первых дней Великой Отечественной войны организатор партизанского движения в Витебской области, в 1942 в Северо-Западной группе ЦК КП(б)Б, с ноября 1942 уполномоченный ЦК КП(б)Б по Брестской области, с апреля 1943 секретарь Брестского подпольного обкома КП(б)Б и командир Брестского партизанского соединения. После войны секретарь Барановичского обкома КП(б)Б, заместитель министра сельского хозяйства БССР, 1-й секретарь Могилёвского обкома КПБ, министр внутренних дел БССР. Член ЦК КПБ с 1952. Депутат Верховного Совета СССР с 1954. Депутат Верховного Совета БССР (1951—1955).

Стрельбицкий Георгий Семёнович. Родился 7 января 1903 в Донбасском руднике «Золотое». Окончил Донецкий горный институт (1930). В Красной Армии служил в 1919, 1931 и с 1941. В 1924—1925 инспектор Сибирского округа путей сообщения, в 1930—1931 сменный инженер строительства шахты № 7 (Донбасс), в 1931—1932 начальник группы шахт (15-16-17) Московского метростроя, в 1932—1934 начальник и главный инженер УКСа треста «Центро-Руда» НКТП, в 1934—1935 начальник и главный инженер Анджеро-Судженского строительства НКТП, в 1935—1936 начальник и главный инженер скоростного строительства Щекинского рудника (№ 18 и № 16) НКТП, в 1936—1938 заместитель главного инженера Криворожского бассейна по строительству, в 1938—1940 главный инженер стро-

ительства Криворожского «Гиганта», в 1940—1941 заместитель начальника УКСа Главного управления рудной промышленности НКЧМ, в 1941—1942 заместитель начальника 4 отдела артиллерии штаба обороны г. Москва, в 1942—1943 начальник специспытаний СКБ-35 НК боеприпасов, в июле 1943 — апреле 1944 старший помощник начальника отдела МТО БШПД. С апреля 1944 снова в Красной Армии.

Титков Иван Филиппович (23.08.1912 — 23.07.1982). Родился в д. Слобода Белевского района Тульской обл. Член КПСС с 1943. Герой Советского Союза (1944). Окончил Новосибирский строительный институт (1939), ВПШ при ЦК ВКП(б) (1950), Военную академию имени М. В. Фрунзе. В 1933—1934 техник-строитель Мосэнерго, в 1934 прораб Сибметаллстроя (г. Новосибирск). В 1934—1936 и 1939—1942 служил в Красной Армии. В 1936—1938 начальник строительства Ленинск-Кузнецкого рудоуправления (Кузбасс), в 1938—1939 начальник строительства трудколони НКВД имени А. М. Горького Исетского района Омской области. На фронте с 1941 — помощник командира инженерного батальона. В июне 1942 направлен в тыл врага. В октябре 1942 — июне 1944 командир партизанской бригады «Железняк» Минской области. В 1945—1972 на партийной и советской работе.

Трусов Сергей Кондратьевич. Инженер-подполковник. В марте — апреле 1943 начальник отдела материально-технического обеспечения БШПД. С апреля 1943 в ЦШПД.

Фадеев Анатолий Григорьевич (17.09.1909 — 6.11.1980). Родился в г. Калуга. Член КПСС с 1928. В 1922—1924 рабочий совхоза «Военвед» (г. Калуга Тульской области), в 1924—1929 рабочий-котельщик Калужского машиностроительного завода НКПО. В 1929—1930 секретарь Железнодорожного райкома ВЛКСМ г. Калуги, в 1930—1931 Катон-Карагайского РК комсомола Восточно-Казахстанской области, в 1932—1934 член президиума и коллегии Семипалатинской областной КК КП(б) Казахстана, в 1934—1935 секретарь Орского окружкома комсомола. В 1935—1936 инструктор ЦК ЛКСМБ, в 1936—1937 секретарь Минского ГК ЛКСМБ, в 1938—1939 заместитель директора Белорусского политехнического института. В 1939—1940 служил в Красной Армии. В 1940—1942 заместитель управляющего делами СНК БССР. В 1942—1943 начальник

АХО БШПД, в 1943 старший помощник начальника отдела, начальник отдела МТО (материально-технического обеспечения) БШПД. В 1944—1947 и 1957—1966 управляющий делами ЦК КП(б)Б. В 1947—1953 1-й заместитель министра пищевой промышленности БССР, в 1953 1-й заместитель министра транспортного и дорожного хозяйства БССР, в 1953—1957 1-й заместитель, в 1957 министр промышленности продовольственных товаров БССР. С 1966 заместитель директора издательства «Правда». Кандидат в члены ЦК КПБ (1960—1966).

Юрковцев Андрей Степанович (13.07.1908 — 1.05.1991). Родился в д. Биордо Кличевского района Могилёвской обл. Член КПСС с 1937. Окончил бронетанковое училище (1937), Республиканскую партшколу при ЦК КП(б)Б (1948). С 1926 рабочий, в 1928—1930 кочегар на железной дороге (Могилёв, Минск). В Красной Армии с 1930. С июня 1941 на фронте. В партизанах с сентября 1941: командир группы, отряда, в марте — июне 1943 начальник штаба, в июле 1943 — июле 1944 командир партизанской бригады «Беларусь» Минской области. С 1944 в ЦК КП(б)Б, в 1948—1949 секретарь Березинского РК КП(б)Б, в 1950—1965 на административно-хозяйственной работе.

Яхонтов Пётр Валерьянович (24.06.1908 — 26.07.1972). Родился в д. Будаково Даниловского района Ярославской обл. Член КПСС с 1932. Окончил Военную академию имени М. В. Фрунзе (1940). В Красной Армии в 1925—1941 и 1943—1953. С июня 1941 начальник штаба дивизии. С сентября 1941 член Борисовского патриотического подполья, в сентябре 1942 — апреле 1943 командир Кличевского оперативного центра, одновременно с сентября 1942 командир 208-го партизанского отряда, с ноября — 1-й Кличевской партизанской бригады. В апреле — августе 1943 командир военно-оперативной группы при Могилёвском подпольном обкоме КП(б)Б, в апреле — августе 1943 член Могилёвского подпольного обкома КП(б)Б.

Н. А. Бондаренко

СПИСОК СОКРАЩЁННЫХ СЛОВ

АДД	авиация дальнего действия
АН СССР	Академия Наук СССР
АПДД	авиационный полк дальнего действия
АРК	авиационный радиокompас
АТД	авиатранспортная дивизия
АХЧ	административно-хозяйственная часть
БССР	Белорусская Советская Социалистическая Республика
БШПД	Белорусский штаб партизанского движения
ВВ	взрывчатые вещества
ВВС	военно-воздушные силы
ВДВ	воздушно-десантные войска
ВЛКСМ	Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодёжи
ВПФ	взрыватель полевых фугасов
г., гг.	год(ы)
г., гор.	город
ГВФ	Гражданский воздушный флот
ГУ ВВС	Главное управление ВВС
д., дер.	деревня
ДП	Дегтярева пехотный (пулемёт)
др.	других
ж.д.	железная дорога
КВЖД	Китайско-Восточная железная дорога
ком.	командир
КП	командный пункт
КП(б)Б	Коммунистическая партия (большевиков) Белоруссии
КП(б)У	Коммунистическая партия (большевиков) Украины
ЛИИ	Лётно-исследовательский институт
л-т	лейтенант
мл.	младший
МПВО	местная противовоздушная оборона
МТО	материально-техническое обеспечение

МЭП	местный эвакуационный пункт
нач.	начальник
НИИ	Научно-исследовательский институт
НКО	Народный комиссариат обороны
оз.	озеро
ОК КПБ	областной комитет КПБ
ОКБ	опытно-конструкторское бюро
ПВО	противовоздушная оборона
ПДММ	парашютно-десантный мягкий мешок
ПДО	противодесантная оборона
ПДС	парашютно-десантная служба
пом.	помощник
ППШ	пистолет-пулемёт Шпагина
проч.	прочее
ПТР	противотанковое ружьё
РККА	Рабоче-Крестьянская Красная Армия
с. г.	сего года
СНК	Совет Народных Комиссаров
сов.	совершенно
СС	SS (Schutzstaffel) – эсэсовские части
СССР	Союз Советских Социалистических Республик
ст.	старший
ст.	станция
СЭГ	сортировочно-эвакуационный госпиталь
т., тов., (тт.)	товарищ(и)
т. е.	то есть
техн.	техник
ТТ	Тульский Токарева (пистолет)
ФЭП	фронтной эвакуационный пункт
ЦК	Центральный Комитет
ЦШПД	Центральный штаб партизанского движения
чел.	человек
ЧП	чрезвычайное происшествие
ШКАС	Шпитального, Комарницкого авиационный скорострельный (пулемёт)
шт.	штук
эск.	эскадрилья

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ. Г. Д. Князько	3
----------------------------------	---

ВОСПОМИНАНИЯ

П. М. Михайлов. Был такой случай	19
Н. Н. Маслюков. Два полёта в начале августа	25
В. П. Пастернак. У заслоновцев	37
Б. Г. Лунц. На партизанские аэродромы	52
П. Б. Гнеденко. Рейс к землякам	61
Т. С. Картель. Из горящего самолёта	67
И. Л. Тарасов. Из фронтовой тетради	76
Г. И. Лысенко. У-2 – самолёт партизанский	90
З. И. Нохов. Невидимый, бесшумный	113
А. Я. Волхонцев. На вражеском самолёте	124
В. П. Литневский. Накануне освобождения	130
П. Р. Дугнист. Главный экзамен	143
Б. С. Бурковский. Нас часто просят рассказать	148
И. Г. Филатов. Так и летали	153
В. Ф. Токарев. Курс — север-запад	162
Н. А. Руфеев. Репортаж по памяти	175
В. П. Фадеев. Сбит над Друтью	182
М. Д. Дробышева. Профессию выбрала война	199
Т. Р. Ковалевский. Комендант аэродрома	207
С. В. Маркевич. Рейсы бессмертия	219
Из писем штурмана 19-го отдельного авиаотряда БШПД А. Н. Бородина бывшему командиру этого отряда С. Ф. Сараеву	232
Из письма лётчика 19-го отдельного авиаотряда БШПД Г. Е. Чуркина бывшему командиру отряда С. Ф. Сараеву	238

ДОКУМЕНТЫ

- 15.03.1943. Рапорт помощника начальника разведотдела БШПД П. С. Бельченко начальнику БШПД П. З. Калинин о доставке в партизанские отряды людей и грузов самолётами за период с 29 декабря 1942 по 13 марта 1943 года 243
- 18.03.1943. Рапорт помощника начальника 1-го отдела БШПД Б. А. Бондаренко начальнику БШПД П. З. Калинин о родах на борту самолёта 245
- 20.03.1943. Список лиц, доставленных с площадки командира Минского партизанского соединения Р. Н. Мачульского в советский тыл 245
- Март 1943. Бланк наряда на отправку самолётом людей и грузов в партизанские отряды Беларуси 246
- Март 1943. Инструкция оперативного отдела БШПД по отправке грузов самолётами в партизанские отряды Беларуси 248
- 14.04.1943. Докладная записка старшего помощника начальника оперативного отдела БШПД П. П. Полосухина начальнику оперативного отдела А. И. Брюханову о награждении медалями членов экипажа самолёта 252
- 23.04.1943. Донесение инструктора парашютно-десантной службы Б. А. Бондаренко начальнику БШПД П. З. Калинин о доставке в тыл противника партизанской группы 253
- 24.04.1943. Докладная записка помощника начальника оперативного отдела БШПД В. И. Задорожникова начальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову о полёте с аэродрома Монино на посадочную площадку Бегомль в ночь на 22 апреля 1943 года 254
- 29.04.1943. Приказ начальника БШПД П. З. Калинина о мерах по предупреждению несчастных случаев при авиаперевозках в тыл противника 257
- Апрель 1943. Письмо начальника ЦШПД П. К. Пономаренко командиру 101-го полка авиации дальнего действия

В.С. Гризодубовой с благодарностью за помощь партизанам	258
11. Апрель 1943. Благодарность БШПД экипажу самолёта № 8 под командованием Гришакова за отличное выполнение задания	260
12. Не ранее 1.05.1943. Информационная записка начальника БШПД П.З. Калинина начальнику ЦШПД П. К. Пономаренко об авнасвязи с партизанскими отрядами Беларуси	261
13. 5.05.1943. Донесение командира корабля № 4010 П. А. Быстрова командиру 2-й эскадрильи 1-го полка 1-й авиатранспортной дивизии о выполнении боевого задания	263
14. 6.05.1943. Донесение инструктора парашютно-десантной службы 1-й авиатранспортной дивизии Корнякова начальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову о выполнении боевого задания	264
15. 6.05.1943. Рапорт помощника начальника 1-го отдела БШПД Б. А. Бондаренко начальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову об окончании десантирования группы Н. К. Войцеховского	265
16. 14.05.1943. Акт экипажа самолёта № 15 и начальника парашютно-десантной службы В. Н. Соколова о гибели десантника Н.В. Флореновича	266
17. Май 1943. Письмо начальника БШПД П. З. Калинина начальнику управления кадров ГУ ВВС Орехову с просьбой о направлении в распоряжение БШПД авиаторов для обслуживания партизан с прифронтовых аэродромов	267
18. 8.06.1943. Донесение инструктора парашютно-десантной службы Прутикова начальнику БШПД П. З. Калинину о десантировании группы Н. М. Бутримовича на площадку П. В. Яхонтова	268
19. 20.06.1943. Донесение помощника начальника оперативного отдела БШПД В. И. Задорожникова начальнику БШПД	

П.З. Калинину о десантировании партизанской группы на площадку В.В. Мельникова	269
20. 30.07.1943. Письмо начальника БШПД П. З. Калинина командиру корпуса авиации дальнего действия В. Е. Нестерцову об активизации авиаперевозок для партизан Беларуси	270
21. 31.07.1943. Докладная записка начальника парашютно- десантной службы Цаюлова начальнику БШПД П. З. Калинину о попытке десантирования партизанской группы на площадку П. В. Яхонтова	271
22. 2.08.1943. Докладная записка начальника парашютно- десантной службы Цаюлова начальнику БШПД П.З. Калинину о десантировании уполномоченного ЦК ВЛКСМ Н. М. Лыжнина на площадку С. И. Сикорского	272
23. 5.08.1943. Письмо начальника БШПД П. З. Калинина командиру 101-го полка авиации дальнего действия В. С. Гризодубовой с уточнением площадок выброски грузов и количества самолётов-вылетов	272
24. 7.08.1943. Письмо начальника БШПД П. З. Калинина заместителю командующего Военно-воздушными силами Красной Армии Ф. А. Астахову и командиру 1-й авиатранс- портной дивизии Гражданского воздушного флота Казьмину с благодарностью личному составу дивизии	273
25. Не ранее 8.08.1943. Отчёт начальника вооружения отдела материально-технического обеспечения БШПД Г. С. Стрельбицкого начальнику БШПД П. З. Калинину об отправке в тыл противника грузов для обеспечения операции «Рельсовая война»	274
26. 10.08.1943. Докладная записка инструктора-укладчика парашютов Крашенина начальнику БШПД П. З. Калинину о десантировании группы А. Д. Трацевского на площадку В. И. Козлова в ночь на 6.07.1943 г.	278
27. 14.08.1943. Докладная записка начальника БШПД П. З. Калинина начальнику ЦШПД П.К. Пономаренко о гибели командира десантной группы В. А. Калечица	279

28. 25.08.1943. Справка старшего помощника начальника оперативного отдела БШПД П. П. Полосухина о вылетах самолётов ЛИ-2 в партизанские отряды с 1 августа 1942 г. по 12 марта 1943 г.	280
29. 30.08.1943. Приказ иачальника БШПД П. З. Калинина «О порядке выдачи вооружения, вещевого имущества и продуктов питания на осенне-зимний период лицам, направляемым в тыл противника по спецзаданиям»	281
30. 7.09.1943. Приказ № 061 начальника БШПД П. З. Калинина об окончании учёбы группы комендантов партизанских посадочных площадок и метеонаблюдателей и отправке их в тыл противника	283
31. 9.09.1943. Инструкция комендантам партизанских посадочных площадок и метеонаблюдателям	284
32. 9.10.1943. Донесение представителя БШПД на аэродроме в Моннио В. И. Задорожникова иачальнику БШПД П. З. Калинину о причинах срыва доставки в партизанские отряды грузов в ночь на 1 октября 1943 года	288
33. 18.10.1943. Приказание начальника БШПД П. З. Калинина о создании аэродромных команд в связи с передислокаций авиасоединений	289
34. 22.10.1943. Указания иачальника секретного отдела БШПД М. И. Королёва о порядке приёма и отправки почты	290
35. Октябрь 1943. Инструкция по приёму и эвакуации раненых и больных партизан, медицинскому обслуживанию работников аэродромных команд	292
36. Октябрь 1943. Расписание донесений по телефону представителей оперативного отдела БШПД с Внуковского и Монинского аэродромов	293
37. Октябрь 1943. Инструкция иачальнику аэродромной команды о порядке направления лиц, прибывающих из тыла противника	294
38. 1.11.1943. Отчёт представителя БШПД при 7-м авиакорпусе авиации дальнего действия В. И. Задорожникова	

начальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову о доставке грузов	295
39. 8.11.1943. Инструкция иачальнику группы авиоперевозок БШПД на аэродроме	296
40. 25.11.1943. Заявка оперативного отдела БШПД отделу материально-технического обеспечения БШПД о выделении грузов для партизанского соединения Борисовско-Бегомльской зоны	305
41. 17.12.1943. Донесение инструктора парашютно-десантной службы Богомолова иачальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову о доставке людей и грузов на площадку Ф. И. Титкова	305
42. 26.12.1943. Список личного состава 2-го авиаполка 1-й авиатранспортной дивизии, выполнявшего полёты в партизанские отряды	306
43. Декабрь. 1943. Список личного состава 1-го полка 1-й авиатранспортной дивизии, выполнявшего полёты в партизанские отряды	319
44. 1943. Докладные записки командира корабля Б. Г. Лунца иачальнику БШПД П. З. Калинину с характеристиками партизанских посадочных площадок	326
45. 16.01.1944. Отчёт инструктора парашютно-десантной службы старшего сержанта Богомолова иачальнику оперативного отдела БШПД А. М. Брюханову о выполнении боевого задания	327
46. 9.02.1944. Отчёт инструктора парашютно-десантной службы Богомолова иачальнику оперативного отдела БШПД А. И. Брюханову о доставке Г. Ф. Покровского с группой и грузом с аэродрома Внуково на площадку И. Ф. Титкова	329
47. 17–19.02.1943. Записки В. Гризодубовой П.З. Калннину с просьбой об оказании содействия в доставке из партизанской зоны на Большую землю личного состава У-2	330
48. 23.02.1944. Заявка разведотдела оперативному отделу БШПД об отправке груза	

на Бегомльский аэродром для спецгруппы С. И. Казанцева	331
49. 11.03.1944. Приказ № 004 начальника БШПД П. З. Калинина о поощрении личного состава представительства БШПД на 1-м Прибалтийском фронте и представлении к награждению медалью «Партизану Отечественной войны»	332
50. Март 1944. Справка оперативного отдела БШПД «Об авиаперевозках партизанам Белоруссии»	333
51. 16.06.1944. Телеграмма заместителя начальника БШПД И. П. Ганенко командирам партизанских формирований об оказании помощи американским лётчикам в случае вынужденной посадки	334
ИЛЛЮСТРАЦИИ	335
БИОГРАФИЧЕСКИЕ СПРАВКИ. <i>Н. А. Бондаренко</i>	341
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	358
СОДЕРЖАНИЕ	360