

**ПОПУЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА
ВETERАНА**



БОЙЦЫ ВСПОМИНАЮТ
Серия 7. Авиаторы

Челябинский областной совет ветеранов войны, труда,
Вооруженных Сил и правоохранительных органов

Л.А. Попов

Бойцы вспоминают

Серия 7. Авиаторы

**НАВСТРЕЧУ 70-ЛЕТИЮ
ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ**

Челябинск 2012г

Консультант:

Козлов Евгений Николаевич

Участник штурма Берлина.

Почетный председатель городского комитета ветеранов войны,
военной службы, боевых действий и правоохранительных органов.

Рецензенты:

Белозерцев Анатолий Константинович

Председатель Челябинской областной писательской
организации, член Союза писателей России.

Терехов Алексей Николаевич

Кандидат исторических наук, доцент.

Попов Л.А.

Бойцы вспоминают. Серия 7. Авиаторы/Л.А. Попов – Челябинск, 2012.-84с.

На обложке «Штурмовики над Берлином». Фото М.Редькина.

Подписано в печать 01.08.2012 г. Формат 30х42/16.

Гарнитура Times New Roman. Усл. печ. л. 5,25. Тираж 120 экз.

Заказ № 141

Отпечатано в типографии «Сити Принт» (ПБОЮЛ Мякотин И.В.)

454080, г. Челябинск, ул. Энгельса, 61А. тел.: (351) 230-34-34; факс: (351) 230-25-26

ИНН 744 700 373 602



«За годы Великой Отечественной войны Советские Военно-Воздушные Силы Совершили 3 млн. 125 тыс. самолетовылетов и нанесли противнику большой урон в живой силе и технике. В воздушных боях и на аэродромах уничтожено 48 тыс. самолетов противника. Советские летчики применили около 500 воздушных таранов, свыше 350 авиаторов повторили подвиг Н.Ф. Гастелло». (Военно-энциклопедический словарь. М.,1986. С.138).

«По качеству советские самолеты в начале войны уступали немецким, в дальнейшем превзошли их. Основную массу наших ВВС составляли истребители. Быстро развивался новый род авиации - штурмовая. В 1944 году из каждых 100 советских боевых самолетов было примерно 50 истребителей, 30 штурмовиков и 20 бомбардировщиков... За годы войны советские авиаторы сбросили 30450 тыс. бомб разного калибра. В немецко-фашистской авиации преобладали бомбардировщики – 52,4%... К концу 1944 г. удельный вес бомбардировщиков упал в 4 раза... а истребителей увеличился более чем в 2 раза. Однако это уже не могло спасти вражескую авиацию от окончательного поражения». (ВОВ Советского Союза. М., 1967. с. 576).

Огромный вклад в победу над врагом внесли труженики тыла. Советская промышленность произвела за годы войны 125655 самолетов. Давая фронту в среднем за год более 31 тыс. боевых самолетов, против 19,7 тысяч самолетов, поставляемых фронту Германскими заводами.

«За проявленные мужество и отвагу 200 тысяч воинов-авиаторов были награждены орденами и медалями, 2420 авиаторам присвоено Звание Героя Советского Союза, 65 летчиков были удостоены этого звания дважды и двое – трижды (А.И. Покрышкин и И.Н. Кожедуб)». (СВЭ. Т.2. М.,1976. С.204).

Достойные награды за проявленный героизм и мастерство удостоены и челябинские авиаторы. Об некоторых из них пойдет речь ниже.



ПОЛЕТЫ ШТУРМАНА РОМАНЮГО

Бывший штурман 200-го гвардейского Брестского Краснознаменного полка дальней авиации Михаил Емельянович Романюго в годы Великой Отечественной войны совершил 182 боевых вылета и только один из них днем, остальные — ночью. Свой рассказ он начал с 42-го, но самого памятного полета.

«Где-то в сентябре 1943 года юго-восточнее Смоленска, километров восемь за линией фронта, в лесу наблюдалось большое скопление немецких танков, готовившихся к наступлению. Для нанесения упреждающего удара по ним в назначенный час, самолеты один за другим, оторвавшись от освещенной полосы подмосковного аэродрома в Астафьево, брали курс на запад. В числе их был наш скоростной бомбардировщик СБ. Перед вылетом нам тогда даже точки прицеливания не дали. В задании просто было сказано: цель — опушка леса. Мы имели на борту четыре бомбы ФАБ-250 ЦК, что расшифровывалось следующим образом: «фугасная авиабомба весом 250 килограммов, цельнокованая, особой прочности, с зарядом усиленной мощности». Сбросить эти бомбы нужно было так, чтоб они легли на расстоянии 200—250 метров друг от друга.

Набрав высоту, оказавшись в бесконечной шири воздушного океана, покрытого, словно выкрашенным черной краской ночным небом с множеством ярко светящихся звезд, я вспомнил первый боевой вылет, когда от волнения у меня коленки дрожали. А сейчас я был совершенно спокоен. Члены экипажа, тоже сосредоточившись на своих местах, готовы были к выполнению задания. На земле сухопутные войска зажгли и разместили сигнальные фонари в определенной последовательности, сверху мы видели их в виде светящейся стрелы, указывающей курс нашему самолету. Линия фронта предстала перед нами извилистой лентой сплошных пожаров, вспышек выстрелов и трасс пуль, летевших навстречу друг другу, все дома и деревья горели. На земле на левом и на правом флангах передовой работали два прожектора. Периодически на короткое время их лучи, прорезая темноту, скользили по поверхности земли, верхушкам деревьев, достигали вражеской территории и пересекались над той самой опушкой леса, указывая нам цель бомбометания.

Бомбы я сбрасывал с высоты 1200 метров, нажимая боевую кнопку по секундомеру, вручную. Нажал первую, вторую, третью и перед тем, как нажать четвертую, снизу услышал взрыв большой силы. Взметнулись вверх снопы огня, и начали рваться боеприпасы. Предположительно, там находились склады горючего.

За этот боевой вылет командир и я были представлены к орденам Отечественной войны I степени, а остальные члены экипажа — к орденам Отечественной войны 11 степени. День вручения орденов стал для нас большим праздником, который повторился лишь через 5 месяцев.

В 1944-м високосном году за одну ночь с 28 на 29 февраля мы сделали подряд три боевых вылета на бомбометание железнодорожного узла г. Хельсинки. Уничтожили там скопившиеся немецкие эшелоны и надолго прервали железнодорожное сообщение. За что лично маршал авиации А. Е. Голованов вручил мне орден боевого Красного Знамени. Для солдата получить любой орден — большая честь, но этот пришел к нам из революции, от наших отцов и дедов, поэтому был особенно почетным.

Вскоре, где-то в марте месяце, нашей эскадрильи было поручено нанести бомбовый удар по железнодорожному узлу Таллина. Мы взлетели ночью с аэродрома г. Пушкина, немцев тогда уже отогнали от Ленинграда. Маршрут пролегал вдоль побережья на линии Нарва — Таллин. И вдруг видим: один из наших самолетов горит, через некоторое время второй загорелся, а вспышек выстрелов зениток и пулеметных трасс не видно. В целях безопасности мы удалились от берега на несколько километров и продолжали полет над морем. При заходе на цель, когда над районом бомбометания уже повисли сабы (светящиеся бомбы), мы увидели, как идущий впереди нас самолет схватили пять или семь лучей прожекторов с корабля, стоявшего метрах в пятистах от берега, а корабельные зенитные батареи бьют по самолету и бьют. У меня мгновенно сработала мысль помочь товарищам. Командир не возражал и, закладывая вираж для захода на курс атаки, коротко отдал приказ: «Прицеливайся!». Я, прильнув к окуляру, старался не ошибиться ни на один миллиметр. Ведь у нас имелось только две бомбы по 500 килограммов каждая. Одну я использовал. И попал. Было хорошо видно, как огромные языки пламени взметнулись ввысь и рассыпались в огненные брызги. Корабль — то этот оказался бензоналивной баржей, она быстро ушла на дно. А разлившееся по воде горючее горело и казалось, что море тоже горит.

Вторую бомбу мы бросили на цель.

При возвращении на базу, докладывая командиру полка, немного волновались, не знали, как он отнесется к нашему решению использовать бомбу не по назначению.

— Знаю, — прервал доклад комполка, вызвал начальника штаба и говорит ему: «Представить штурмана к ордену Красного Знамени, командира — к ордену Отечественной войны I степени, второго пилота, борттехника, радиста и стрелка — к орденам Отечественной войны II степени. Так постепенно мы стали одним из наиболее заслуженных экипажей в эскадрильи.

Но на войне, как на войне, там не только ордена, В 1944 году где-то в ноябре месяце наш полк наносил удар по железнодорожному узлу Гольдап, километров 20 от Кенигсберга. Мы взлетели в числе первых с заданием подавить ПВО противника, имея на наружной подвеске своего самолета ЛИ-2, две ротативные рассеивающие авиабомбы РАБ-500. Каждая из этих бомб, довольно большого диаметра, представляла из себя контейнер, содержащий внутри до 200 маленьких бомб весом от 2,5 до 5 килограммов каждая.

Контейнер скреплялся двумя металлическими обручами, а впереди бомбы имелись четыре лопасти, которые на период полета складывались и обтягивались тросом. Перед сбрасыванием трос вытягивали и, падая, бомба начинала вращаться, от центробежной силы обручи лопались, контейнер раскрывался и маленькие бомбочки разлетались в разные стороны, накрывая на земле одновременно большой участок площади. А раз так, зенитчики разбегались в укрытия, огонь их ослабевал, и в это время идущие следом за нами самолеты производили бомбометание.

Подлетая к Гольдапу, я выбрал место, где наблюдалось особенно много вспышек от залпов зениток, и сбросил туда 1-ю и 2-ю бомбы. Освободившись от груза, самолет рванулся вперед, командир начал левый разворот, и в это время зенитный снаряд попадает в конец правой плоскости, разрывается как раз в месте крепления консоли и заклинивает правый элерон. Борттехник докладывает; «Консоль почти отрывается». Мы переходим с левого крена на правый и камнем падаем вниз. Самолет потерял управление. Командир старший лейтенант Иван Васильевич Михейкин дает команду: «Приготовиться к прыжку!». Это значит, нужно надеть парашют. А вот как его надеть, когда самолет падает?.. Во время полета парашют мешал мне работать и поэтому лежал у моих ног. А когда самолет неожиданно из горизонтального положения перешел в вертикальное, парашют куда-то улетел. Я его ищу, но не могу найти. Кричу командиру: «Потерял парашют, прыгайте без меня!»

А высота уже 2000 метров. Слышу: командир дает команду правому летчику: «Помоги! Сильная нагрузка на ноги». Вдвоем они что-то предприняли и на высоте 1200 метров вывели самолет в горизонтальное положение, правда с большим креном. Командир повторил приказание: «Ищи парашют!» А сам пытался выправить крен путем уменьшения оборотов одного мотора и увеличения оборотов — другого. Крен уменьшился до 10—15 градусов, а было градусов 45. В таком положении мы перелетели линию фронта. «Теперь можно выбрать ровную площадку и садиться «на брюхо», — предложил я. Но командир уже принял решение тянуть до своего аэродрома в Варотынске Калужской области. Связи с землей не было. Подлетая к аэродрому, я выпустил три красные ракеты, что означало: «экипаж терпит бедствие и просит разрешение на посадку». С земли отвечают зеленой ракетой: «разрешаем!». Командир выводит самолет для посадки на запасную полосу, выпускает шасси, но левое шасси нормально встало на замок, а правое беспомощно болтается от потоков встречного воздуха. Убедившись, что привести их в рабочее положение не удастся, мы решили садиться «на брюхо». Командир убирает шасси, а левое шасси не убирается. И тогда он использует последнюю возможность посадить самолет на две точки, левое шасси и хвостовое колесо. Перед посадкой мы открыли все люки, включили противопожарную систему. Самолет коснулся земли, пробежал немного по полосе и свалился на правое крыло. Лопастей винтов рубанули по земле и изогнулись как соломинки. Поднялось облако пыли. Самолет развернулся на 90 градусов и остановился. Командир посмотрел направо, признаков пожара нет, посмотрел налево, тоже загорания не видно, опустил голову на штурвал и уснул мертвецким сном.

Я выбрался на крыло. К самолету подъехали командир полка, санитарная и пожарная машины и трактор. Комполка обошел вокруг самолета и говорит: «На чем же вы прилетели? Где правая плоскость?». А наш командир продолжает спать. Мы его вытаскиваем из кабины — он спит. Усадили в санитарную машину — спит. Привезли в столовую, растолкали, растормошили, он проснулся. «А где самолет?» — спрашивает.

В столовой всем налили по сто граммов. Выпили. Экипаж подхватил меня на руки и начал качать, подбрасывая вверх и приговаривая: «Пусть всегда наш штурман теряет парашют, и мы всегда будем возвращаться домой живыми».

А парашют мой оказался под сидением радиста, но об этом я узнал только на земле».

Рассказывая о своих полетах, о послевоенной службе в ЧВАКУШе, Михаил Емельянович поставил табуретку, несмотря на свой почтенный возраст, легко поднялся на нее, достал с верхней полки самую драгоценную реликвию — фронтовую карту, всю испещренную карандашными отметками, в виде крестиков, обозначающих места нанесенных им бомбовых ударов по объектам врага. Затем показал прекрасно сохранившиеся фотокарточки военных лет.

Его жена, Ираида Васильевна, тоже участница войны, она сопровождала эшелоны с ранеными и знает, что это такое попасть под бомбежку. О произошедшем в Тоцких лагерях первом знакомстве со своим будущим мужем она вспоминает с особой теплотой: «Заходит к нам молодой, высокий, стройный летчик-красавец, с одним кубиком в петлицах. А у меня, лейтенанта медицинской службы, в петлицах было два кубика. Он смотрит на меня, хлоп, хлоп глазами — вот так мы и встретились. Вместе прошагали по жизни, вырастили трех сыновей, имеем трех внуков и внучку, трех правнучек и правнука». Полк, в котором служил Михаил Емельянович, она называет своим. Рассказывает, как хорошо было раньше, когда в три года раз ветераны полка собирались в Бобруйске. Но после чудовищного предательства Советского Союза, на его территории образовались самостоятельные государства, и наш полк оказался за границей, в Белоруссии, откуда вскоре он перебазировался под Красноярск. Покидая Белоруссию, летчики полка оставили там памятный знак в виде мемориальной плиты с изображением крыла самолета и надписью:

«Прости нас белорусская земля.
Не мы тебя с Россией разлучили.
Мы как Россию берегли тебя
И как Россию мы тебя любили».

«Да, да, это так, — уточняет Михаил Емельянович, — плиту эту установили в Доме офицеров, об этом сообщил мне фронтовой товарищ». Он находит его почтовую открытку, показывает ее, еще раз читает текст вслух, и на глазах ветерана появляются слезы. Он бережно укладывает обратно в фотоальбом эту почтовую открытку, внизу которой, его много повидавший в жизни фронтовой друг сделал такую приписку: «Голосуйте за Геннадия Зюганова, только он может спасти Россию».

МЕДАЛЬ ЗА БОЙ, МЕДАЛЬ ЗА ТРУД

Утверждают, что летчика можно легко узнать, даже если он в гражданской одежде, по манерам, по походке. Таковым был Иван Карпович Сергаков, заместитель управляющего трестом «Челябметаллургстрой» по снабжению. Ростом выше среднего, стройный, подтянутый, с открытым лицом — настоящий воздушный ас, не раз, летавший за линию фронта без прикрытия истребителей. Один из таких вылетов стал для него и его экипажа роковым. Об этом неудачном, своем последнем полете Иван Карпович рассказывал:

«Отбомбились мы в тот день хорошо, все бомбы легли в цель. Рассердился, вероятно, фашист, догнали нас «мессершмитты», но, умело маневрируя, мы вошли в густую облачность и продолжали полет вслепую. Далеко за линией фронта, уже над своей территорией, облачность кончилась. И «мессершмитты» одновременно с двух сторон атаковали наш самолет и повредили его. Оказывается, они не отказались от преследования, не вернулись на свою базу, как мы рассчитывали, а шли под облаками параллельным курсом и ждали...

Не покинули они нас и после того, как мы с большим трудом посадили свою машину на покрытое снегом поле, на котором не было ни кустика, ни бугорка, где можно было бы укрыться. Они добивали нас на земле.

Самолет — плохая защита от пуль и снарядов, и мы прятались за наиболее массивный остов мотора, переползая с одной их стороны на другую, оставляя при этом кровавые пятна на снегу. А «мессершмитты» атаковали до тех пор, пока самолет не загорелся, после чего улетели.

Ранение, которое я получил тогда, оказалось серьезным. Меня направили вначале в госпиталь, а затем совсем списали.

Тяжело было при мысли: «Товарищи воюют, а я...»

Но постепенно, работая в Челябинске и видя, какой вклад в дело борьбы над врагом вносят труженики тыла, я убедился, что действительно «медаль за подвиг и за труд из одного металла льют».

ИЗ ЖИЗНИ ШТУРМАНА ВОЛКОВА

Гвардии-майор в отставке Михаил Лаврентьевич Волков был призван в армию в 1937 году. Служил в воздушно-десантных войсках. Участвовал в войне с белофиннами. В 1942 году после окончания курсов штурманов в Рыбинске прибыл в 751-й авиаполк и совершил свои первые девять боевых вылетов для уничтожения окруженных немецко-фашистских войск в Сталинграде. А всего за годы войны он 145 раз летал в тыл врага, в том числе четыре раза в район Берлина. О двух своих полетах М.Л. Волков рассказывает ниже.

Прерванный полет. Все произошло внезапно. После полуторачасового полета Ил-4, неожиданно потеряв управление, взмыл вверх. Меня прижало к сидению так, что невозможно было шевельнуться. Взглянув на остекленный нос самолета, успел подумать: «Попал, как мышь в мышеловку». Но самолет вдруг резко начал переходить в пике. И я оказался прижатым теперь к верху кабины, да так, что головой выдавил астрономический люк, и на высоте 900 метров оказался вне самолета. «А есть ли на мне парашют? — промелькнула мысль, — ведь я его в полете для удобства часто снимал». Нашел на груди кольцо, выдернул трос, парашют раскрылся. Впереди по курсу наш самолет, почти вертикально, с полной бомбовой загрузкой, с разворотом против часовой стрелки, уходил вниз и врезался в землю, взрыва же не последовало. Огляделся вокруг, больше парашютов в небе не было. Это означало, что стрелок-радист и командир Костя Шипулин наверняка погибли.

Внизу, куда не бросишь взгляд, всюду просматривался лес. Приземлился на дерево. Отстегнул лямки, решил немедленно идти в сторону падения самолета, думая, а вдруг там кто-нибудь остался жив и требуется моя помощь. Долго шел по лесным тропам, пробирался между берез, обходил заболоченные участки, перепрыгивая через лужи, а признаков места падения самолета нигде не было. Когда сумерки опустились на землю, я решил переночевать в лесу. Устроился поудобней, головой на восток, среди корней поваленного дерева, в уме просчитал весь полет, получалось, что я нахожусь на территории, занятой нашими войсками. Утром, едва забрезжил рассвет, совсем рядом чирикнула птичка, за ней другая, третья и очень быстро лес стал наполняться

пением, свистом и щебетанием его пернатых обитателей. Подумалось, вот ведь как устроена жизнь, люди воюют, гибнут, а у пернатых свои проблемы.

Вскоре я вышел на окраину какого-то селения. Решил понаблюдать за ним. Люди просыпались позже птиц. Из крайней избышки вышел красноармеец. Увидев его я с облегчением вздохнул, значит предположения мои о том, что мы потерпели катастрофу на своей территории оправдались. Оказывается, поблизости базировался авиаполк штурмовиков, а в деревеньке находился пост наблюдения, оповещения и связи.

Жители деревни встретили меня радушно, накормили и охотно приняли участие в поиске самолета, к нам присоединились жители еще трех деревень, но самолет как будто испарился, вероятно, он упал в болото. Через двое суток прибыл в село старшина с солдатами и предъявил документы на мое задержание и доставку в особый отдел. Мы вновь двинулись по лесной дороге, на этот раз я впереди, а сзади конвой. По пути встречались группы женщин, все они несли какие-то котомки. Старшина им командовал, чтоб они сходили с дороги. Женщины выполняли его требование, но одна старушка не подчинилась и говорит:

— Ты мной не командуй. Дай я поговорю с этим человеком.

— Бабуся, это немецкий парашютист, — объяснил ей старшина.

— Ты меня не учи, я сама разберусь, — бойко парировала бабуся.

Подошла ко мне и спрашивает:

— Сынок, ты чей? Где твои родители?

— Родился в Ленинграде, там живут мои родители, что с ними сейчас — не знаю, — ответил я и поинтересовался:

— А что вы несете в своих котомках?

— Здесь недалеко зимой партизаны пустили под откос немецкий поезд, а в нем было несколько вагонов с картошкой. Так вот сейчас мы картошку эту подбираем, переделываем ее на крахмал, добавляем отруби, немного хорошей картошки, разную приправу и пеком хлеб, — сказала бабуся, достала из-за пазухи лепешку и протянула ее мне со словами:

— На поешь нашего хлебушка.

— Спасибо, я сыт, меня в деревне хорошо накормили.

— Молодцы, но ты все-таки хоть разок откуси.

Я откусил. Бабуся завернула лепешку в платочек и говорит:

— Положу эту лепешку перед иконой Божьей матери, а ты встань на колени.

Я подчинился. Старушка, благословив меня, сказала:

— Да какой же он немец? Он наш.

— Там разберутся, — сухо ответил старшина.

В особом отделе старший лейтенант засыпал меня вопросами:

— Кто? Где? Откуда? И с каким заданием прибыл?

Чувствовалось, что ему очень хотелось отличиться, уличить во мне немецкого диверсанта и доложить об этом начальству. Я ему говорю:

— Товарищ старший лейтенант, позвоните в штаб авиаторов, они свяжутся с командованием моего полка и все будет ясно.

— Я тебе не товарищ, — грубо ответил он.

В столовой, куда меня отвели обедать, через официантку мне удалось передать записку начальнику штаба авиаполка штурмовиков. А вскоре через несколько часов, в особый отдел срочно прибыл полковник СМЕРШа, побеседовав со мной, приказал вернуть мое оружие и сказал, что меня ждут в штабе штурмовиков. Начальник штаба принял меня, как коллегу, вернувшегося с «того света», приказал нести на стол все, что есть, а по завершении трапезы спросил:

— Что ты думаешь делать дальше? Может быть, останешься у нас? Нам нужны штурманы.

— Нет, буду добираться до своего полка в Серпухов, и продолжать воевать, — ответил я.

На дороге мне выдали щедрый сухой паек и на штабной машине подбросили до железнодорожной станции, где не было ни одной живой души. Мне с большим трудом удалось узнать, что поезд будет только утром. Попросился на ночлег в близстоящем доме. Хозяйка оказалась любезной женщиной. В ее небольшом доме увидел маленькую девочку лет трех, которая плакала, покачиваясь, сидя на кровати, и твердила: «Хлеба, хлеба».

— Что с ней? — обратился я к хозяйке.

— Она просит хлеба.

— Ну, так дайте же ей.

— А у нас, его нет.

Я отрезал кусок белого хлеба из своего пайка, намазал его маслом, посыпал сверху сахарным песком и подал девочке, а она не берет.

- Да ведь она же никогда в своей жизни белый хлеб, масло и сахар не видела, — объяснила хозяйка.

Мне выделили кровать у окна. Показали как, в случае надобности, включать свет. На стене мирно тикали старинные ходики. За окном, где-то далеко, лаяли собаки, ветер то и дело колотил по стене концом оторванного листа железа. Я разделся, положил под подушку пистолет и впервые за последние дни уснул по-человечески. Проснулся от какого-то шума. Включил свет, и вижу, хозяйка вцепилась в старика, вырвала из его рук топор, толкнула его, старик упал.

— Извините, пожалуйста, — обратилась она ко мне, — он хотел убить вас, чтобы овладеть вашими продуктами.

Я оделся, собрал свои вещи, немного подумал и, оставив им весь свой сухой паек, ушел на станцию. А тут и поезд подошел.

Вагон оказался совершенно пустым, лишь в уголке сидела одинокая, необыкновенно красивая женщина. Я подошел к ней, спросил:

- Можно ли здесь присесть?

Женщина не сразу, но ответила:

- Как хотите.

- Простите, вас кто-то обидел? – полюбопытствовал я.

Женщина тяжело вздохнула и ответила:

- Да. Месяц назад ко мне муж приезжал. А сейчас я получила извещение о том, что он погиб на фронте. Я еду в Москву, чтобы поступить в формируемый там партизанский отряд и отомстить за его смерть. Вы не знаете, по какому адресу искать этот отряд?

- Нет, не знаю. А почему с вами нет никаких вещей?

— А мне ничего не надо.

— Вы что думаете, в Москве вас сразу примут с распростертыми объятиями? Вот у меня есть немного денег, возьмите, вам пригодятся.

— Нет, не возьму.

— Возьмите. Когда-нибудь после войны возвратите.

— Ну, если с возвратом, то давайте.

Вместе с деньгами я дал ей свой почтовый адрес. Мы ехали молча, стучали колеса на стыках, за окном мелькали изуродованные войной деревья, разрушенные пристанционные сооружения. Какой-то необычной теплотой и обаянием веяло от моей спутницы.

В 1945 году, уже после войны, как-то вижу я, что моя жена вдруг стала темнее тучи.

— Что случилось? — спрашиваю я.

— На, тебе письмо пришло.

В письме лежала записка: «Марина очень желала сама вернуть вам долг. Пишет же ее подруга. А должница ваша погибла в бою...», и приглашение приехать к ней в гости.

Я вспомнил тот вагон, стук колес на стыках и женщину с большими завораживающими глазами, с локоном русых волос, спадающих на ее лицо, и подумал: «Что ж ты наделала, война...»

Новичок в воздухе. Однажды, в середине июля 1943 года, когда у нас не было боевых вылетов, радист Миша обратился ко мне со своими переживаниями:

— Мать сильно заболела. Просит, чтоб я приехал, может быть, проститься с ней навсегда. Разрешите мне съездить на несколько дней на побывку.

— Так обращайся к командиру, — ответил я.

— К нему бесполезно обращаться, он не отпустит.

— А ты обратись к нему в то время, когда я рядом находиться буду.

И Миша подгадал такой момент, подошел к нам, обратился к командиру, показал ему письмо из дома.

— А кто мне будет связь обеспечивать? — недовольным тоном ответил командир и, конечно же, не отпустил бы его, но вмешался я:

— Да отпусти Мишу, у него со стрелком Георгием полная взаимозаменяемость.

— Пиши рапорт, — ответил радисту командир. И Миша уехал. А незадолго до возвращения его, поступил приказ готовиться к вылету для нанесения удара по объекту врага, расположенного в районе населенного пункта Тортолово, из которого немцы обстреливали Ленинград. От упоминаний о Ленинграде у меня учащенно забилося сердце, ведь это же мой родной город. Я представил его израненным войной и блокадой. В моей памяти пронеслись позолоченные купола соборов, гарцующий над Невой

Медный всадник, вознесшийся с броневика В. И. Ленин у Финляндского вокзала, наша старенькая квартира в полуподвальном этаже дома № 11 по улице Предтеченской и дворик, в котором прошло мое беспокойное детство.

Не без волнения я начал готовиться к полету. Ко мне пришел стрелок Георгий и доложил, что находится в госпитале, нездоров, лететь не может.

— Ну что ж, благодарю за то, что своевременно предупредил, — ответил я и пошел к начальнику связи. А тот только руками развел:

— У меня нет ни одного свободного радиста.

— Тогда собирайся сам с нами лететь.

Подумав, начальник связи предложил:

— У меня есть новичок — мастер спорта, многократный чемпион по радиосвязи, но в полете еще ни разу не был.

— Давай его нам.

В назначенный час, перед полетом, новичок стоял у самолета в комбинезоне с пристегнутым парашютом.

- Задание ясно? - спросил я его.

- Да. У меня все записано.

- Хорошо, каков режим связи?

— По маршруту туда соблюдать режим молчания, и прослушивать сообщение с земли, а обратно передавать на землю то, что вы мне скажите.

— Летал?

— Нет, лечу первый раз.

— Во время полета веди наблюдение за воздухом и за землей, и докладывай командиру.

Нам дали команду на взлет, надо было обойти Москву, так как над Москвой самолетам появляться запрещалось, и лететь на цель. При подходе к Москве с земли вертикально вверх взмыл луч прожектора, а затем, наклонившись вправо, указывал курс нашему самолету.

— Летчик! — истерически закричал вдруг радист, —рядом прожектор поднялся и упал!

Я от такого панического крика даже машинально открыл створки своего люка.

— Слушай, — попытался объяснить радисту,- зачем ты так кричишь? В самолете отличное переговорное устройство.

Докладывай спокойно. Ну-ка повтори. — Он повторил спокойно, как положено.

В районе Бологое маяк, давая ориентиры самолетам, зажигается, делает несколько оборотов и гаснет.

— Летчик! — опять что есть мочи кричит радист, — сзади прожектор крутится.

Я повторил ему замечание и сказал, что надо обращаться не «летчик», а «товарищ командир» - Понял?

— Да, понял, — ответил он.

Но не прошло и несколько минут, он как опять закричит:

— Летчик, в районе Тихвина немецкие истребители.

— Да что ты орешь, до Тихвина еще 15 минут полета. Ну-ка доложи, как положено, — Он доложил.

В районе Тихвина работали два маяка, слева синий, справа красный. Это «ворота» для нас. Мы их прошли. И радист опять как закричит... Я думаю, нет, так не пойдет. Линия фронта близко. Скоро нужно прицеливаться, бомбы сбрасывать, а он заорет вдруг под руку, и я нажму кнопку раньше времени. Строго говорю радисту:

— С этого момента молчи! Увидишь немецкий самолет — стреляй, молчи! Ранят - молчи! Убьют — молчи!

Мы вышли на цель. Сбросили бомбы, они у нас были немецкие, со свистом ушли вниз и точно легли в расположении вражеской артиллерийской позиции. Взяв курс домой, я говорю:

— Радист, передай на землю: «задание выполнено». — И называю время, часы, минуты.

В ответ молчание.

— Ну-ка я его сейчас тряхну, — решил летчик, и начал производить эволюцию самолетом с крыла на крыло.

— Что ты делаешь? Прекрати! — возразил я ему, — ведь парень первый раз в воздухе. Может подумать, что самолет падает, и выпрыгнет с парашютом. И получится так, что мы новичка немцам привезли. Время идет. Даю задание радисту:

— Передай: «линию фронта прошли». — И указываю время.

В ответ — молчание. Я пишу записку, вкладываю ее в капсулу и отправляю воздушной почтой в кабину радиста. Но сколько не нажимаю на кнопку — зажигается красная лампочка, означающая, что радист записку не взял. В районе Бологое еще раз даю задание радисту:

— Запроси пеленг! (Курс на аэродром.), — в ответ вновь молчание.

А за пять минут до подхода к аэродрому, даю задание:
— Запроси разрешение на посадку. — Радист молчит.
— Что будем делать? — спрашивает летчик.
— Заходи на посадку, в случае чего я возьму ответственность на себя.

Приземлились. Вышли из самолета. Обычно на земле нас уже встречали радист и стрелок, сейчас — никого. Летчик спрашивает:

— Как будем докладывать куда делся радист?

Я открыл люк радиста. А он сидит, на радость нам, живой и здоровый. Спрашиваю его:

— Почему не вышел из самолета?

— Я не знал как люк открыть.

— Ты о выполнении задания передал?

— Да, передал и квитанцию получил.

— А о том, что линию фронта прошли?

— Передал и квитанцию получил.

— А пеленг запросил?

— Да. И назвал пеленг в градусах.

— А почему же ты не отвечал?

— Так вы же сказали: «ранят — молчи, убьют — молчи».

Удовлетворенные тем, что полет наш завершился благополучно, посмеиваясь друг над другом, мы зашагали на командный пункт докладывать подробности выполнения задания.

К следующему боевому вылету вернулся из отпуска Миша.

х х х

Свой последний боевой вылет М. Л. Волков совершил 27 апреля 1945 года на Свинемюнде в составе экипажа В-25, Это был самолет американской конструкции, имел хорошее вооружение, его экипаж составлял четыре человека, но итог бомбометания всегда зависел от мастерства штурмана. В этом полете М. Л. Волков поразил крупный вражеский корабль в Рижском заливе и достойно завершил войну с десятью правительственными наградами, среди которых особую гордость представляли два ордена Боевого Красного Знамени. В 1958 году, уволившись в запас, он мечтал вернуться в родной город, на берега Невы. Но влажный ленинградский климат оказался противопоказан его жене, врачи рекомендовали сменить ей местожительство. Волковы переехали в Челябинск, где Михаил Лаврентьевич 17 лет работал преподавателем 25-го ПТУ в Ленинском районе. Помогал молодым ребятам осваивать рабочие профессии и уверенно входить в трудовую жизнь. За что ему было присвоено звание «Отличник

профтехобразования РСФСР», его наградили медалями «100 лет В. И. Ленину», «Ветеран труда» и знаком «Ударник коммунистического труда», которыми он — ветеран, фронтовик гордился не менее, чем боевыми орденами.

ПАДЕНИЕ И ВЗЛЕТ КАПИТАНА ГОРОВОГО

Уже несколько минут выла сирена. Летчики, одеваясь на ходу, бежали к стоянкам своих самолетов. Накануне полк летал бомбить Ригу, и обычно после таких полетов авиаторам давали передышку для того, чтоб подготовить материальную часть к последующим боям. А на этот раз вдруг вновь тревога и приказ, силами всей дивизии, нанести удар по скоплению вражеских судов в порту Либава, изготовившихся эвакуировать морем курляндскую группировку немецких войск.

Самолеты уходили на задание эскадрильями, по девять бомбардировщиков Ту-2 в каждой, с интервалом пять минут. Наша девятка взлетала последней, и уже на земле постигла ее неудача, по техническим причинам не поднялся в воздух один из самолетов. Девятка превратилась в восьмерку, в которой оказался почти весь комсостав полка. По первоначальному плану в воздухе в определенном пункте к нам должны были присоединиться истребители сопровождения из дивизии полковника Василия Сталина, базирующиеся на аэродроме Шилоле. Но получилось так, что первые девятки забрали все истребители, и мы остались без прикрытия.

Впереди идущие эскадрильи вышли на врага внезапно, и, выполнив задание, возвращались на аэродром базирования без потерь. Нашу же восьмерку уже встречали сплошным огнем зенитки. Мы вышли на цель плотным строем. Отлично отбомбились. Затем восьмерка разворотом взяла курс на свой аэродром. Зенитные снаряды разрывались слева, справа, совсем рядом. К тому же еще взлетели истребители противника. Начался воздушный бой. Несколько наших самолетов были сбиты. Мы же, отбиваясь, приближались к линии фронта.

Мое место штурмана находилось в одной кабине с летчиком. Увидев очередной истребитель, я немедленно открыл по нему огонь из пулемета «Березина», кроме того по нему вели огонь

- 2 -

стрелок-радист и стрелок люковой установки. Немецкий истребитель шел напролом, но вдруг свалился на крыло и, оставляя за собой шлейф черного дыма, понесся к земле. Мы не успели обрадоваться, как из левого мотора нашего Ту-2 вырвались языки пламени, и дым стал захлестывать кабину.

— Надо прыгать! — кричу я летчику. Но он не отвечает и как-то странно склонил голову к штурвалу. Оказалось, что он уже потерял сознание. Тогда я даю команду стрелку и радисту немедленно покинуть самолет, но ответа от них не слышу. Повторяю команду еще раз. Открываю колпак кабины. Подхватив командира за ляжки, вытаскиваю его из кресла и вместе с ним вываливаюсь за борт самолета. Самолет же уже перешел в беспорядочное падение и я получаю сильнейший удар кромкой стабилизатора. Дергаю за кольцо парашюта. Парашют раскрылся. Вижу, что ветер неумолимо несет меня на территорию, занятую противником. Холодный декабрьский ветер пронизывает насквозь. По-видимому, холод и ветер привели в чувство командира. Он тоже открыл парашют, но высота уже была мала и летчик, сильно ударившись о землю, вновь потерял сознание. Зато он оказался на нейтральной полосе. Немцы пытались захватить его, но пехотинцы открыли огонь, отогнали противника и доставили летчика в полевой госпиталь. Трое суток он не приходил в сознание и на некоторое время потерял зрение. Но однажды, открыв глаза, увидел женщину-врача, склонившуюся над ним, и медаль «За оборону Сталинграда» на ее гимнастерке.

— А у меня такая медаль тоже есть, — первое, что сказал он ей.

Потом выяснилось, что он оказался единственным из нашей восьмерки, вернувшимся в свой полк из того полета.

Я же приземлился на какие-то провода, они самортизировали и бросили меня на землю. Тут же подбежали немцы. Обезоружили, забрали пистолет, партбилет и другие документы. Я стоял перед ними на снегу босой, так как в полет собирался по тревоге, не успел наверхнуть, как положено, портянки и поэтому в воздухе потерял унты. Все тело ныло от удара, полученного о самолет, на рукаве и ноге запеклась кровь. Один из немцев, увидев у меня офицерский

ремень со звездой, потребовал его отдать. Я отдал. Увидел на гимнастерке, висевший орден Отечественной войны, он тогда был на подвеске, немец потребовал и его. Я воспротивился. Он не

- 3 -

настаивал. Подогнали грузовик, а я в него подняться не могу. Два немца подхватили и забросили меня в кузов. Вечером привезли в полевой госпиталь и бросили на солому. Я лежал на спине и мысль, о том,— расстреляют меня или нет, застряла в мозгу. Больше всего боялся выдержу ли, сумею ли умереть достойно. Лежащий рядом мальчишка-немец из гитлерюгенда, объяснил мне, что летчиков они не расстреливают, а отправляют их в Берлин и показал пальцем: «Вон еще один ваш летчик лежит». Превозмогая боль, я подполз к нему. Познакомились. Это был комэск майор Чернов из дивизии В. Сталина. Но немец-надзиратель увидел, схватил меня за ноги и оттащил обратно на свое место.

Часа через два немцы привезли еще одного летчика из нашей восьмерки, израненного, с выбитым глазом. Это был командир звена Иван Тришин. Утром нас перевезли в предварительный лагерь при аэродроме Либава и поместили в финский домик барачного типа, где я увидел еще семерых авиаторов из нашей восьмерки: Кияшко, Горбунова, Павловского, радиста-кавказца, еще трех человек, а также полковника Галицкого и полковника командира полка 16 «пешек» (Пе-2), фамилию его забыл, он снял с себя унты, отдал мне, а сам остался в унтах. Позже мне немцы дали еще деревянные башмаки. Так для нас началось существование в плену.

Через несколько суток полк Гризодубовой на самолетах «Ли-2» нанес ночной удар по аэродрому Либавы. Одна из бомб угодила прямо в автомашину, стоявшую метров в сорока от нашего лагеря. Машина вспыхнула ярким пламенем, осветив все вокруг. А наш финский домик словно ветром сдуло. Мы со старшим лейтенантом Кияшко в это время лежали на нарах и смотрели в потолок. И вдруг вместо потолка мгновенно предстало перед нами ночное небо, усыпанное звездами, и лучи прожекторов, поймавшие самолет. Самолет этот немцы сбили. Экипаж выбросился на парашютах и мы узнали, что пилотировал его комэск майор Слепов.

Когда от взрыва наш барак рассыпался, мы с Кияшко, не сговариваясь, бросились бежать, посчитав, что сама судьба подарила нам случай для побега. Но раздалась автоматная очередь охранников, выскочивших из землянки. Пришлось поднять руки и

- 4 -

под дулом автомата возвращаться. На утро всех пленных летчиков перевели на гауптвахту, расположенную в кирпичном доме вне лагеря, и по одному стали вызывать в землянку на переучет. Наблюдая в окно за землянкой, я увидел, что за проволочным ограждением ходит гражданская пленная девочка лет тринадцати и оттуда пытается передать нашим пленным табак, собранный из окурков. Я написал на бумажке адрес своих родителей и при очередном вызове в землянку передал ее девочке с просьбой, чтоб она при случае освобождения сообщила обо мне на родину. Фельдфебель, увидев, что я разговариваю с пленной натравил на нас собаку. Огромная овчарка сбила меня с ног и прокусила бок. Военнопленные, наблюдавшие из окон барака эту драму, вступились за меня, заявив, что в Красной Армии с пленными офицерами так не обращаются. После освобождения Либавы нашими войсками, девочка, которую звали Люда Никандрова, переслала мою записку родителям. Ее письмо хранится у меня до сих пор. – Леонид Александрович Горовой прервал свой рассказ, достал из шкафа большой, аккуратно оформленный фотоальбом, нашел в нем письмо Люды, вслух прочитал его. Затем показал фото того самого летчика, которого вытащил из горящего самолета. Рядом с ним располагался портрет Леонида Александровича с двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны и орденом Красной Звезды. Предложив стакан чая, он продолжал рассказ. – После окончания допроса я встретился на гауптвахте с раненым в ногу майором Слеповым, куда привели его под конвоем. Теперь нас стало 26. И мы вновь стали думать, как выбраться из плена. На окнах металлические решетки, голыми руками их не возьмешь. На гауптвахте также сидел один власовец якобы за то, что ударил по лицу фельдфебеля. Мы стали просить, чтоб он добыл нам плоскогубцы, взамен обещали похлопотать за него после войны. Нам показалось, что мы его сагитировали. При выходе из-под ареста власовец выполнил нашу просьбу. Он принес плоскогубцы. Мы осторожно вывернули шурупы на решетке. Но

так, чтоб она не упала. И стали ждать наступления темноты. За все несколько суток нашего пребывания здесь никто из охраны на решетку внимания не обращал, а тут вдруг заходят охранники, дергают за решетку, решетка падает. Рассвирепевшие немцы

- 5 -

набрасываются на нас и избивают всех подряд. Несомненно, это была очередная провокация. Побег опять не удался.

В ночь на новый 1945 год мы нацарапали на стенах камеры своего заточения слова: «Здесь были 26 советских летчиков». А после нового года нас посадили на пароход «Бухарест» и повезли в Германию. Высадили в Щецине и этапом провели по улицам германских городов. К тому времени мы уже знали, что немцы-прохожие называли пленных американцев «Янками» и забрасывали их тухлыми яйцами. На нас же они смотрели с какой-то настороженностью, испугом, отводили взгляд в сторону. Вероятно, чувствовали, что расплата за содеянное приближается.

Вначале меня, полковника Галицкого, старшего лейтенанта Костенецкого и других летчиков доставили в лагерь контрразведки, а потом в числе 26-ти человек по железной дороге привезли в лагерь, называемый замком. Это был единственный у немцев лагерь, куда помещали только советских летчиков, где бы они не были сбиты. В нем насчитывалось несколько сот человек. В замке размещался агитационный центр вербовки в армию Власова, в нем пленным летчикам разрешалось носить офицерский мундир, знаки различия и ордена. Кормили удовлетворительно. Если зуб заболит — пожалуйста, подлечат. Если книгу захочешь почитать — пожалуйста, дадут под названием «ВЧК—ГПУ—НКВД» или книгу с иллюстрациями, изображающими Сталина и Черчилля в ночных женских рубашках, причем, Сталина, лежащего на кровати и, столкнувшего Черчилля на пол.

В определенный день лагерь посетил власовский «министр» авиации, некий полковник Мальцев, до войны, значившийся крупным чином в Туркестанском военном округе. На нем был мундир немецкого офицера и кожанка. При его появлении подали команду: «Встать! Смирно!» Он остановился у входа и громко произнес: «Здравствуйте, друзья!» В ответ — гробовое молчание. Мальцев спокойно спустился в зал, потом по ступенькам поднялся на сцену и произнес речь, смысл ее был таким: «Я знаю, что вы

считаете меня предателем. Но вас неправильно информировали. Я офицер ВВС армии Власова, сражающейся под трехцветным флагом России». Затем Мальцев достал золотой портсигар, якобы подаренный ему когда-то К. Е. Ворошиловым. Постучал по крышке

- 6 -

папироской. Закурил. И предложил всем, желающим вступить в армию Власова, подойти к столу и записаться. Отдельные личности подходили. Может быть, рассчитывая на то, что дадут самолет — перелечу к своим.

Ну а тем, кто к столу не подошел, были подготовлены места в рабочих лагерях. У меня отобрали летную форму. Взамен выдали старую венгерскую шинель с намалеванным на спине несмываемой белой краской знаком советского военнопленного, и на машине с группой товарищей по плену отвезли в международный лагерь, где содержались кроме советских летчиков, американские, английские и французские авиаторы. Но русские находились там под особым наблюдением, и общаться с союзниками не представилось возможности. Здесь я встретился с еще одним однополчанином, штурманом звена нашей эскадрильи, старшим лейтенантом Владимиром Кузнецовым. Мы оба обрадовались, обнялись и горечь плена, тяготы положения, в котором мы оказались, отступили на несколько минут.

Через четыре дня меня и английского десантника повезли по железной дороге под конвоем немецкого солдата — старика тотальника. Убежать от него тогда можно было, как «дважды два». Но за стеной вагона завывала метель, было холодно. Да и куда побежишь в незнакомом, чужом краю, в одной шинели и в выдолбленных из дерева башмаках. По пути немец сдал англичанина для работы местному фермеру. Меня же он привез в какой-то переполненный военнопленными барак, в котором люди были совершенно голыми или в одних подштанниках. Мне тоже скомандовали: «Раздевайсь!» А пленные подсказали: «Нижнее белье не снимай». Делалось это для того, чтобы не допустить побегов. Действительно, зимой ведь в нижнем белье далеко не убежишь. Все пленные работали на фабрике в две смены, изготавливали компрессоры для авиамоторов. Я попал в ночную смену. На работу ходили строем километра за три. Летчиков в нашей группе набралось шесть человек, мы старались держаться

вместе. Через некоторое время появился седьмой — молодой летчик-истребитель, на редкость хвастливый, на нас смотрел искоса, на гражданке таких называли пижонами. Он даже в плену

- 7 -

тщательно следил за своими усиками, несмотря на то, что бритву в лагере заменяли нам осколки обыкновенного оконного стекла.

Оказавшись в группе старшим по званию, я не мог не испытывать чувства ответственности за своих товарищей, и постоянно думал о побеге. Лагерные дни тянулись особенно долго. Изнурительный труд на фабрике. Еда — баланда. Спертый воздух в бараке. Кругом колючая проволока с пропущенным по ней электротоком. На вышках — часовые. Внизу собаки. Бежать невозможно. Все обдумав и взвесив, мы решили бежать с фабрики. Начали готовиться. Из алюминиевой коробочки я смастерил компас, выточил две стрелки, пленные французы, которые работали на фабрике, а жили на квартирах, помогли намагнитить их. Когда все было готово, выбрав подходящий момент, мы вчетвером, во время пересменки на фабрике, незаметно проскочили в стоящий за углом туалет. И вдруг возле нас появляется пятый — хвастливый летчик.

— А ты чего здесь? — спросил я его.

— Капитан, — взмолился он, — я давно следил за вами, знал, что вы готовитесь к побегу. Не гони меня. Я здесь погибну.

Махнув рукой я схватился за доску, чтоб оторвать ее, но меня вдруг охватил небывалый мандраж, руки затряслись и перестали слушаться, куда силы подевались — неизвестно. Общими усилиями старались оторвать доску. Павловский опередил нас, накинул на проволоку шинель. Мы перескочили на другую сторону и бросились к кустарнику, не зная, что там болото, которое немцы, вероятно, считали непроходимым. С ходу попрыгали в воду и, проваливаясь в болотную жижу, устремились к противоположному берегу. Вода, порой, доходила до груди. Наш пятый спутник шел сзади и старался не отставать. Мы подбадривали его. Шли на пределе своих возможностей. Добравшись до сухого места, попадали от усталости на землю, а встать не можем. Но задерживаться было нельзя. Спасительный лес и Судетские горы маячили уже не так далеко. Выбиваясь из последних сил, мы вновь побежали, не останавливаясь. Пятый был слаб физически, начал

отставать. Мы пытались тащить его за собой. Но в конце концов он сдал:

— Все, капитан, я больше не могу. Простите, ребята. Идите без меня, — произнес он тяжело дыша. Наши уговоры взять себя в

руки не подействовали. Мы оставили ему несколько кусочков сахара, хлеба и, очень желая, чтоб ему повезло, побежали дальше. При подходе к горам услышали на фабрике шум, крики и лай собак. Там обнаружили побег. Но собаки след не взяли.

В лесу, в горах мы стали чувствовать себя увереннее. Шли только ночью. Днем отсыпались. Небольшой запас сахара и сухарей, добытый нами в лагере, кончился. Очень хотелось есть. Неожиданно вышли к большому особняку, похожему на замок. Слышим, вода журчит. Осмотрелись, увидели родник, а возле него ведро стоит — забрали его с собой. Я и старший лейтенант Поляков через окно залезли в замок, нашли там овес и стали набивать им карманы. А потом в другой комнате обнаружили пшеницу. Овес вытряхнули из карманов и стали набирать пшеницу. В это время в соседнем помещении кто-то зажег свет, послышался встревоженный незнакомый говор. Тихо, стараясь не шуметь, мы выпрыгнули из окна и скрылись в ночи.

Далее наши обязанности распределились так: я и Поляков добывали продукты, а Павловский с Гопешко несли их. При приближении к селениям с провизией стало проще, там попадались и куры, и утки, и даже мед в ульях. Таким образом шли два месяца, преодолев за это время более 500 километров. Было много случаев, когда на нас нападали четники и полицаи. Спасаясь от преследователей, теряли друг друга, но каждый раз мы возвращались к условленному месту, и вновь вместе шагали на восток, ориентируясь по звездам и самодельному компасу.

10 марта в день моего рождения решили полакомиться медом на встретившейся по пути пасеке. Мед ведь даже в небольшом количестве сил добавляет «дай Боже» сколько. Но хозяин пасеки услышал шум, выскочил с ружьем. Ба-бах! Страху нагнал. Мы разбежались. А однажды Поляков и Гопешко пошли в разведку и где-то в чем-то сплеховали. Их поймали и до утра посадили в сарай. Но ночью они сделали подкоп под стену, и мы вновь оказались все вместе, и вновь зашагали по неведомым лесным

тропам к заветной линии фронта уже на территории Чехии, километров в ста от города Брно. Вышли к какой-то реке, перейти через нее можно было по плотине, у работающей небольшой электростанции. Стали наблюдать за округой. Определили, что на

станции работает инженер из числа русских эмигрантов. Он тоже нас заметил, подошел к нашему биваку, сразу внушив доверие своей простотой и душевностью. Принес нам горячей пищи и рассказал, что в этих местах за рекой действует партизанский отряд Майора. Мы искали этот отряд, но никаких признаков его существования обнаружить не могли.

Как-то сидим на солнышке, уничтожаем насекомых, они нас буквально заели, ведь баню-то мы неизвестно когда посещали. Вдруг видим: из леса гуськом друг за другом выходят восемь вооруженных людей. Это были чехословацкие партизаны. Примерно с неделю пробыли мы в их отряде. Несколько раз участвовали в партизанских операциях. А потом вновь двинулись к линии фронта, она уже располагалась километров в десяти. В лесу встретили юношу по имени Мирослав. Он проводил нас в чехословацкую деревушку, только что освобожденную от немцев. Жители ее приняли нас радушно и приветливо, накормили, напоили. А утром я написал благодарность селянами за оказанную помощь в книге почетных посетителей, хранившуюся в местном костеле. Наши новые друзья дали нам на дорогу разных продуктов, самодельное вино и проводили в маленький городок Киев, где мы, совершенно случайно, встретили майора Красной Армии из батальона аэродромного обслуживания. Он подбросил нас на своей машине до воинской части, и мы облегченно вздохнули от мысли, что наконец-то находимся у своих. Но сотрудники СМЕРШа усмотрели в нас, что-то подозрительное и взяли под арест. Только через неделю, когда пришли из Москвы необходимые подтверждения, нам выдали соответствующие документы и направили в распоряжение коменданта города Брно, а оттуда в район города Познань, к месту базирования нашего полка.

К этому времени кончилась война. И, следуя приказу И. В. Сталина, гласившего, что все военнослужащие Красной Армии, побывавшие в плену более двух часов, должны пройти госпроверку в органах НКВД, нас вновь отправили в лагерь, на этот раз

советской контрразведки, в Алкино под Уфу. В этом лагере, просто как в сказке, встретили мы офицера-артиллериста, с которым были в немецком плену. И он подробно рассказал нам о том, какой переполох поднялся на фабрике, когда обнаружилось, что пятеро

русских совершили побег. Здесь же мы повстречали своего пятого, хвастливого летчика. Он после нашего ухода, отдышавшись, вышел на окраину небольшого чехословацкого селения и в крайней избушке попросил что-нибудь поесть. Его задержали и отправили в концлагерь.

После тщательной проверки спецорганами, всех нас вновь определили в части. Я свой 454-й бомбардировочный авиаполк догнал лишь в Чите. И следующая команда «на взлет» прозвучала для меня на Дальнем Востоке. Когда началась война с Японией, сделал несколько вылетов на Харбин и Хайлар. А потом служил на Сахалине вместе с летчиком А. Г. Листаровым, которого 15 декабря 1944 года вытащил из горящего самолета», — завершил свой рассказ подполковник в отставке Л. А. Горовой. С 1950 по 1961 год он продолжал служить в ЧВВАКУШе. Затем уволился в запас и 35 лет работал начальником учебной лаборатории Челябинского политехнического института. Каждый год в день Советской Армии и Военно-Морского Флота, в День Победы и в день Военно-воздушных сил он надевал свой парадный мундир, украшенный орденами и медалями и принимал участие в торжественных мероприятиях

ИЗ ЖИЗНИ ФРОНТОВОГО ПИЛОТА

Василий Георгиевич Орлов, ныне подполковник в отставке, в войну вступил 26 июня 1941 года и завершил ее с орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами: Отечественной войны, Красной Звезды, медалями: «За отвагу», «За боевые заслуги» и другими. В качестве летчика дальней бомбардировочной авиации он участвовал в боях на всех фронтах от Финского залива до Черного моря. Самолет Ил-4, на котором ему пришлось летать, обладал хорошими летно-техническими данными, превосходил в отношении аэродинамики, веса и оружия лучшие немецкие

самолеты этого типа. При крейсерской скорости в 260 км/час Ил-4 имел бомбовую нагрузку 2 тонны, десять стокилограммовых бомб размещались во внутреннем отсеке, две 250-килограммовых и одна 500-килограммовая бомбы подвешивались на наружных подвесках.

На счету В. Г. Орлова более 200 боевых вылетов. Он был дважды ранен, горел, тушил пожар в самолете, возвращался на аэродром на одном моторе, выбрасывался с парашютом, делал вынужденные посадки, в том числе ночью, почти вслепую. И всегда выходил победителем. Об одном из своих боевых вылетов он рассказывает с мельчайшими подробностями:

«За пять минут до бомбометания над целью — железнодорожным узлом Бреслау, появились САБы (светящиеся авиабомбы), сброшенные нашими самолетами. САБы висели, как мощные яркие фонари, освещая железнодорожный узел и весь город. Почти сразу же начала действовать противовоздушная оборона противника. В небе шарили множество ярких голубоватых лучей прожекторов.

Мы на боевом курсе, цель приближается, бомбовые люки открыты. Штурман прицелился. «Чуть вправо... еще правее... так держать...» — слышу его голос. Все внимание боевому курсу, рассчитанным скорости и высоте, именно от точности режима полета зависит точность бомбометания.

А зенитный огонь все усиливается. Снаряды рвутся со всех сторон, приближаясь к самолету. Тонкие лучи прожекторов скрещиваются в одной точке, и эта точка — наш самолет. Тебя видят тысячи вражеских глаз, в тебя стреляют, и нет никакой возможности защищаться, ведь находясь на боевом курсе, летчик не имеет права выполнять противозенитные маневры. Все его мысли, все стремления направлены лишь на то, как точнее поразить цель. Состояние такое, будто идешь в штыковую атаку, только не на земле, а в воздухе, но с той же мыслью — кто кого!

Наконец сработали пиропатроны, штурман доложил: «Бомбы сброшены, цель поражена!» Резко, со снижением бросаю самолет на левое крыло, пытаюсь выйти из пекла. Но лучи прожектора упорно следуют за нами, кругом по-прежнему рвутся снаряды. И вдруг лучи погасли, к тому же, как по команде, зенитная артиллерия прекратила огонь. Из опыта я уже знаю, что это такое: жди истребителей. Даю команду усилить наблюдение за воздухом. Тут же стрелок-радист докладывает: «Справа сверху атакует

самолет противника!» Я резко сбавляю газ, уменьшаю скорость и делаю правый разворот, чтобы атака истребителя оказалась скоротечной и не столь прицельной. Мой маневр оправдался, огненная трасса фашистского стервятника прошла левее и впереди нашего самолета. Буквально через три-четыре минуты стрелок-радист снова докладывает об атаке истребителя. Даю команду открыть прицельный огонь. Заработал крупнокалиберный пулемет радиста, и «мессершмитт-110», запылав ярким пламенем, понесся к земле.

Наступила относительная тишина. Сзади — страшное зарево, впереди — темнота. Мы летим на восток — домой. Оправились от нервного возбуждения, к нам вернулось хорошее настроение, стали обсуждать ход боя, хвалить друг друга. От сброшенных нами бомб на земле возникли три больших пожара, причем один из них с сильным взрывом. Да и сбитый истребитель — тоже плюс нам. Словом, мы были довольны бомбометанием и с чувством исполненного долга следовали на свой аэродром.

Штурман доложил: «Прошли линию фронта». Казалось, что теперь мы в безопасности. Но неожиданно раздался сильный треск, и самолет наш загорелся. Оказалось, что немецкий истребитель преследовал нас, с помощью радиолокационных средств подкрался с тыла и с малого расстояния открыл огонь. Загорелись бензобаки, вот-вот взорвутся. Спаситься можно только покинув самолет, поэтому даю команду: «Всем прыгать!» Штурман ответил: «Понял», — открыл нижний люк и покинул самолет.

Однако радист и воздушный стрелок молчали. Самолет пошел в глубокое пикирование. Огонь лижет мне лицо, дым, гарь — ничего не вижу. Действую, как автомат, мозг работает молниеносно. Снова кричу: «Петя, Сережа, прыгайте! Прыгайте!!!» Молчание. Пытаюсь вывести самолет в режим горизонтального полета, но самолет неуправляем.

Земля стремительно приближается. Решаю покинуть машину, но не тут-то было. Из-за больших перегрузок меня так сильно прижало к сидению, что не было никаких сил от него оторваться. Катапульты на самолете отсутствовали. Мелькнула мысль: «Все, конец!» Но снова и снова пытаюсь достичь края кабины, упираясь ногами в приборную доску; наконец мне удалось частично выбраться наружу, и встречным потоком воздуха меня выбросило из самолета. Я в воздухе. Рванул кольцо парашюта. Земля рядом. И

хотя купол раскрылся, вертикальную скорость он погасить не успел...

Сколько я был без сознания, точно не помню, но когда оно вернулось ко мне, почувствовал резкое жжение лица, а по левой руке и ноге текла кровь. Ранение я получил еще в самолете, к счастью, оно оказалось не тяжелым».

О другом эпизоде из фронтовой жизни В. Г. Орлов вспоминает с особой теплотой:

«При налете на железнодорожный узел Унеча, во время Курской битвы, мой самолет подбили зенитки. На одном моторе я возвратился на базовый аэродром города Грязи, где после приземления было решено разбитый мотор заменить на новый. По техническим условиям после такого ремонта самолет полагалось облетать в течение трех часов, чтобы убедиться в его исправности. А не так далеко, в Муромском районе в селе Борисоглеб, находился мой родительский дом. Я договорился с экипажем: «Давайте слетаем на мою родину, три часа как раз хватит».

И вот подлетаем к родному селу, его сверху хорошо видно. У меня даже сердце защемило. Все знакомое: правление колхоза, парк, разбитый в комсомольские годы, река Ушна, в которой в детстве ловил удочкой окуней, плотву, иногда щука попадалась. Вижу на лугу работают много женщин в белых платках. Перешел на бреющий полет, покачал им крыльями, женщины вслед замахали нам руками. Сделал вираж с таким расчетом, чтобы пройти точно над своим домом. Дома в это время находились мать и отец, которые отдыхали на веранде. А я с таким шумом и грохотом пронесся над ними, едва не задев крышу и сбросив посылку — килограмма три сахара, шесть печаток мыла и письмо, завернутые в летный комбинезон. Посылка точно упала в огород.

Еще раз, покачав на прощание крыльями, мы улетели на свою базу. В родном же селе долго не смолкали восторженные разговоры о том, как Васька Орлов прилетал ... О чем не раз сообщали мне земляки в письмах».

Пройдя через всю войну, весной 1945 года капитан В. Г. Орлов, возглавляя эскадрилью из десяти самолетов, принимал участие в ночных налетах на Берлин. А 9 августа 1945 года открыл свой боевой счет на Дальнем Востоке, совершив первый налет на Чанчунь, в глубоком тылу Маньчжурии.

Перед выходом на пенсию Василий Георгиевич долгое время нес службу в ЧВВАКУШе, передавая свой опыт молодым авиаторам, многие из которых и сейчас бороздят воздушный океан в различных уголках необъятной России.

Заканчивая беседу, В.Г. Орлов предложил стакан чаю и прослушать, как он выразился: «Нашу знаковую песню». Достал старую пластинку, установил ее на проигрыватель, и комната наполнилась знакомой мелодией Б. Мокроусова:

«Мы - люди большого полета,
Взрастил нас геройский народ,
Орлиное племя - пилоты,
Хозяева синих небес.

Расправив могучие крылья,
единой семьей боевой
неситесь вперед эскадрильи,
по небу Отчизны родной».

Василий Георгиевич слушал песню, молча, подперев подбородок рукою, и улыбался. Таким он остался в нашей памяти навсегда.

АВИАТОРЫ

18 августа в челябинской школе № 58, носящей имя своего бывшего ученика И. Г. Газизуллина, который в годы Великой Отечественной войны командовал авиаэскадрильей и стал Героем Советского Союза, состоялась отчетно-выборная конференция ветеранов-однопольчан Военно-воздушных сил. В отчетном докладе председатель городского совета ветеранов ВВС А. И. Власов подробно доложил о проделанной советом работе по защите прав и достоинств ветеранов и военно-патриотическому воспитанию молодого поколения, отметив в заключение: «Нам повезло, что мы вернулись с фронта живыми и теперь должны быть достойными тех, кто в годы войны погиб на полях сражений за нашу Советскую Родину». На конференции присутствовали и выступили с речами: председатель областного совета ветеранов ВВС Ю. В. Лукьяненко, председатель городского комитета ветеранов войны и военной службы Е. Н. Козлов, его заместитель В. П. Епифанов, представитель городской администрации, участник войны в Афганистане Б. М. Ахметгаянов и др. Конференция единогласно приняла постановление, включающее пункт: «Принять активное участие в подготовке достойной встречи 90-летия Великого Октября». Делегаты избрали новый состав совета и председателя, им стал Главизнин Владимир Александрович, в прошлом высококлассный летчик, совершивший 13 067 полетов и проведший в воздухе в общей сложности 7260 часов.

Среди делегатов конференции преобладали участники Великой Отечественной войны. В их числе находились майор Мачикин Валентин Иванович и сержант Дюжинская Антонина Ивановна, они сидели рядом в четвертом ряду, и было не просто определить, у кого из них больше на груди начищенных до блеска орденов и медалей.

Дюжинская А. И. в 1941 году окончила 10 классов в городе Ишиме, в феврале 1942 года получила повестку из военкомата и направление на учебу в эвакуированное в их город 2-е Ленинградское авиатехническое военное училище. Среди курсантов нового набора этого училища были только девушки-комсомолки. Они учились четыре месяца и, получив специальность авиатехника по вооружению, отбыли на фронт.

«Мы ехали в товарных вагонах, – вспоминала Антонина Ивановна. – Под Мичуринском наш эшелон попал под бомбежку и остановился. Мы выпрыгивали из вагонов с криком «Мама» и бежали прятаться в пшеницу. А потом вновь эшелон двинулся на запад. Доехали до Старого Оскола, а там уже хозяйничают немцы. Началась паника, неразбериха. В конце концов, мы прибыли под Сталинград, в город Ленинск, где базировался полк штурмовиков Ил-2. В полку было три эскадрильи по шесть самолетов в каждой. Я попала во вторую эскадрилью. В мои обязанности входила подготовка вооружения самолетов к вылету. За 10 минут нужно было зарядить два пулемета, две миллиметровые пушки и крупнокалиберный пулемет. А потом подвешивать под плоскости самолета 8 реактивных снарядов РБС-82 и 4 бомбы. Приспособлений у нас никаких не было, все делали вручную. Бомбы подтаскивали волоком с помощью веревки или перекачивали их по траве. Бомба весила 100 килограммов, а я – 45, но с заданием справлялась. Как-то при подвешивании ракеты приборист, находившийся в кабине, нечаянно нажал на гашетку, реактивный снаряд сработал и улетел. Пламя, вырвавшееся из сопла, сбила с головы моей шапку и сильно обожгло лицо, хорошо, что глаза остались неповрежденными. После этого случая у меня долго болела голова. Однажды, когда все летчики улетели на задание, к аэродрому прорвались немцы. Это случилось рано утром, на рассвете. Мы выскочили из своих землянок, заняли круговую оборону и начали отстреливаться. Вела огонь из винтовки и я, аккуратно выбирая среди деревьевдвигающиеся силуэты оккупантов. Вскоре в воздухе раздался знакомый рокот авиамотора. Это прилетел за нами самолет и доставил нас на новый аэродром, куда уже возвратились с боевого задания штурмовики.

В 1944 году в нашу эскадрилью прибыл новый летчик В. И. Мачикин, статный, красивый, с орденом на груди, настоящий воздушный ас. Я готовила его самолет к полетам. И однажды заметила, что почему-то стала волноваться, провожая летчика на задание, и радовалась, когда он возвращался из полета живым и здоровым. Такого раньше со мной никогда не случалось...»

В. И. Мачикин родился 5 июня 1923 года в Курской области. Будучи школьником, занимался в планерной секции. В 1941 году окончил 10 классов и аэроклуб в городе Ровенки, куда бегал на

учебу за 18 километров от дома. В результате получил удостоверение пилота самолета У-2.

«На седьмой день войны, – рассказывал В. И. Мачикин, – меня отец проводил на учебу в Ворошиловское авиаучилище, которое в ноябре было срочно эвакуировано в город Уральск. На пути, под Сталинградом, нас, 15 курсантов, перехватили в пехоту и зачислили в разведгруппу. Там мы пробыли до выхода приказа И. В. Сталина, согласно которому всех недоучившихся летчиков собрали и пароходом отправили в Саратов, а оттуда в Уральск. Училище в Уральске готовило летчиков с большими трудностями. То самолетов не было, то горючее отсутствовало. Вначале мы летали на самолетах Р-5 и СБ. В 1943 году пришли самолеты Ил-2, штурмовики, которые немцы на фронте уже окрестили черной смертью, а их истребители в полете, зная огневую мощь Ил-2, избегали лобовых атак, старались зайти штурмовику в хвост, а там их встречал стрелок с крупнокалиберным пулеметом. Свой первый боевой вылет я сделал в 1944 году на Будапешт. А при вылете в район озера Балатон при обстреле с земли снаряд перебил в моей машине воздушную систему. Возвратившись на свой аэродром, все самолеты эскадрильи благополучно приземлились, а я шасси выпустить не могу, так как воздуха в системе нет. С помощью аварийного троса с трудом выпустил шасси и совершил посадку. Но поскольку тормоза не работали, мой самолет выкатился в поле, а там стоял спецавтомобиль и протаранил его. А в это время на аэродроме находился генерал Курочкин. «Иди сюда, – говорит он, – я скажу начальнику училища, что ж ты нам таких летчиков готовишь». Генерал знал нашего начальника училища по войне в Испании. А я в тот момент готов был чуть ли не заплакать от досады.

В 1944 году меня перевели в 188-й штурмовой авиаполк. Прилетаю на новый аэродром и вижу среди авиатехников девчонку с пышными волосами, с большими очаровательными глазами, она готовила мой самолет к вылету. Мы с ней познакомились, подружились, и аэродром мне после этого стал казаться родным, а, вылетая на задание, мне казалось, что на земле остается что-то бесконечно для меня дорогое. В один из летних солнечных дней, когда жизнь на аэродроме шла своим чередом, неожиданно прозвучала боевая тревога. Я занял свое место в кабине штурмовика, запустил двигатель. Воздушный же стрелок моего самолета накануне выбыл из строя, и его кабина пустовала. Тоня стояла рядом с самолетом и вопросительно смотрела на меня. Времени на размышления не оставалось, и я махнул ей рукой, указав на кабину стрелка, выручай, мол, замени стрелка».

«Получив указание командира, – продолжила рассказ Антонина Ивановна, – я быстро поднялась в кабину, пристегнула парашют, надела шлемофон и закрыла колпак. Самолет поднялся в воздух. Признаюсь, было страшно, но интересно. Эскадрилья шла на низкой высоте, были видны на земле окопы и разбегающиеся во все стороны оккупанты. Я следила за действиями стрелков летящих рядом самолетов, когда они начинали стрелять, я тоже открывала огонь по этим же целям. А, вообще, я больше всего боялась тогда попасть в плен. После возвращения на свою базу командир отчитал нас обоих за самовольство. Но воздушный стрелок-то по-прежнему отсутствовал. И комэск, немного подумав, сказал: «Раз у тебя первый полет прошел нормально, летай пока с Мачикиным воздушным стрелком». И я еще совершила два боевых вылета, за что мне вручили медаль «За отвагу».

День Победы я встретила под Веной. В 4 часа утра неожиданно началась стрельба. Мы выскочили к самолетам, думали, что немцы напали, а нам говорят: «Победа!» Трудно передать словами, что творилось тогда на аэродроме, все обнимались, целовались, ликовали.»

«А я день Победы встретил во Львове, – вступил в разговор Валентин Иванович, – думал, ну все, конец войне, но 9 мая пришел приказ подвесить бомбы. Мы перелетели Карпаты и громили колонны немцев, не пожелавших сдаваться в плен и пытавшихся уйти на запад.»

После войны В. И. Мачикин продолжал службу в Военно-воздушных силах. А. И. Дюжинская уехала в Омск, где окончила электротехнический институт. Каждый из них прожил большую жизнь. Они вырастили прекрасных детей, внуков. Верой и правдой служили своей социалистической Родине. Часто с трепетом вспоминали опаленные войной годы молодости и фронтовые встречи друг с другом. Только в 1980 году в Москве на традиционном сборе ветеранов 188-го штурмового авиаполка они встретились вновь. Встретились, чтобы не расставаться больше никогда. Ныне они живут в Челябинске. В. И. Мачикин является председателем секции авиаторов Тракторозаводского районного совета ветеранов. Занимается общественной работой и А. И. Дюжинская, она является заместителем председателя совета ветеранов ООО «Альтернатива». Встречаясь со школьниками, они рассказывают им о далеко ушедшем в историю тревожном и героическом времени, призывают их хорошо учиться, быть трудолюбивыми, честными, бескорыстными и преданными своему отечеству, то есть быть такими же, как их дедушки и бабушки – представители славного поколения победителей.

СТРАНИЦЫ ОДНОЙ ЖИЗНИ

Николай Павлович Кальницкий еще в авиаучилище проявил незаурядные летные способности и был безумно влюблен в небо. Война застала его на первом курсе Военно-воздушной академии, а 27 июня 1941 года он уже находился в воздухе, в составе эскадрильи бомбардировщиков, с заданием: уничтожить скопление вражеских войск и промышленные объекты в столице Восточной Пруссии Кенигсберге.

Полет происходил за облаками. Немцы проявили удивительную беспечность, позволив советским летчикам произвести прицельное бомбометание. И лишь на обратном пути, над линией фронта, истребители атаковали самолет Кальницкого и подожгли его. Летчики, пытаясь сбить пламя, на одном моторе, теряя высоту, продолжали полет. «Нами владело тогда только одно стремление — дотянуть до своего аэродрома» — вспоминал Н. П. Кальницкий. Но огонь пожирал все новые и новые участки фюзеляжа и, наконец, прорвался в кабину. Поступила команда: «Всем прыгать!». А необходимая высота под крылом уже отсутствовала.

Н. П. Кальницкий, оказавшись на земле с поврежденными позвоночником и тазобедренным суставом, испытывая мучительные боли при малейшей попытке шевельнуться, то приходя в сознание, то вновь его теряя, неподвижно лежал на спине, откинув голову назад и почти смирился со смертью. А перед глазами простиралась бесконечная синева неба, по которому медленно проплывали белые облака. И вдруг прямо над собой он увидел низко летящий самолет с красными звездами на крыльях. Понял — его ищут.

На базе, получив радиосигнал с горящего бомбардировщика, подняли ему навстречу самолет-разведчик, который обнаружил лишь его останки, а из экипажа живым — одного Н.П. Кальницкого. С этого момента началась для молодого авиатора новая жизнь в госпиталях и лазаретах. От длительной неподвижности и пребывания в гипсе у него развились тяжелые болезни. 7 октября 1942 года его комиссовали из армии, перевели в разряд инвалидов и направили для продолжения лечения на Урал в санаторий «Озеро Балтым». Здесь на больничной койке Николай Павлович продолжал бороться со своим недугом. Даже в лежачем положении он стремился что-нибудь делать полезное: мастерил

нехитрые изделия, играл на музыкальных инструментах и вел дневник, в небольшой блокнот записывал основные события прожитых дней, оставляя живую память о том трагическом и героическом времени. Ниже приводятся некоторые выписки из его дневника:

2 января 1943 г.

Новый 1943 год страна отмечает победами на фронте... Сам я встречаю Новый год в санатории в 20 километрах от Свердловска, куда имел несчастье попасть по случаю ранения в воздухе у Риги...

Вывесил летнюю карту на стену, обозначил линию фронта.

Погода: весь день пасмурно, идет мелкий снег, сильный ветер.

22 февраля 1943 г.

Продолжается быстрое продвижение Красной Армии на запад. Взятые города: Краснодар, Ростов, Ворошиловград, Харьков... прорвана блокада Ленинграда.

19-го была операция — пункция. Продолжаю использовать плевматарекс, наложенный еще 8 сентября 1941 года.

5 марта 1943 г.

Долго беседовал с врачом по поводу притупления слуха. Узнал печальную истину о том, что подобного не избежать. Впрочем, слуха хватит — жизнь моя коротка.

Ужасная история: в этом районе (в Пышме) одна женщина умертвила ребят (одного своего) и их трупы превратила в пищу, продавала пирожки с мясом...

7 марта 1943 г.

Воскресенье провел в работе над портсигаром и мыльницей... Так надоело лежать. А мои ровесники столько приносят пользы на фронте и в тылу. Радио сообщает ежедневно о героизме наших людей.

10 марта 1943 г.

Делал своим друзьям чемодан, медсестре ящичек... Большое облегчение почувствовал после пункции...

11 марта 1943 г.

Стал выходить на веранду. Продолжаю делать чемодан ребятам. Поигрываем на музыкальных инструментах.

Утром очень ясная погода, прохладно... Ужас, наши опять оставили 8 городов: Павлоград, Краснодар, Лозовая...

14 марта 1943 г.

Какие хорошие передачи по радио, несмотря на их повторение не надоедает слушать музыкальные номера...

17 марта 1943 г.

Опять эта проклятая болезнь напоминает о себе. Немного переусердствовал возле чемоданов, но ведь невозможно же лежать ничего не делая.

27 марта 1943 г.

Какая берет жалость: опять у нас был старик, эвакуированный на Урал. Огород он еще не заимел, работает днем и ночью, получает 400 граммов хлеба, опух, собирает отбросы с помойных ям. Ну как ему не отдать кусок хлеба. Возможно, что мои старички не в лучшем положении. Погода ясная, теплая.

8 апреля 1943 г.

Какие ужасы творят немцы в оккупированных районах советской территории. Сегодня прослушал заключение комиссии по расследованию их злодеяний в городах и селах.

20 апреля 1943 г.

По моей просьбе друг мой провел на веранду свет и радио.

22 апреля 1943 г.

Долго обсуждали вопрос, как подготовить первомайский концерт. Решили перенести в нашу палату мандолиниста. Примет участие и врач (гитара).

5 мая 1943 г.

Девушки принесли много цветов, поставили в банку. Выпавший на улице снег растаял... Наши войска перешли в наступление на Кавказе.

8 мая 1943 г.

Первый гром, весь день грохотало, а дождя почти не было. Здорово чувствуется весна, но на больных она действует угнетающе, только расстраивает.

15 июня 1943 г.

Первый для меня радостный день — стал больше ходить и довольно успешно, многие даже завидуют.

19 июня 1943 г.

Врач поругал за то, что далеко ухожу от санатория.

20 июля 1943 г.

В 6 часов покидаю санаторий. В Свердловск прибыл благополучно. Поезд в этот день в Челябинск не идет. Трудно

выехать — нет пропуска. Наконец через РЭП достал литер и плацкарт. Все в порядке.

21 июля 1943 г.

Купил сестре калоши, расческу. Выезжаю из Свердловска. В вагонах одни военные, играют в карты, в домино.

22 июля 1943 г.

В 5 часов утра прибыл в Челябинск. С помощью мальчика-носильщика добрался до сестры.

27 июля 1943 г.

Был в кино «В старом Чикаго».

28 июля 1943 г.

Сильно радуюсь успехам на фронте. Значит наши могут хорошо бить немцев и летом.

2 января 1944 г.

Дома Новый год был скучноватый. Но зато хорошо погулял у своей девушки Ани, был баян, патефон, мандолина... Таким образом, я окончательно решил остаться в Челябинске.

Дочь Н. П. Кальницкого Людмила Николаевна Баландина, сохранившая этот дневник, рассказывала: «Заветной мечтой папы было — всю жизнь летать. А получилось так, что он всю жизнь пролежал на больничных койках то в госпиталях, то в санаториях. Ночью иногда во сне кричал: «Горим, прыгай!». Но в периоды между обострениями болезни он вел полноценную жизнь. Закончил заочное отделение Челябинского училища культуры. Его фотокарточка там долго висела на доске отличников учебы. Немного работал учителем в школе № 38. Его часто приглашали пионеры на свои встречи. Он рассказывал им о самолетах и о войне. Вот эти деревья возле дома он посадил, а скамейки у подъезда, которые содержались им в образцовом порядке, не сохранились. Умер он в 1979 году в возрасте 60 лет. Тракторозаводский военкомат руководил похоронами, выделив место на Успенском кладбище в 40 шагах левее монумента «Павшим за родину». Провожали его много людей, был духовой оркестр...»

ВСТРЕЧА С НЕБОМ

Председатель секции военно-воздушных сил совета ветеранов Советского района Челябинска Визгалин Владимир Александрович родился в 1926 году в селе Залесово Оренбургской области, с детства был приучен к сельскому труду и значился в колхозе среди своих сверстников мастером на все руки. Летом 1941 года после окончания 7 класса он с отцом работал на строительстве гравийной дороги от райцентра до желдорстанции Сорочинская, куда были направлены колхозники с лошадьми из всех колхозов района. Колхозники строили дорогу с вдохновением, ведь каждому из них она была нужна «дозарезу». В обеденный перерыв строители дороги располагались на траве среди ромашек, васильков и колокольчиков, доставали из вещмешков испеченные в русских печах кральки, ватрушки и пирожки с клубникой, запивали их молоком из горлышка пол-литровых бутылок, вели беседы и отдыхали. Однажды над ними пролетели сразу девять самолетов По-2. «Наверное, почту везут», - высказал предположение отец. А Владимир с восторгом смотрел как самолеты, словно огромные птицы, легко парили между облаками. Он еще не знал, что скоро и ему предстояло подняться в небо. 22 июня к строителям приехал посыльный из района, сообщил, что началась война, и передал распоряжение председателя райисполкома всем строителям дороги возвратиться в свои колхозы. В течение одной недели взрослых мужчин призвали в армию. В колхозах остались одни женщины, старики и подростки. Они и заменили мужчин на нелегких сельских работах.

В октябре 1943 года в район прибыл представитель учебного авиаполка капитан Косяков, который отобрал 40 юношей, годных по состоянию здоровья для летной работы, и доставил их в село Тоцкое, где базировался авиаполк. Среди новобранцев – будущих авиаторов оказался и В.А. Визгалин. За шесть месяцев учебы он успешно освоил в полку функции стрелка-радиста, отлично поражал цели из пулемета, на слух принимал и передавал по 220 знаков в минуту и был направлен в экипаж самолета Ил-4 16-го бомбардировочного авиационного полка. Первый боевой вылет он совершил в апреле 1944 года к линии фронта на разведку погоды и облачности. К 18 мая 1944 года, когда ему исполнилось 18 лет, он уже имел на своем счету 7 вылетов в стан противника.

«Наш самолет Ил-4,- вспоминал Владимир Александрович,- являлся бомбардировщиком дальнего действия, имел небольшую скорость, 350 километров в час, что делало его хорошей мишенью для истребителей противника, поэтому на боевое задание мы летали в основном ночью. Самолет нес 10 авиабомб весом по 100 килограммов, размещенных в бомбовом отсеке, и еще одну бомбу весом 250 килограммов - на внешней подвеске. На вооружении имел три пулемета, один из них мой УБТ (универсальный Березина турельный) калибра 12,7 миллиметров имел боезапас 800 патронов. Все члены экипажа были одеты, в меховые, теплые костюмы, у каждого имелся парашют. На высоте 4 тысячи и выше метров мы надевали кислородные маски. Во время авиаатаки на аэродром близ города Лунинец в Белоруссии наш самолет попал под обстрел зениток. Снаряд сорвал фонарь стрелка – радиста вместе с верхней турелью пулемета, и пулемет заклинило. Радиостанция же ЭРСБ-3 бис осталась неповрежденной. Ночь. Темно. Струи встречного воздуха врываются в кабину. За бортом, словно хлопучки, разрываются зенитные снаряды. Внизу пожары и яркие вспышки выстрелов. Наш израненный самолет, словно преодолевая кромешный ад, упрямо двигается к цели. Наконец открываются люки и бомбы летят вниз. Неведомая сила подбрасывает самолет вверх. Ил-4 закладывает крутой вираж и берет курс на свою базу.

— Володя, как ты там? – слышу в наушниках голос командира.

— Нормально, товарищ капитан, только пулемет заклинило, связь с командным пунктом полка установлена - отвечаю я.

В след за нами в зону бомбометания вошел самолет фотограф нашего авиаполка. Его задача запечатлеть на фотопленку результаты бомбового удара по вражескому аэродрому. Ил-4 набирает высоту, пробивает облачность. И перед нами открывается огромное ночное небо, усыпанное яркими звездами, ну просто как на новогодней почтовой открытке. А внизу вырисовываются белые, как огромные кипы ваты, облака, и вдруг я вижу контуры, немецкого истребителя.

— Сзади, слева вражеский истребитель, - докладываю командиру.

Истребитель открывает огонь, огненная трасса его пулеметов проходит выше цели. Наш командир направляет самолет в густую облачность и меняет курс. Теперь мы летим в кромешной темноте. Нигде - ни одного огонька, ни вверху, ни внизу. Наконец

облачность кончилась. Немецкого истребителя не видно. По-видимому, он потерял нас. Но успокаиваться еще рано. В предыдущем полете, когда мы приближались к своей базе, упало давление в бензопроводе и остановился левый мотор. Командир проявил мастерство и благополучно посадил самолет на одном моторе. На этот раз оба мотора работали надежно. Наконец внизу появляется освещенная взлетная полоса нашего аэродрома. Идем на посадку, командир подруливает на стоянку. Выходим и осматриваем самолет. Видим пробоину в нижней части фюзеляжа, а в пробоине застрял осколок от вражеского снаряда. «Кто-то из нас родился в рубашке», - сделал вывод штурман. «В рубашке родился Визгалин, у него же снарядом фонарь сорвало», - заметил ему командир. И они уходят в штаб докладывать о выполненном задании».

Примерно также протекали и другие боевые вылеты Ил-4. Гвардии старший сержант В.А. Визгалин участвовал на нем в авианалетах на многие объекты врага, в том числе расположенные в Риге, Кенигсберге, Данциге, Берлине. За уничтожение двенадцати вражеских самолетов на аэродроме в Барановичах весь экипаж Ил-4 командование представило к правительственным наградам, В.А. Визгалину был вручен его первый орден Красной Звезды.

В 1951 году Владимир Александрович уволился в запас. Приехал в Челябинск. Работал на часовом заводе. В 1962 году без отрыва от производства окончил техникум Дорожного машиностроения. До выхода на пенсию возглавлял цех в железнодорожных мастерских. И до самой перестройки, пока существовал Советский Союз, ежегодно ездил в Москву на встречу с однополчанами. В настоящее время он свое свободное время отдает садоводству. Выращивает, несмотря на засуху, прекрасный урожай. А когда над его садом пролетает самолет, он прекращает работу и долго, молча, наблюдает за полетом современного лайнера, невольно вспоминая в эти мгновенья, о своей отгремевшей, далеко куда-то умчавшейся молодости.

МОЯ РОДИНА СССР

Весна 1943 года выдалась на редкость дружной. Снег быстро таял. А дорог с твердым покрытием было мало, поэтому не только автомашины, но и танки потеряли маневренность. Обеспечение наших войск в районе Вязьмы осуществлялось, в тот период, по воздуху Первой транспортной дивизией ГВФ, в которой проходил службу, в качестве 2-го пилота самолета Ли-2, Владимир Иосифович Беляй, ныне полковник в отставке. Вспоминая о военных годах, он рассказывал:

«Под Вязьму мы летали в светлое время суток, сбрасывали различные грузы, часто с высоты 10—15 метров, так как выше подниматься было нельзя, самолеты сразу же попадали под огонь противника. Несмотря на сложность полетов, летчики дивизии со своей задачей справились. А в июле 1943 года, нас — шестерых пилотов, имевших опыт работы на самолетах У-2, перебросили в станицу Пашковскую под Краснодар, в 9-й отдельный авиаполк ГВФ, в санитарную эскадрилью возить раненых с «голубой линии». Эта линия представляла собой сильно укрепленный оборонительный рубеж немцев, пересекавший Таманский полуостров от Азовского до Черного морей. Там каждая веточка была пристреляна, поэтому раненых было много.

Мой новый командир эскадрильи — летчик с дореволюционным стажем, при первой встрече сказал мне: «Сынок, даю тебе три дня, если хочешь остаться живым, тщательно изучи все маршруты, так как в полете карту изучать некогда будет. Наши самолеты маскируются в складках местности, летают на низких высотах, но тень от них, бегущую по земле, немцы хорошо видят сверху, а это опасно».

Я добросовестно исполнил наставление своего командира. И в назначенный день принял самолет У-2. Этот учебный самолет был хорошо знаком каждому летчику, ведь на нем мы учились летать, на нем поднимались первый раз в небо. Он имел две открытые кабины, одну для курсанта, другую для инструктора, но теперь на его нижних плоскостях вдоль фюзеляжа, с обеих сторон, добавились две грузовые площадки, на каждую из которых, устанавливали носилки с ранеными и закрывали сигарообразными перкалевыми колпаками.

Однажды я, приняв раненых, собирался улетать, но подбегает медсестра и просит:

— Возьми еще одного с плечевым ранением, у него вот-вот гангрена начнется, а он еще совсем мальчишка.

И я решил рискнуть. Усадил раненого в заднюю кабину, привязал его ремнями, чтоб не выпал. Взлетел нормально. Осмотрелся. Все в порядке. Мотор работает хорошо. И с тех пор стал возить не по два, а по три раненых, сделав за июль—август 101 вылет. За что в день авиации, 18 августа, получил благодарность от генерала Завалишина.

Во время службы в санитарной эскадрильи довелось мне быть свидетелем жуткого зрелища. 1 августа 1943 года на городской площади в Краснодаре мы увидели много народу. Шла публичная казнь пятерых предателей в возрасте от 20 до 55 лет. Они стояли с петлями на шее в кузовах трех, поставленных друг возле друга, грузовиков. Нам рассказали, что это ярые ненавистники Советской власти. Во время оккупации выдавали советских и партийных активистов в руки гестаповцев, а те расправлялись с нашими людьми вот так же, как сейчас с ними расправляются.

Прокурор зачитал приговор. И грузовики отъехали. У четверых агония наступила быстро, а у пятого, вероятно петля перехлестнулась, и он болтал ногами, едва не доставая перекладыни. Чтобы ускорить ему конец, солдат поймал его за ногу и сильно дернул вниз. Страшная эта картина. О ней можно в книге прочесть, но наяву лучше не видеть.

В ноябре я вернулся обратно в Первую транспортную авиадивизию и продолжат полеты на самолете ЛИ-2 в тыл противника, на этот раз к ленинградским партизанам, сбрасывая им различные грузы. За каждый вылет мы перевозили по 14—16 тюков весом 120—140 килограммов каждый. Полеты происходили только ночью. Не сразу удавалось найти в указанном квадрате сигнальные костры, расположенные в виде треугольника, квадрата или какой-то другой условной конфигурации, но мы всегда возвращались с выполненным заданием. Как-то после очередного полета командир полка вызвал меня к себе и спросил:

— Ну, чем наградить тебя, лейтенант Беляй, орденом или партизанской медалью?

— У меня родители остались в оккупированной Белоруссии. Брат в партизанском отряде, поэтому если можно, то медалью, — ответил я.

Через некоторое время, как положено перед строем, комполка вручил мне медаль «Партизану Отечественной войны» I степени. Эта награда самая памятная и самая дорогая для меня.

Летом 1944 года после освобождения Белоруссии мы получили задание вылететь на аэродром Толочино. Воспользовавшись этим, договорились по пути завернуть на мою родину, город Шклов, и сбросить вымпел с просьбой сообщить мне о судьбе моих родителей. К письму приложили посылку — 20 пачек папирос «Беломор». Подлетая к родному городу, снизились до высоты 15—20 метров и с гулом пронесли над поселком завода «Борьба». На улицах сразу же появилось много людей. Мы покачали им крыльями. Они размахивали в ответ руками и бросали вверх шапки. Знали бы вы, что творилось тогда в моей душе. Глядя на толпы земляков, я думал, что может быть среди них моя мать, отец, брат, сестренки, а может быть их там нет, может быть, их уже вообще нет. И как хотелось оказаться среди них на земле. Мы долетели до Днепра. Кругом воронки, все изрыто, исковеркано. Возможности для посадки нет. Сделали еще несколько заходов на поселок. Бортмеханик Герман Дымников сбросил вымпел, и мы улетели на заданный аэродром. Потом мне в письмах подробно сообщали, как моя мать, предчувствуя, что это ее сын прилетел и носится над поселком в поисках площадки для посадки, бегала вдоль дороги и кричала: «Сюда, сюда садись!» Посылку же поднял отец. К нему тут же подошли военные и попросили показать, что это сбросили с самолета. Отец показал им мое письмо, а папиросы раздал всем понемногу.

После войны у командования возник вопрос как доставлять почту в расположение наших войск, оказавшихся за границей. Долго думали, размышляли, пока И. В. Сталин не сказал: «Наши солдаты в Германии должны получать свежие газеты вперед москвичей». И все сразу закрутилось. Ежедневно в любую погоду, в дождь, снегопад, туман, стали вылетать из Москвы с почтой два самолета в Берлин, два — в Вену и один самолет — в Легницу. Вылетали рано утром, спешили, чтоб в Берлине после завтрака у солдат уже были газеты. Полет длился 6 часов, и в 9 часов утра местного времени на берлинском аэродроме самолеты уже ожидали специальные

автомашины. На одном из этих самолетов, С-47 конструкции «Сикорского», возил почту я до 1950 года. После чего меня направили в ЧВАКУШ для подготовки молодых авиаторов. После увольнения в запас, работал начальником Челябинского аэропорта, избирался секретарем парткома. Всегда находился в гуще событий, происходивших в городе и области».

В настоящее время В. И. Беляй продолжает службу в должности заместителя председателя Челябинского областного комитета ветеранов войны. У него много творческих наметок. По просьбе своих внуков он работает над воспоминаниями о прожитой жизни, качество которой, после войны быстро поднималось «в гору». Если бы не «перестройка»... События 1991 года в стране и последующие за ними преобразования он воспринял как личную драму. В его дневнике появилась, наводящая на глубокие размышления, запись: «У меня была Родина и в более широком смысле — Союз Советских Социалистических республик. Я присягал этому государству, сражался за него, служил ему. Увы, меня лишили моей Родины. Более сорока лет я прожил в Челябинске. Здесь мои дети и внуки, здесь мой дом. Мне нравится Урал, особенно его люди. Но я не могу назвать его родиной и никогда не смогу этого сделать. До конца дней своих я буду носить боль в сердце, нанесенную мне предателями, разрушившими СССР, и, лишившими большой Родины не только меня, но десятки миллионов людей».

У Владимира Иосифовича 4 ордена и 17 медалей. На одной из них написано: «Наше дело правое, мы победили». Эта медаль за победу над врагом, пришедшим к нам извне. Будет одержана победа и на внутреннем фронте, в чем не сомневаются патриоты, продолжающие считать своей Родиной СССР.

ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА

Вынужденная посадка самолета на фюзеляж, без выпуска шасси, всегда рассматривалась как чрезвычайное происшествие, связанное с риском, и требовала от летчиков большого напряжения и мастерства. На счету штурмана самолета Ил-4 подполковника в отставке Александра Васильевича Хлопкова таких посадок шесть.

«Первый раз, — рассказывал он, — наш самолет подбили ночью в августе 1942 года, и мы были вынуждены садиться на фюзеляж почти вслепую. А когда выбрались после приземления из самолета, то увидели, что метров 200 сзади нас деревня, метров 20, справа — река с высоким обрывистым берегом, а метров 8 впереди, по курсу — телеграфный столб. Если бы кто-нибудь из нас был верующим, наверняка, благодарил бы господ бога за спасение. Мы же благодарили своего командира за решительность и точный расчет.

Второй раз, в апреле 1943 года, пришлось садиться точно так же, но на мелкий лес. На этот раз нас спасло то, что деревья еще были молодые, неокрепшие.

Необычный, можно сказать курьезный, случай произошел в воздухе в январе 1944 года, когда мы, имея задание уничтожить бомбардировщики противника, на аэродроме Луостари, в северной Финляндии, заходили ночью на цель, и наш самолет схватили лучи прожекторов, одновременно, совсем рядом, стали рваться снаряды зениток. От внезапного светового удара у меня помутнело в голове. Ощущение было такое, что мы совершенно голыми предстали перед всем миром. В таких ситуациях неопытный летчик начинает смотреть по сторонам и слепнет от необычайного яркого света.

Опытный же летчик не отрывает глаз от приборов и старается увести самолет в сторону. В нашем же случае произошло вот что; командир по ошибке включил внешние бортовые огни, которые в целях маскировки использовались только во время взлета и посадки. Радист сразу доложил об этом. Командир поспешил и вместо того, чтобы выключить огни, нажал рядом расположенный тумблер и включил еще и фары. Все это длилось несколько секунд, но эффект получился неожиданный. Лучи прожекторов вдруг погасли, зенитки замолкли, мы спокойно вышли на цель, отбомбились и только после возвращения на свою базу узнали, что, оказывается, над целью в Луостари летали немецкие ночные

истребители. И зенитчики, очевидно, приняв нас за своих, прекратили огонь.

Совсем в иной ситуации оказались мы в апреле 1944 года. Во время ночного налета на железнодорожный узел Полоцка в наш самолет попал снаряд. Кабина наполнилась едким дымом и гарью. Командир корабля Белоусов получил тяжелое ранение, успев сказать: «Бери управление на себя!» На Ил-4 не предусматривался второй пилот, и поврежденный самолет пришлось вести мне. Вначале больших трудностей я не испытывал, но минут за 15 до аэродрома, вышел из строя один двигатель. Самолет стал терять высоту. Появился крен, рукоятка же управления элеронами в кабине штурмана отсутствовала. Самолет стало разворачивать влево. Радист запросил разрешение покинуть самолет. Я не разрешил и приказал передать радиограмму открытым текстом: «Отказал левый двигатель. Машину ведет штурман. Прошу давать ракеты». Очень скоро впереди по курсу с земли взлетели зеленые ракеты, они казались так далеко, что уверенность в том, что мы благополучно «дотянем» до своей базы пропала. Прыгать? Уже поздно, под крылом лишь несколько десятков метров. Какое-то невероятное напряжение овладело в тот момент мною. Я до сих пор помню давление на правую ногу, которое едва сдерживал. Мы летели над аэродромом на высоте не более 20 метров. Справа горели огни взлетной полосы. Времени на исправление курса уже не оставалось. Ручка выпуска шасси находилась в кабине командира, мне туда не дотянуться. Я убрал газ и с ходу посадил самолет поперек посадочной полосы на фюзеляж.

Пробороздив по полю более сотни метров, самолет остановился. Стало необычно тихо. Над стеклами зависала черная бездна ночи. Мне показалось, что мы куда-то провалились, и не мог понять, жив я или нет. Слышу, радист пытается проникнуть в мою кабину. Я хотел привстать и открыть люк, но чувствую, что сделать этого не в состоянии. Силы полностью покинули меня. Радист помог мне выбраться наружу. В это время подъехала санитарная машина. Белоусова, с которым я совершил 120 из 150 боевых вылетов, увезли в госпиталь. Больше он к нам в полк не возвращался. Мне же за этот полет вручили орден Боевого Красного Знамени и дали 15 суток отпуска с выездом на родину, что во время войны было большой редкостью.

4 июля 1944 года новые испытания нас ожидали в полете, начало которого мало чем отличалось от предыдущих. В воздухе по радиопеленгатору прослушали приказ Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина по случаю освобождения города Минска. Ободренные успехом наземных войск, мы точно вышли на цель — железнодорожный узел Вильнюса, и нанесли по нему бомбовый удар. Но в бою с ночными немецкими истребителями один снаряд попал в правый двигатель нашего самолета, второй повредил стабилизатор. Машина с большим правым креном стала терять высоту. Я вставил ручку управления, чтобы помогать летчику Вершинину, который уже открыл колпак и хотел подать команду «всем прыгать». Вдвоем нам удалось на высоте 1000 метров вывести самолет в горизонтальное положение. И казалось, что теперь кризис миновал. Но при подлете к линии фронта отказал правый двигатель. Самолет резко пошел на снижение. А внизу — лес, впереди — болото, на него, не выпуская шасси, приземлились и оказались на нейтральной полосе в районе города Молодечно. Выбравшись на сушу, обнаружили поблизости немцев. Решили лучше утонуть в болоте, чем попасть в плен и повернули обратно, взяв курс на восток. Чтобы легче идти по болоту отрезали от комбинезонов нижнюю часть. В пути часто останавливались, чтобы вылить из унт воду. К утру вступили на твердую почву. Идти стало легче. Обрадовались, когда встретили конный разъезд красноармейцев. На попутной машине доехали до города Вилейка, который представлял жалкое зрелище, был почти полностью сожженным. Мы зашли в горсовет. Там находился только один председатель, да и тот, фактически больше был командиром партизанского отряда, чем главой города, на поясе его висел пистолет, в углу стоял автомат. В лесу еще много оставалось немцев, и партизаны занимались вылавливанием их.

По распоряжению председателя нас накормили. Хлеб на зубах хрустел от присутствия в нем песка, но зато в супе были большие куски мяса. Ночевали в партизанском общежитии. Среди ночи проснулись от странного шороха, кто-то лез в окно. Оказалось, что это был мальчик лет четырнадцати, весь в ремнях с пистолетом и автоматом. Он объяснил нам, что здесь живет и ему кое-что нужно взять. Достал из-под кровати две гранаты и ушел через это же окно на патрулирование.

Утром, попрощавшись с гостеприимными партизанами, мы двинулись дальше. Между Оршей и Смоленском наш путь пролегал по местам, где совсем недавно проходили сильные бои. Перед нами предстала земля, сплошь перепаханная снарядами, куда не посмотришь - ни деревца, ни травинки. Из земли, то тут то там, виднелись руки или ноги убитых. Было жарко. Стоял тяжелый запах гниения трупов. У дороги встречались указатели с наименованием деревень, а деревень-то, как таковых, не было, от них оставались только головешки...

После возвращения к своим нас поместили в разные комнаты. Ко мне подошел офицер особого отдела, подал лист бумаги и сказал:

— Пиши подробно о своем пребывании в тылу.

— Я не был в плену, мы были лишь на нейтральной полосе,- возмутился я.

— Пиши все как было,- ответил он.

Контрразведка тогда работала четко. После кратковременного отдыха в своем полку мы продолжили боевые вылеты. В феврале 1945 года, при налете на город Штеттин, нас вновь подбили, и мы пятый раз совершили вынужденную посадку на фюзеляж в западной Белоруссии. И на этот раз никто из экипажа не пострадал.

16 апреля в 5 часов утра началась Берлинская наступательная операция. Мы и раньше летали на Берлин. Столицы вражеских государств были для нас престижными целями. За каждый успешный вылет на них летчику и штурману полагалось дополнительное денежное вознаграждение по две тысячи рублей, радисту и стрелку – по 750 рублей.

В ту памятную ночь под крылом нашего самолета множество зенитных прожекторов освещали путь танкам и пехоте. На земле все горело. Клубы дыма поднимались вверх на сотни метров. Сполохами белого огня прорезали мглу реактивные снаряды катюш. Одновременно летели в сторону Берлина, в виде огненных шаров, снаряды дальнобойных орудий. А на недосягаемые для артиллерии цели, шли в атаку мы - авиаторы. Таким образом одновременно наносился удар на большую глубину вражеской обороны.

При очередном налете на Берлин. В ночь с 25 на 26 апреля наш самолет был атакован немецкими истребителями и загорелся. Командир дал команду прыгать. Я и другие члены экипажа благополучно достигли земли, а командир погиб всего за две недели до Победы.

После войны мне пришлось еще раз, шестой по счету, садить свой самолет на фюзеляж. Это случилось из-за неисправности шасси и происходило днем, на своем аэродроме и закончилось благополучно.

Быстро прошло время, — после некоторых раздумий продолжал А. В. Хлопков, — кажется совсем недавно, в 1935 году, я поступал учиться в Горьковский сельскохозяйственный институт. На первом курсе, подвела тогда грамматика русского языка, и меня лишили стипендии, пришлось обращаться к директору, просить материальную помощь. А вот второй курс я закончил блестяще. Но меня вызвали в обком ВЛКСМ и направили учиться в Челябинск, в 15-ю военную школу летчиков наблюдателей. Так я стал авиатором. Перед началом войны служил в полку, четвертой эскадрильей которого, командовал капитан Гастелло.

22 июня 1941 года в 4 часа 50 минут нас подняли по тревоге. Все бежали на свои места. Ругались. Думали опять учеба. Но необычайно долго выла сирена. Подвесили бомбы. Получили полетные карты, включавшие территорию Польши, и стали догадываться, что это неспроста. Часов в 10 объявили о начале войны. Прямо на летном поле состоялся митинг. Все думали, что война продлится недолго. Спешили. Через несколько часов наши самолеты уже наносили бомбовые удары по врагу. 26 июня в экипаж капитана Гастелло попросился молодой штурман Скоробогатов, а у Гастелло уже был штурман Бурденюк, поэтому он взял Скоробогатова стрелком-радистом. Все они погибли в том, вошедшем в историю, полете, а мы поклялись отомстить за них».

После войны А. В. Хлопков продолжал службу в ВВС, одновременно учился заочно в педагогическом институте. В 1950 году его перевели в Челябинск, где он стал старшим преподавателем своего родного училища авиаштурманов. В 1961 году ушел в запас. Преподавал физику и математику в школе. Затем пытался осуществить давнишнюю мечту стать сельским тружеником. «Я ведь человек от земли, среди пчел вырос», — говорил он. Купил дом в деревне с земельным участком. Но современные реформаторы так поработали и на селе, что ему пришлось вернуться в Челябинск, сделав еще одну «вынужденную посадку» в городе. Во время беседы с Александром Васильевичем, несмотря на свои 80 лет, он сохранял завидную бодрость. С увлечением работал на садовом участке. Регулярно занимался плаванием, летом в озере, зимой в бассейне. И долго не расстался с лыжами.

ЭТАПЫ ПРОЙДЕННОГО ПУТИ

10 сентября 1939 года свердловчане провожали в Красную Армию по спецпризыву выпускников средних школ, среди которых был, будущий заслуженный ветеран, полковник в отставке Николай Романович Карманов. После многолюдного митинга, состоявшегося на площади имени 1905 года, юноши, многие недостигшие еще восемнадцатилетнего возраста, прошли стройными колоннами по переполненным провожающими улицам на железнодорожный вокзал и отбыли в район Халкин-Гола.

Никаких курсов молодого бойца, никаких полковых школ для молодого пополнения не предусматривалось. Призывников распределили по воинским подразделениям, и военную науку постигали они в боях. Трое из них погибли, не успев даже принять присягу. Н. Р. Карманов попал в минометную батарею и за короткое время стал отменным минометчиком. Его постоянно ставили в пример командиры и поручали самые ответственные задания. Но у уральского парня было заветное желание стать летчиком. Способность, трудолюбие и настойчивость помогли ему осуществить свою мечту. Вначале 1941 года он поступил в Иркутское авиатехническое училище.

Потом, уже во время войны, прошел курсы летной подготовки. И свой первый полет совершил правым летчиком самолета Ли-2. Всего на счету Н. Р. Карманова 37 боевых вылетов на западном фронте и 29 — на Дальнем Востоке. Эпизоды из отдельных этапов его воинского пути, рассказанные им в канун 55-летия Победы, приводятся ниже.

1. В небе над Польшей.

Мы взлетели ночью. Набрали высоту. Далеко внизу остались, периодически вспыхивающие на короткие промежутки времени, разноцветные огоньки аэродрома. А за облаками увидели рассыпавшиеся по небосклону звезды и большой желтый серп луны, висевший почти прямо по курсу. Наш самолет Ли-2 с полной бомбовой нагрузкой шел на запад. Все в экипаже знали, что в окружающем самолет воздушном пространстве, кажущимся, на первый взгляд, мертвецки спокойным, в любой момент могут появиться ночные истребители противника и были готовы ко всему.

Штурман приготовил карту с нанесенными на ней точками прицеливания, обозначенными где-то в километрах семидесяти юго-западнее Варшавы. Командир майор Арчegov, осетин по национальности, бесспорный ас в эскадрилье, как всегда выглядел сосредоточенным и целеустремленным. Он был старше меня по званию и по возрасту. В присутствии его в воздухе, я — молодой летчик, чувствовал себя вдвойне уверенным.

Мы с Арчegovым сделали несколько боевых вылетов, и каждый раз возвращались, успешно выполнив задание, без каких-либо замечаний. А о чрезвычайных происшествиях, случавшихся с другими летчиками, узнавали на земле. Я был поражен, например, сообщением о мастерстве экипажа самолета заместителя командира эскадрильи Ивана, забыл его фамилию, который при налете на порт Пиллау в светлое время суток сбросил бомбу ФАБ- 100 прямо в трубу парохода, на котором морем пытались удрать гитлеровцы. И вражеский корабль развалился на две половины.

Другой небывалый случай произошел с летчиком- истребителем Героем Советского Союза П. С. Кутаховым, будущим главным маршалом авиации. В бою с немецкими самолетами его истребитель получил повреждение, потерял управляемость, свалился на крыло, и едкий дым заполнил кабину. Летчик выбросился с парашютом. Внизу была своя земля, вроде бы все в порядке. Но вдруг видит, как его собственный самолет, оставшийся без пилота, заложив левый вираж, несется прямо на него. А это верная гибель. С. П. Кутахов потянул лямки парашюта, стремясь сместиться в сторону. Самолет прошел совсем рядом, сделал круг и опять понесся на таран парашютиста. И так, падая по спирали, самолет сопровождал П. С. Кутахова до земли и упал рядом с местом его приземления.

Очередной же наш полет в тыл врага ничем не отличался от предыдущих. Каждый летчик в экипаже выполнял свои привычные обязанности.

— Командир, возьми курс 86 и сто метров пониже! — услышал я голос штурмана, сидевшего сзади, — а теперь чуть правее. Так держать! — продолжил он.

Это означало, что мы над заданной целью.

Самолет, освободившись от груза бомб, вздрогнул и словно рванулся вперед. Нам надо было бы пролететь еще немного, но мы, опасаясь появления вражеских истребителей, начали сразу разворот

на обратный курс. И в это время вспыхнули яркие лучи прожекторов, а на земле захлопали зенитки. Один снаряд попадает в нос самолета. Разбитая приборная доска летит прямо в голову командиру. Я чувствую сильный удар и резкую боль в левой ноге. Майор Арчegov, обливаясь кровью, пытается вывести самолет из-под обстрела. Но кровь застилает ему глаза.

— Ничего не вижу! — кричит он.

И тогда инициативу беру на себя я. К этому времени забрезжил рассвет. На горизонте появилась светлая полоска. Ориентируясь на нее, мне удалось с одной ногой довести и посадить самолет на аэродром Зябровка близ Гомеля, где была замечательная взлетная полоса, построенная советскими военнопленными, которых после окончания строительства аэродрома, оккупанты всех до единого расстреляли здесь же поблизости.

После лазарета мы, еще будучи в бинтах, посетили казематы, где фашисты содержали советских солдат и офицеров, попавших к ним в плен, и, обращенных в рабов. Все стены там были исцарапаны прощальными надписями на русском, украинском и белорусском языках: «Прощай, Родина!», «Прощай, мама!», «Галя, я любил тебя!» и тому подобное. Мы стояли в сыром, мрачном помещении молча и нам казалось, что дух жиших здесь и совсем недавно расстрелянных, присутствует в этих стенах. Мы не давали друг другу никаких клятв, но забыв про свою боль, каждый из нас подумал: «Ну, погодите, гады, мы придем, и вы ответите за все».

2. Подвиг.

Зина Туснолобова — активная комсомолка, невысокая худенькая девушка с темными волосами, заплетенными в косички, вышла замуж всего за месяц до начала войны. Ее муж — офицер Красной Армии, поднятый по тревоге, без промедления выступил навстречу врагу. А вскоре и Зина, как многие ее сверстницы, добровольцем ушла на фронт. Став санинструктором, она выносила с поля боя раненых, спасая им жизнь. Однажды, уложив очередного сраженного пулей бойца на шинель, она потащила его к своим, оставляя на снегу следы крови. Но враг, он потому и враг, что в нем нет ничего святого. Немцы открыли огонь, Зина была ранена и потеряла сознание. Ее подобрала обмороженной слишком поздно.

Очнувшись в госпитале, Зина обнаружила, что у ней ампутирована на одной руке кисть, а другая рука — до локтя. На

одной ноге ампутирована ступня, а другая нога — до колена. Она не хотела больше жить. Но товарищи и врачи поддержали ее. Помогли. Расчленили на левой руке кость, сделав ее что-то вроде клешни. На остатке другой руки смастерили биндаж, на нем — крепление для карандаша. И Зина научилась неплохо писать. Она изъявила желание выступить перед солдатами с призывом отомстить врагу за страдания, которые принес он нашему народу. С тех пор ее часто стали возить на передовую для агитвыступлений. Ее призывы к бойцам были впечатляющими. Танкисты перед боем писали на башне своих машин белой краской слова: «За Зину Туснолову!»

После войны муж Зины подполковник Марченко, вернувшись домой в Полоцк, упал перед ней на колени, обнял ее, и они оба долго плакали. Потом ему не раз говорили: «Оставь ее. Посмотри сколько девок вокруг». Но он никого не желал слушать. Зину носил на руках и не только дома. Привозил на машине ее к кинотеатру, на руках заносил в зал, а после окончания сеанса на руках уносил. Друзья помогли сделать протезы и специальные костыли. Зина хоть понемножку, но стала передвигаться сама. Вскоре у них родился сын.

После войны руководители Центрального Комитета Коммунистической партии, комсомола и правительства Белоруссии от имени Верховного Совета СССР вручили Зине Тусноловой орден Ленина и золотую звезду Героя Советского Союза. Я присутствовал на этом мероприятии. Оно проходило в доме, где жила Зина с мужем. Во дворе накрыли столы. Было много гостей, один из них, майор со звездой Героя на груди, рассказал мне эпизод из своей фронтовой жизни: «Однажды перед боем привезли к нам на передовую на танке Зину в сопровождении двух офицеров. Зина выступала с пламенной речью, поднимая свои искалеченные руки-клешни вверх, призывала бойцов: «За Родину! За Сталина! Вперед!» При виде всего этого у меня тогда мороз по коже пошел. А когда атака завершилась и вражеские окопы были полностью очищены, оказалось, что ни одного пленного фашиста в наличии нет, бойцы их просто в плен не брали».

В 1993 году, после длительного перерыва, мне представилась возможность побывать в Полоцке. Конечно же я хотел зайти в гости к Зине. Но мне сказали, что она уже умерла. Мне удалось увидеть лишь ее сына, такой парень здоровый вымахал, ростом на

голову выше и матери, и отца. Мы беседовали с ним недалеко от берега реки. Ветер слегка трепал его светлые волосы. Отцовские, — подумал я, — а глаза? Глаза-то его повторились точь в точь как у Зины. Значит Зина не совсем ушла от нас. Она продолжает жить в своем сыне.

Медленно несет свои воды Западная Двина мимо древнего русского города Полоцка, много испытавшего за свою историю героических и благородных свершений. Жизненный подвиг семьи Марченко и Тусноловой один из них.

3. Спецрейс.

К этому рейсу мы долго и тщательно готовились. На своем самолете Си-47 американской конструкции закрасили все опознавательные знаки. Сдали в секретную часть свои документы, и в определенный час получили задание перелететь китайскую границу и приземлиться в районе реки Аньдун, где близ корейской территории дислоцировалась авиадивизия И. Н. Кожедуба, и передать комдиву пакет с особосекретной информацией. Шел 1950 год. Между севером и югом на Корейском полуострове разгорался военный конфликт, поэтому в том районе проявляла необычную активность авиация США и Японии.

Мы приземлились на заданном аэродроме благополучно.

— Где командир дивизии? — спросил я.

— А вон стоит, — показали мне.

Я увидел И. Н. Кожедуба в каком-то ватнике, похожем на простую солдатскую телогрейку. Подошел к нему. Доложил, что командир корабля капитан Карманов прибыл, и подаю ему пакет. Он взял пакет и говорит:

— Пойдем пообедаем.

— Товарищ командир, а расписаться за полученную почту? — возразил я.

Иван Никитович улыбнулся, поставил свой автограф и повторил:

— Пойдем!

Налили по сто граммов. Выпили. Чувствовалось, что комдив здесь давно и ему хочется побольше узнать от человека, прилетевшего из Союза, о том, как идут дела на Родине. Со своей стороны меня тоже распирало любопытство, как это они здесь обходятся без переводчика, ведь в воздухе так много иностранных самолетов. И. Н. Кожедуб приказал включить радиостанцию. Эфир

был переполнен переговорами экипажей. Наши летчики, воспользовавшись тем, что в воздухе нет женщин, не стеснялись в выражениях. А китайские и корейские авиаторы, подражая советским асам, коверкая слова, пытались тоже выразиться по-русски.

— Ну вот, — засмеялся Иван Никитович, — а ты говоришь, что переводчик здесь нужен.

Из дивизии И. Н. Кожедуба мы перелетели в Пхеньян, выполнив аналогичное поручение, взяли курс на север. Шли на небольшой высоте над гористой, покрытой лесами местностью. И вдруг трасса пуль, выпущенная по нашему самолету, в нескольких местах задела фюзеляж. Американский истребитель Ф-16, перекрашенный под «японца», промелькнул впереди по курсу. У меня до сих пор стоит перед глазами красный круг на его корпусе. Промажнувшись, американец заходил на повторную атаку. Ответить ему нам было нечем. Он нас наверняка бы сбил. Но я направил свой самолет между гор в лощину, неожиданно среди деревьев увидел небольшую полянку. Сбросил газ и буквально, нырнув вниз, посадил самолет на пятачок длиной всего метров 120. Хорошо, что тормоза были надежные. Самолет остановился у сплошной стены деревьев. Взлететь же с этого пятачка было невозможно.

Из расположенного поблизости корейского селения подошли люди. Корейцы вели себя настороженно, пытаясь выяснить кто мы такие. В это время мой радист Иван Синяк — двухметровый детина, крепко выругался.

— А, это русские, — догадались услышав его брань корейцы. Позвали местного учителя, который чуть-чуть знал русский язык, пригласили к себе в гости. Угостили своей восемнадцатиградусной водкой и на редкость вкусными пельменями. Вот только не было ни ложек, ни вилок. Корейцы орудовали палочками. А мы палочками попробовали — не получается. И стали брать пельмени руками. Досыта наевшись, я спросил у хозяина:

— Эти пельмени из свинины?

— Нет, нет. Они из гав-гав.

— Из каких это гав-гав?

— Из собачачины, — пояснил сидевший рядом учитель.

Мой штурман стремглав выскочил из-за стола, выбежал во двор. Его стошнило. А гостеприимные хозяева ни как не могли понять,

почему русскому летчику не понравились их пельмени, ведь пельмени-то фирменное блюдо сибиряков.

На другой день корейцы собрали из соседних сел людей и пришли помочь нам удлинить взлетную площадку. Целую неделю они прорубали просеку. Когда взлетная полоса была готова, мы поблагодарили их и улетели в Вонсан. На дозаправку. Перед отлетом наблюдали, как советские истребители вели на вонсанский аэродром американский бомбардировщик Б-52. Американские летчики безропотно подчинялись их воле, и при заходе на посадку выбрасывали из самолета в море какие-то предметы. Как потом выяснилось – радиоаппаратуру и оборудование, секретами которых они не хотели делиться с нами. Мир жил тогда по законам холодной войны.

В 60-е годы Н.Р. Карманов окончил Военно-политическую академию имени В.И. Ленина. Перед выходом в запас возглавлял политработу в Челябинском высшем авиационном Краснознаменном училище штурманов.

Будучи на пенсии Николай Романович долго занимался общественной работой и находил силы и возможности работать в саду, выращивать яблоки, груши, вишню. С ним всегда была рядом его верная подруга, жена, Александра Григорьевна, бывшая сержант Девятого отдельного авиационного полка связи, дислоцировавшегося на Дальнем Востоке, в 1942 году по комсомольскому призыву она отбыла на фронт добровольцем, где произошла их первая встреча. Николаем Романовичем и они прожили вместе более 60 лет.

КАЗАК-АВИАТОР

Из окна квартиры А. Д. Назарова в многоэтажном доме на северо-восточной окраине Челябинска открывается сказочно красивый вид на необъятные просторы степей и голубые дали. «В этих местах когда-то гарцевали казаки оренбургского войска — высокопрофессиональные военные и одновременно труженики полей», — пояснил Александр Дмитриевич. Сам он тоже казак, выходец из Уйской станицы. До войны, после окончания школы мастеров соцтруда имени Сталина в Челябинске, А. Д. Назаров работал наладчиком в 1-м цехе ЧТЗ, а все свое свободное время отдавал занятиям в аэроклубе. Поэтому когда началась война, его зачислили курсантом в военную школу авиамехаников, эвакуированную в г. Миасс. Успешно завершив учебу в школе, он отбыл на Калининский фронт. Победу же, в 1945 году, встретил под Прагой.

Отдельные фрагменты его воспоминаний о военных годах приводятся ниже.

1. Миасские васильковцы.

Курсанты Васильковской военной школы авиамехаников, эвакуированной в начале войны в город Миасс, первоначально располагались в бараках на окраине города, а затем в помещении городского универмага и столовой напильного завода. Спали на пятиярусных нарах. На теоретические занятия ходили строем в здание Геолого-разведывательного техникума. А практические занятия проводились на местном стадионе, где стояли штук десять самолетов СБ, Пе-2, Ил-2.

Сентябрьский, 1941 года, набор в школу оказался укомплектованным целиком из юношей, призванных из городов и сел Урала. Не все из них имели должное образование. Я помню момент, когда, открыв капот, мы впервые увидели мотор самолета, состоящий из тысяч различных деталей и разноцветных проводков. Мой земляк, челябинец Гриша Кунгуров, испуганно перекрестился и сказал: «Да мне никогда в этом не разобраться». А получилось так, что он стал одним из лучших авиамехаников.

Учились мы в три смены. После занятий сооружали для себя землянки и ходили копать траншеи для будущих цехов строящегося Уралавтозавода. В 1942 году два набора курсантов

откомандировали в Коломну, переучили на артиллеристов – истребителей танков – и бросили на защиту Сталинграда. За 11 дней боев челябинские васильковцы уничтожили 23 немецких танка, 90 единиц другой боевой техники и до двух батальонов пехоты. Одному из васильковцев — Буднику – было присвоено звание Героя Советского Союза.

Наш же курс доучился до конца. И в ноябре 1942 года, после 14 месяцев учебы, мы, получив назначения в разные части, отбыли на фронт. Вновь встретились только после войны. Затем встречались периодически. 23 февраля 1985 года в День Советской Армии и в день рождения нашей авиашколы последний раз собрались в полном составе васильковцы-челябинцы первого выпуска: Н. Г. Кузьминых, Г. В. Сухоруков, Н. Н. Анищев, Д. Е. Синицин, М. Г. Овчинин, В. Е. Фатеев и я — все уже были в годах, но радовались встрече как дети.

Авиашкола в Миассе готовила авиаторов до октября 1944 года, после чего отбыла к прежнему месту дислокации.

2. Летающий танк.

В годы войны штурмовик Ил-2 не имел себе аналогов и по праву именовался летающим танком. Его мотор, кабины пилота и стрелка, бензобаки были прикрыты броней толщиной от 5 до 12 миллиметров. Бензобаки выполнялись из дюралюминия, обтягивались лосиной кожей и губчатой резиной. В случае появления пробоины бензин, попадая на кожу и резину, вступал с ними во взаимодействие, в результате чего происходило самозаклеивание отверстия. Вооружение Ил-2 составляли две пушки, два пулемета, 400 килограммов бомб и 4 реактивных снаряда. Огневая мощь его по значимости приравнивалась к стрелковому батальону.

Механиком такого самолета я начал войну. Но нередко приходилось совершать на нем боевые вылеты в качестве стрелка. Однажды, перелетая реку Десну уже над освобожденной территорией, наш самолет сильно тряхнуло. Летчик сделал разворот и атаковал наземную цель из пушек. Когда мы приземлились на своем аэродроме, я спросил его:

- Товарищ майор, что произошло над Десной?
- А ты осмотри самолет.
- С самолетом все в порядке.

— Ты посмотри на фюзеляж снизу.

Я залез под самолет и увидел в броневом покрытии отверстие.

— А теперь посмотри мою кабину, — предложил летчик.

Оказывается, пуля пробила броню, прошла через два бензобака, затем пробила броню кабины летчика, прошила край его комбинезона на сгибе колена и воткнулась в приборную доску. Я ее извлек. Пуля оказалась бронебойная, по-видимому, послал ее какой-то бендеровец. И то, что тогда не загорелся наш самолет, можно объяснить только чистой случайностью.

3. Благодарность и пять суток ареста.

Мой земляк, авиамеханик М. Г. Алексеев из Увельки, был закреплен за самолетом № 50, а я – за самолетом № 52. На стоянке наши машины находились рядом. Обратив внимание на то, что Алексеев чем-то озабочен, я подошел к нему и спрашиваю:

— Что у тебя там, Миша?

— Да двигатель не заводится, воздух не поступает, насос заменять надо.

— Так давай с моего самолета насос переставим на твой, — предложил я.

Он согласился. Но только мы насос сняли, как в воздух взлетела ракета — сигнал на вылет. Всё моментально пришло в движение. И уже бегут на стоянку летчики.

— Миша, давай заводить вручную! — кричу я.

Он сел в кабину, командует:

— Внимание!

— Есть внимание!

— Контакт!

— Есть контакт! — я обеими руками с силой вращаю лопасть пропеллера и падаю на землю.

Мотор заработал. Летчики улетели. И тут, размахивая кулаками, подбегает к нам инженер полка, кричит: «Ах вы негодяи! А если бы двигатель не завелся? Да я вас, такие-сякие, переведу в пехоту». Потом, немного остыв, он сделал такое заключение: «За то, что самолет выпустили, объявляю вам благодарность. А за то, что нарушили наставление авиатехнической службы, объявляю вам по пять суток ареста каждому с отсидкой после окончания войны».

С тех пор прошло более полувека, а я так эти пять суток и не отсидел.

4. Встреча с Г. К. Жуковым.

5 ноября 1943 года незадолго до освобождения Киева я дежурил по стоянке эскадрильи. Во второй половине дня, когда солнце стало клониться к горизонту, над аэродромом появились четыре наших истребителя, сопровождающих самолет ЛИ-2. Два истребителя приземлились, два остались в воздухе. Пошел на посадку ЛИ-2. Я встретил его, подал знак «следуй за мной», зарулил на стоянку, поднял, скрестив руки вверх, что означало «выключай двигатель». Открылась дверца. Летчики выбросили лестницу, и по ней сошел человек с красными отворотами шинели. «Это же Жуков», — сразу узнал я маршала. Поборов нахлынувшее на меня волнение, строевым шагом подошел к командующему, доложил:

— Дежурный по стоянке старший сержант такой-то.

И вдруг на аэродроме началась беспорядочная стрельба. Оглянувшись, вижу — летят клином птицы. А наши офицеры палят по ним из винтовок.

— Что это такое? — строго спросил Г. К. Жуков.

— Товарищ маршал, это, наверное, охотничий сезон начался, — выпалил я первое, что пришло в голову.

— Командира полка ко мне!

Командир полка уже подъехал на «виллисе». Г. К. Жуков, указывая на авиаторов, рассматривающих подбитую птицу, приказал:

— Ну-ка давай этих подлецов сюда.

Майор, заместитель командира полка по летной части, бросив дичь, подбежал к маршалу.

— Подбери птицу! — строго сказал ему Жуков, — зачем вы убили ее, это же журавль. Я езжу по тылам, знаю, как патроны достаются, их же маленькие пацаны делают, а вы?.. Лейтенант!

На этом разговор закончился. Майор, ставший в одночасье лейтенантом, продолжал службу и после войны. На пенсию ушел с должности командира дивизии.

х х х

После окончания войны А. Д. Назаров, возвратившись в Челябинск, работал в аэроклубе, затем — на Опытном-механическом заводе. После выхода на пенсию он активно участвовал в мероприятиях по возрождению казачества, имел казачий чин полковника. Являлся членом совета ветеранов и членом городского комитета ветеранов Военно-воздушных сил. Умер 4 февраля 2002 года в возрасте 79 лет.

ИЗ ОРЛИНОГО ПЛЕМЕНИ

Зайцев Евгений Дмитриевич родился 20 марта 1918 года в Катав-Ивановске. В 20-е годы несколько лет жил с родителями в Белорецке. Среди величественных гор, дремучих лесов и горных рек Белая, Нура, Укшук, Юрюзань прошло его детство. Теперь свою малую родину он называет орлиным гнездом, из которого вылетело много замечательных летчиков, таких как Д. Д. Сырцов и В. Д. Зайцев, сбившие по 20 самолетов противника, воспитанник Белорецкого аэроклуба А. В. Пашкевич, сбивший 17 самолетов, Герои Советского Союза В. А. Фигичев, П. Ф. Алексеев, В. И. Артамонов, Е. Н. Губин, И. В. Оглоблин, А. А. Фаткуллин, совершившие по несколько сот боевых вылетов, и др. Сам Е. Д. Зайцев в 1936 году по комсомольскому призыву поступил вместе со своим братом Василием в Ворошиловоградскую школу пилотов имени Пролетариата Донбасса и с отличием окончил ее в 1938 году. Службу проходил на Дальнем Востоке. В совершенстве овладел пилотированием самолетов Р-5 и И-16 всех модификаций.

«В Куйбышевке Восточной недалеко от Благовещенска, – рассказывал Евгений Дмитриевич, – располагался авиацентр – родина нашей истребительной авиации, там еще до революции базировалась первая русская истребительная авиаэскадрилья, в ней проходил службу знаменитый Нестеров, первым в мире выполнивший мертвую петлю. А в годы Великой Отечественной войны здесь готовились летчики для Западного фронта. Перед войной в Куйбышевке Восточной стояла смешанная авиабригада С. И. Руденко, будущего советского маршала авиации. В 1941 году эту бригаду заблаговременно перебросили к западной границе. Бомбардировщики ДБ-3ф и СБ улетели своим ходом, а три полка истребителей И-16 отправлены по железной дороге. И-16 24-й модификации имел современное вооружение, обладал хорошей маневренностью и мог подниматься на высоту до 7 километров. Воевали дальневосточники хорошо. Полк, укомплектованный тридцатью истребителями И-16-24 и И-153 (Чайка), в начале Великой Отечественной войны сбил более 90 самолетов противника. Меня же в 1941 году оставили на Дальнем Востоке в 14-м полку ПВО с прямым назначением готовить летчиков для фронта. Мы ожидали войну тогда на востоке, а получили ее на западе. Обстановка складывалась сложной и напряженной. В наш

полк поступало много курсантов, не успевших окончить авиашколы и училища по причине начавшейся войны. Их нужно было в короткий срок доучивать. Угроза же нападения Японии на СССР сохранялась, поэтому мне приходилось днем летать инструктором, а ночью дежурить на границе. Из штаба ВВС фронта нам постоянно приходили шифрованные депеши с подробным описанием приемов воздушного боя, которые применяли немецкие летчики, а также наши ведущие асы Покрышкин, сбивший за годы войны 59 вражеских самолетов, И. Н. Кожедуб, сбивший 62 самолета, и других. Все эти материалы мы тщательно изучали и включали в программу подготовки пилотов. Боевая формула Покрышкина «высота, скорость, маневр, огонь» вошла во все инструкции по ведению воздушного боя. К нам прилетали также для передачи своего опыта выздоравливающие после ранений на фронте летчики.

В 1945 году все больше стало поступать с запада войск, танков и самолетов. Чувствовалось, что война с Японией уже не за горами. Перед войной на востоке в районе Благовещенска прошли большие учения, я участвовал в них командиром авиазвена. После выполнения на учениях заданий мы возвращались на свою базу. Руководил учениями инспектор армии по пилотированию заслуженный фронтовик, он летал на самолете Як-3. Я в то время летал на Ла-7. Инспектор решил проверить мою бдительность и хотел имитировать атаку на мое звено сзади. Я же длительное время был инструктором, а когда учишь людей, то учишься и сам, поэтому своевременно заметил намерения инспектора, передал своему заместителю, чтобы он вел звено на базу, а сам вышел из строя, но необычным способом, задом. Убрал газ, мой ведомый проскочил вперед. Я же сделал горку, потом боевой разворот и оказался выше инспектора со стороны солнца, получив преимущество в высоте и скорости. Инспектор пошел в пике. Я за ним. У него скорость большая, у меня еще больше, близкая к сверхзвуковой. Догоняю инспектора и прошу у него разрешения пристроиться сзади. То есть я его переиграл по всем статьям. На разборке учений мое звено получило отличную оценку, а в отношении меня было сказано: «Этому парню можно доверять эскадрилью».

8 августа нас вызвали в штаб полка и сообщили, что сегодня ночью советские войска перейдут границу Маньчжурии. Моему

звену в эту ночь дали задание заступить на дежурство. Я сидел в кабине Ла-7 в ожидании невероятных событий. Рядом стояли три самолета Ла-5 моего звена. Объявлена готовность номер один. Моторы опробованы. Нервы напряжены до предела. В три часа ночи прозвучала боевая тревога. Из штаба прибежал посыльный с телеграммой, извещающей, что в направлении Благовещенска движется эскадрилья японских бомбардировщиков. Вверх взлетает сигнальная ракета. Взмахом руки из кабины даю команду: «Запускай двигатель». Механик дергает за шнур, освобождает чеку амортизатора. Резиновый жгут проворачивает винт. Двигатели заработали. Сигнальная ракета еще не упала на землю, а мы уже были в воздухе. Набирая высоту, идем в сторону Благовещенска с задачей прикрыть город от вражеских бомбардировщиков. Набрали высоту 1500 метров. Внизу Благовещенск. Японских же самолетов нигде не видно. Может быть они за облаками. Поднимаемся за облака, там тоже никого нет. Прошли над Амуром, на другой стороне реки город Сахалян весь в огне. Это наша артиллерия наносила удар по Хинганскому укрепрайону. С советского берега огненными стрелами летели реактивные снаряды катюш. Война с Японией началась. Вечером нам – двум капитанам, мне и Александру Лупандину, дали задание пропатрулировать переправу через Амур и в случае надобности прикрыть ее с воздуха. Авиации противника над переправой не оказалось. Но в стороне мы заметили, что кто-то стреляет сверху вниз и снизу вверх. Оказалось, что это звено яков штурмует наземные цели – колонны японцев, уходящих из укрепрайона. Красивое открывалось сверху зрелище. Пары белых лошадей тянули по извивающейся между гор дороге тяжелые гаубицы. Колонна растянулась километров на 12. Японцы вышли к дороге, по которой должны были пройти наши танки и стали занимать позиции на прилегающих высотах. Мы тоже сделали по два захода на эти высоты. Но главной задачей у нас было охранять переправу. Набрав высоту две тысячи метров, мы приближались к Амуру со стороны китайской границы. Моряки Амурской флотилии приняли нас за японцев и со своих кораблей дали залп. Мне показалось, что огонь трассирующих пуль и снарядов надвигается на нас снизу медленно. Но вдруг мы оказались, как в самоварной трубе, кругом огонь. Вошли в облака, оттуда передали на землю: «Стреляете по своим».

– Поняли! – ответили моряки.

Вот здесь сработал фронтовой опыт Лупандина, это он дал команду возвращаться к переправе с набором высоты. Если бы мы этого не сделали, моряки наверняка нас сбили.

На другой день поступила команда истребителям сопровождать три эскадрильи штурмовиков. Штурмовики заходили на цель с трех сторон (звездным курсом). Моему звену было поручено прикрывать вторую эскадрилью. Наземной целью в горах оказалась все та же японская колонна. Она встретила советские танки и подожгла три из них. Командир танкистов запросил авиаподдержку. На подходе к цели я обратил внимание, как сильно работали по первой эскадрилье зенитные пулеметы, их хорошо было видно по мерцающим на земле огонькам. Когда наша эскадрилья штурмовиков пошла в атаку, я осмотрелся, убедился, что японских самолетов в воздухе нет, и принял решение своими пушками подавить зенитные пулеметы, то есть стал защищать штурмовики не от самолетов, а от зенитчиков противника. После наших атак зенитные пулеметы словно корова языком слизала. Командующий главной ударной танковой колонны Второго Дальневосточного фронта передал по радио: «Хорошо работаете, лебеди. Так держать!» Штурмовики второй эскадрильи возвратились на свою базу невредимыми, а в первой эскадрилье были повреждены несколько самолетов. Вечером мы уже знали, что весь личный состав полка представлен к наградам. От И. В. Сталина пришло поздравление с присвоением нашему полку и полку штурмовиков наименование Хинганских.»

После войны Е. Д. Зайцев служил на Камчатке, потом на Украине и в Молдавии. Во время контрреволюционного мятежа в Венгерской Народной Республике перебрасывал по воздуху интернациональную помощь братскому венгерскому народу, обратно вывозил раненых и одновременно вел воздушную разведку. Незадолго до ухода в запас он летал командиром звена самолетов ЛИ-2. «Однажды при завершении больших учений, – продолжал Е. Д. Зайцев, – мне было дано задание перебросить командование стрелковой дивизии из-под Сталинграда в район Львова. Комсостав дивизии долго подводил итоги учений, поэтому мы вылетели с опозданием. Вначале полет проходил нормально. Мы набрали высоту, вошли в облака, но где-то на середине маршрута погода стала ухудшаться. Пошел дождь со снегом и

градом. Поднялся сильный ветер. В кабине и салоне самолета стало темно. На лобовом стекле пилота замелькали огненные черточки – следы электрических разрядов. Мы держали курс по радиокompасу. Самолет шел со скоростью 220 километров в час, а ветер, достигавший скорости 140 километров в час, сносил самолет влево, поэтому курс постоянно менялся. Усиливалась болтанка. Началось обледенение самолета. Оборвалась антенна. Радист доложил, что дальней радиосвязи нет. Штурман докладывает, что радиокompас настроить невозможно из-за сильной наэлектризованности, статическое электричество бьет по рукам. Второй пилот, молодой летчик, растерялся, опустил руки и перестал помогать мне. Подверглись обледенению и винты. Самолет стал медленно терять высоту. Для подобного случая на борту самолета предусматривалось иметь сорок литров спирта. Даю команду: «Включить систему подачи спирта!» Спирт по трубопроводам поступает к крестовине винта и разбрызгивается по лопастям. Через некоторое время раздался грохот, это отлетающие от винта куски льда барабанят по фюзеляжу. Среди пассажиров началась паника, многих из них стошнило. Они стали перемещаться по салону, нарушая центровку. Самолет стало бросать то вверх, то вниз. Кричу штурману: «Усади пассажиров на места!» Сам же по командирской связи постоянно запрашиваю землю дать пеленг. Но в наушниках только шум и треск электрических разрядов. И вдруг отчетливо слышу: «Коршун, коршун, прибор 89. Как поняли?» Коршун – это мы, а прибор – пеленг 89 градусов. «Мы спасены!» – закричал штурман от такого известия. И у меня словно с плеч свалилась тяжелая ноша. При подлете к Львову ветер стал ослабевать, облачность кончилась, выглянуло солнце. Я повел свою машину на снижение. Второй пилот вновь включился в свою работу. Мы летели во Львов с востока, а прилетели с запада, со стороны Румынии. Аэродром встретил нас теплой погодой. Измученные полетом пассажиры с облегчением сходили на твердую землю. Наш самолет, потрепанный ураганным ветром, с оборванной антенной, как раненый боец, стоял посередине льда, отваливающегося от фюзеляжа и плоскостей и быстро тающего на солнце. Командир выслушал мой доклад и многозначительно сказал: «Ну, Зайцев, ты родился в рубашке».

За безупречную службу и проявленный героизм Родина наградила Е. Д. Зайцева орденами Ленина, Красного Знамени,

Отечественной войны и тремя орденами Красной Звезды. В период военной службы всегда рядом с ним находилась его верная подруга Нина Тимофеевна. В 1940 году она считалась одной из лучших пионервожатых Катав-Ивановска. А в Дальневосточном гарнизоне исправно возглавляла метеослужбу на аэродроме, кроме того, ей приходилось заряжать пулеметные ленты, выполнять разные административно-хозяйственные работы в воинской части. Во время беседы с Е. Д. Зайцевым она тоже вспоминала о былых годах. А когда неожиданно раздался шум вертолета, пролетавшего над домом семьи Зайцевых в Ленинском районе Челябинска, Нина Тимофеевна оживилась и пояснила: «Это наш сын Саша летает, он тоже

авиатор, майор, сейчас работает вертолетчиком. Покорение воздушного океана и защита Отечества стали нашей семейной профессией».

Совсем недавно пришла к Зайцевым младшая внучка Аня и говорит: «Деда, вчера я в Калачево совершила свой первый прыжок с парашютом». Это сообщение внучки растрогало Евгения Дмитриевича почти до слез. Вечером он долго не мог уснуть, все думал о прошедших годах жизни, с тревогой размышлял о происходящих в стране изменениях и о приближающемся празднике 7 ноября. «Ну вот, Нина, – сказал он Нине Тимофеевне, – и наша внучка поднялась в небо, это нам с тобой прекрасный подарок к 67-летию совместной жизни. Ты помнишь, как в день нашей свадьбы, 7 ноября 1940 года, страна отмечала свою 23-ю годовщину? Повсюду развивались красные флаги, звучали песни, веселый смех, народ ликовал. На станции Запрудовка нас тепло поздравляли с вступлением в брак и с днем рождения нашей великой Родины родственники, друзья, знакомые и незнакомые люди, все желали нам счастья и всяческих благ. По-моему их пожелания исполнились полностью. Давай же и в этом году, несмотря ни на что, отметим праздник 7 ноября с гордо поднятой головой и, как всегда, с достоинством». Нина Тимофеевна его поддержала.

В НОЧНОМ ПОЛЕТЕ

На счету ветерана Великой Отечественной войны, в прошлом курсанта Челябинского авиаучилища, а затем воздушного стрелка-бомбардировщика дальнего действия Ил-4 Андрея Петровича Абрамовского значатся несколько десятков боевых вылетов. Вспоминая о них, он рассказывал, с трудом сдерживая волнение: «Свои первые полеты на боевое задание, мне довелось выполнять в светлое время суток в составе известного в полку экипажа старшего лейтенанта Митрохина для нанесения бомбовых ударов по объектам врага в Сталинграде. Позднее мне приходилось летать на Бухарест, Хельсинки и другие большие города, но самым памятным для меня остается участие в ночном массированном налете на Будапешт, где разведкой было обнаружено большое скопление железнодорожных эшелонов с немецкими войсками и техникой. Наше командование приняло решение тогда нанести по ним удар с воздуха силами авиационного корпуса, насчитывавшего около 200 самолетов. По приказу командующего авиацией дальнего действия главного маршала авиации А. Е. Голованова одна за другой покидали аэродром эскадрильи и уходили в ночное небо. Успешно стартовал и наш самолет. Набрав высоту 4 тысячи метров, мы надели кислородные маски и продолжили полет на высоте 7 километров. Вначале шли с зажженными навигационными огнями, но, подлетая к линии фронта, выключили и их. Стало совсем темно. В мои обязанности воздушного стрелка входило обслуживание пулемета в хвостовой части самолета, наблюдение и обстрел нижней задней, по отношению к самолету, полусферы. Под натруженный гул работающих двигателей я внимательно всматривался в бесконечную тьму. Обычно в лунную ночь при незначительной облачности внизу, на земле, просматривались огоньки, лесные массивы, реки и даже мосты через них. Сейчас же черная пелена окружала самолет. Волнение и напряжение я испытывал, как и все члены экипажа, предельные. Ведь кроме ответственности за выполнение боевого задания каждый из нас имел внутреннюю установку, во что бы то ни стало возвратиться на свой аэродром.

Чтобы избежать больших потерь летали мы в ночное время на больших высотах – свыше 7 тысяч метров. Но и здесь подстерегала нас опасность — атаки немецких истребителей с воздуха и обстрел

зенитной артиллерии с земли. В один из предыдущих полетов, возвращаясь с боевого задания, мы попали под огонь вражеской артиллерии. Хлопки разрывающихся зенитных снарядов, превращавшихся в белые облачка, как гроздь ваты зависали вокруг самолета. Один снаряд попал в цель. Самолет сильно трянуло. За бортом появились языки пламени. Салон наполнился дымом.

— Подбили! Какое сейчас решение примет командир? — промелькнула у меня мысль.

Дотянув до своей территории, командир дал команду экипажу прыгать. Я быстро открыл ногой люк и лицом вниз вывалился из самолета. Струя встречного воздуха подхватила меня. Выдержав десяток секунд свободного падения, дернул за кольцо. Последовал сильный рывок. Парашют раскрылся нормально. Увидел, как наш горящий самолет, словно метеорит, прорезая ночную мглу, несется к земле. На месте его падения образовалась вспышка взрыва, рассыпавшаяся разноцветными огнями. На этом завершилась жизнь нашего самолета. Мы же, члены экипажа — командир, штурман, стрелок-радист и я, остались живы. И в дальнейшем продолжали полеты на другом, точно таком же, самолете. Но не прошло и двух недель, как обстоятельства вновь поставили нас на грань жизни и смерти. После нанесения очередного бомбового удара по врагу в районе Смоленска мы возвращались на свою базу. Была такая же темная ночь. На подходе к линии фронта стрелок-радист, находившийся у пулемета в верхней турели, первым обнаружил справа по борту искры из выхлопного сопла двигателя какого-то летящего самолета. Это оказался немецкий истребитель. Немец на мгновение осветил нас прожектором, тем самым привлек к себе внимание. Мы, оба воздушных стрелка и штурман, открыли по нему огонь из своих пулеметов. А в это время другой «мессершмитт» зашел с левого борта и нанес неотвратимый удар. Левый мотор нашего самолета загорелся, и машина стала терять высоту. Командир принял решение «тянуть» до своей территории и посадить самолет на фюзеляж. Встреча с землей произошла настолько жестко, что меня, как пушинку, бросило на бомболюки. Я ударился о них головой. По лицу потекла липкая кровь. С диким скрежетом самолет пробороzdил по земле еще несколько десятков метров и остановился. Стрелок-радист пострадал меньше. Мы выбрались с ним наружу. Левый двигатель самолета горел, огонь

подбирался к бензобаку. Командир и штурман в бессознательном состоянии оставались в своих кабинах, добраться до них было невозможно, так как их кабины заклинило. Но на помощь бежали артиллеристы, находившейся вблизи батареи. Они помогли извлечь летчиков из самолета, оттащить их в сторону. Когда самолет взорвался, мы все уже были на безопасном расстоянии.

Вспоминая о прошлых полетах, я непрестанно думал, как закончится наш сегодняшний полет. На пути к Будапешту ни на земле, ни вокруг самолета не просматривалось ни одного огонька, ни одной искорки. И вдруг впереди по курсу над землей вспыхнуло зарево большого пожара. Оно быстро увеличивалось в размере. Отдельные сполохи огня взлетали вверх и медленно опускались. Это впередилетающие эскадрильи начали сбрасывать свой смертоносный груз. Когда мы подлетали к цели, то на земле уже полыхало море огня. Как выяснилось потом, среди скопившихся эшелонов на железнодорожной станции находились и цистерны с бензином. Разрывы бомб разбросали цистерны в разные стороны, бензин разлился на большой территории и горел, пожирая все вокруг.

Наш самолет, освободившийся от бомбового груза, подбросило кверху. Командир развернул свою машину на обратный курс. Из опыта предыдущих полетов у меня сложилось мнение, что немецкие истребители нападали на советские бомбардировщики чаще при возвращении их с боевого задания. Следовательно, сейчас нужно ожидать их атаки. Я внимательно всматривался во тьму, сжимая гашетку пулемета, и был готов в любую секунду открыть огонь по врагу. Мне казалось, что время остановилось, и летим мы слишком медленно. Лишь только когда колеса самолета коснулись посадочной полосы аэродрома, напряжение спало, душа наполнилась радостью жизни, я с облегчением вздохнул и поставил оружие на предохранитель.

Задание командования было выполнено полностью. Правда, без потерь не обошлось и на этот раз, два самолета нашего полка, майора Н. Деленюка и подполковника А. Бобошина, не вернулись на свою базу, они столкнулись между собой в воздухе».

Войну А. П. Абрамовский завершил в Польше, здесь и встретил он День Победы. А после демобилизации, в 1950 году, возвратился в Челябинск и дальнейшую жизнь посвятил исторической науке. Стал доктором исторических наук, профессором Госуниверситета,

заслуженным деятелем науки Российской Федерации, академиком Академии военно-исторических наук. 21 сентября 2004 года Андрей Петрович отметил свое 80-летие. «Жизнь пролетела незаметно, — признался он накануне своего юбилея. — Война с фашистской Германией, как нам кажется, была совсем недавно, а для молодого поколения она уже история. Появились проблемы при оценке отдельных событий этой войны. Парадоксально, но в наше время при живых свидетелях, ветеранах-фронтовиках, находятся деятели, стремящиеся исказить историю Великой Отечественной войны, приуменьшить значение победы в ней советского народа. Нетрудно догадаться, как они поведут себя после того, когда нас, фронтовиков, уже не будет. В 1942 году встретила меня цыганка и говорит:

— Голубоглазый, давай я тебе погадаю.

— А у меня денег нет, — ответил я.

— Ну, если денег нет, давай папиросы.

Я отдал ей пачку беломора.

— Ты будешь ранен в голову, — уверяла меня цыганка, — но выздоровеешь, победишь всех своих врагов и доживешь до 85 лет. Пока, как видите, все ее предсказания сбываются. И если верить цыганке, у меня есть еще солидный резерв времени, которого хватило бы еще на одну такую войну. Так что мы еще повоюем».

А.И. ВЛАСОВ

Афанасий Иванович Власов родился 90 лет назад. Его малой родиной является небольшое село Голятино в Омской области. Достопримечательностью села было одноименное озеро. В нем селяне вымачивали лен, коноплю. По озеру важно, по-хозяйски, плавали гуси, приводнялись на отдых дикие утки. Здесь Афанасий впервые увидел низколетящий над озером самолет, показавшийся ему необычайно большим. А потом уединившись в огороде среди грядок моркови цветущих маков и подсолнухов, вдыхая удивительный аромат огородной зелени, он смотрел в голубую бездну воздушного океана, на медленно проплывающие белые облака и думал о мироздании. Впервые охватило его тогда желание, как птица, подняться в воздух.

Вскоре в селе случился пожар и две трети домов сгорели. Большие многодетные семьи погорельцев в поисках нового пристанища разбрелись по всей Сибири. Семья Власовых обосновалась в Омске. Популярный в то время всесоюзный лозунг «От модели к планеру, с планера на самолет» был актуален и в Омске, а у входа в горком комсомола висел плакат со словами К.Е. Ворошилова: «Ни одного завода, ни одной фабрики – без планерного кружка, ни одной школы, ни одного пионеротряда без кружка авиамodelистов». Занялся авиамodelизмом и Афанасий. Его первая схематическая модель с резиновым моторчиком продержалась в воздухе более минуты, после чего он стал мастерить фюзеляжную модель копию современного самолета. Но началась Великая Отечественная война. Вместе со своими одноклассниками Афанасий обратился в военкомат с просьбой призвать на фронт. В горкоме комсомола знали о его увлечении авиамodelизмом и поэтому вручили ему направление учиться в аэроклуб.

В 1942 году Афанасий Иванович успешно завершил учебу в аэроклубе. В его аттестате исполнение всех фигур высшего пилотажа - «боевые развороты, «бочки», входение и выход из штопора, и другие – были оценены на пятерки. И только в графе «мертвая петля» стоял прочерк. «Это потому, - пояснил А.И. Власов,- что летали мы на старых, выработавших свой ресурс самолетах У-2, и чтобы избежать неприятностей, наше начальство исключило эту фигуру из программы. Но мы уходили в облака или в снежный заряд. Подальше от взора начальства, и

выполняли фигуры, не предусмотренные программой, в том числе и «мертвую петлю».

После окончания аэроклуба всех курсантов направили для работы на Омский авиастроительный завод, и только через год А.И. Власов получил направление на учебу в военное училище, но не в летное, а в авиатехническое. Получив специальность механика по авиавооружению, А.И. Власов прибыл в 319-й бомбардировочный полк, укомплектованный пикирующими бомбардировщиками Пе-2. Каждый из таких самолетов наносил удары повышенной точности в пики под углом 60 градусов и нес на себе 1200 килограммов бомб.

С декабря 1944 года боевые действия авиаполка проходили в направлении Варшава- Познань – Кюстрин - Франкфурт-на-Одере - Берлин и продолжались до полного разгрома врага. «При налете на Берлин, - рассказывал А.И. Власов,- произошел любопытный случай.

Зенитной артиллерией врага был сбит самолет командира эскадрильи нашего полка. Экипаж выбросился на парашютах и приземлился не где-либо, а в расположении танкового полка противника. Но через несколько дней все наши летчики возвратились в свою часть живыми, здоровыми и рассказали, что были в плену у немцев. Немцы относились к ним вполне гуманно и даже угощали шоколадом. Объяснялось это тем, что немецкие танкисты, поняв свое поражение, прекратили сопротивление и сдались в плен советской пехоте, передав в полной сохранности экипаж нашего самолета».

После окончания войны А.И. Власов с авиацией не расстался. Работал на разных должностях в Челябинском аэропорту. С отличием окончил Высшую партийную школу при ЦК КПСС и до выхода на пенсию занимал должность замполита Челябинского авиаотряда ГВФ. Позднее он включился в работу с ветеранами, возглавлял Челябинский городской совет ветеранов ВВС. В настоящее время он продолжает результативную работу в областном совете ветеранов ВВС и является активистом Челябинского городского комитета ветеранов войны, военной службы, боевых действий и правоохранительных органов. Принимая поздравление по случаю своего юбилея, Афанасий Иванович прочитал стихотворение, которое заканчивалось такими словами: «Наверное, поэтому я долго так живу, что с ветеранскими делами не расстался, с товарищами старыми дружу, а в жизни все своим трудом я добивался».

РАЗДУМЬЯ ПОСЛЕ ПОБЕДЫ

Парк Тиргартен до 1945 года был излюбленным местом отдыха и прогулок берлинцев. На одной из его аллей размещался помпезный высотой 61,5 метра памятник победы Зиегесзауле, построенный в 1873 году после завершения Франко-прусской войны. Центральная колонна памятника высотой более двадцати метров опиралась на пьедестал, имевший форму восьмиступенчатой круглой террасы, а цоколь окружал портик, поддерживаемый шестнадцатью колоннами высотой пять метров каждая. Четыре горельефа внизу изображали главные моменты войны. Портик украшали мозаичные картины аллегорического содержания. На цоколе надпись: «Победоносному воинству — благодарное отечество». Венчала памятник восьмиметровая бронзовая фигура богини победы Виктории. В верхней части памятника располагалась смотровая площадка, на которую вела винтовая лестница. Во время боев за Берлин в мае 1945 года этот памятник не пострадал. Исчезли лишь 60 трофейных пушек, размещавшихся вокруг пьедестала, вероятно, фашисты, испытывавшие в конце войны трудности с металлоломом, отправили пушки на переплавку. Когда бои в Берлине прекратились, многие советские солдаты-победители, в их числе челябинец Юрий Федорович Адрианов, поднимались на этот памятник, чтобы с высоты птичьего полета взглянуть на главный город Германии. О своих впечатлениях Ю. Ф. Адрианов рассказывал.

«Со смотровой площадки предстала перед нами суровая панорама поверженного Берлина. Метрах в двухстах просматривались Бранденбургские ворота, чуть далее – Рейхстаг, закопченный от последнего штурма. И куда ни кинь взор — всюду бросались в глаза поврежденные жилые дома и развалины зданий. Рассматривая их, я вспомнил советские города, лежавшие в руинах, в частности город Харьков, когда освободили его второй раз. Мы тогда вшестером, преодолевая завалы на улицах, зашли на базар и увидели площадь, переполненную народом, в основном женщинами, впереди стояли пять виселиц, а под ними — грузовики с открытыми бортами. Подъехала крытая машина, из нее вывели со связанными назад руками четырех немцев из зондеркоманды и одного нашего предателя, служившего у оккупантов. Один из

немцев, чернявый, сам вступил на эшафот и крикнул: «Гитлер непобедим!». Предатель же при виде виселицы упал в обморок. Ему дали понюхать нашатырного спирта, привели в чувство и только потом надели ему на шею петлю. Подполковник юстиции зачитал приговор, подробно перечислив зверства и злодеяния, совершенные над мирными жителями каждым из осужденных. Автогрузовики медленно отъехали. И когда осужденные заболтались на веревках, как рыба на крючке, возбужденная толпа пришла в движение, оттеснила охрану, набросились на повешенных оккупантов и сорвала их с петель. Что было потом, я не знаю. Мы торопились в свою часть.

Из-за облаков выглянуло солнце, осветив своими лучами фасад Рейхстага, после чего следы недавних боев стали видны более отчетливо. Перейдя на другую сторону смотровой площадки, мы увидели, как внизу вдоль центральной улицы двигалась длинная колонна плененных немцев по 16 человек в ряду, одетых по-разному, на ногах у кого-то сапоги, у кого-то ботинки. Среди плененных были женщины.

— Наверное, в Сибирь гонят, там у нас для них работа найдется, — предположил бравый сержант-артиллерист, с двумя орденами Красной Звезды и медалями «За отвагу» на широкой груди.

А я подумал, что кому-то из главарей рейха надо было одеть этих людей в военную форму и послать убивать таких же людей в других странах. Может быть, шагают в этой колонне сейчас те, от чьих рук погибли мои родные братья Борис и Толя. А может быть, среди плененных и тот бедолага, с которым мы встретились лицом к лицу, как два зверя, но не решились вцепиться друг в друга. Дело это было в Польше. Наш аэродром находился далеко от линии фронта, и мы чувствовали себя в относительной безопасности. Поздно вечером в ветреную погоду я, проследовав мимо зачехленных самолетов, часовых, стоявших возле них, шагал в свое расположение по узкой тропинке через редкий лес. Увидев в сумерках впереди идущего человека, я подумал, что это кто-то из нашего полка идет на стоянку самолетов. Человек уверенно шагал мне навстречу. Но не дойдя несколько шагов, он что-то сказал по-немецки, да как вдруг шарахнется бежать от меня в сторону, а я от него — в другую, успев рассмотреть, что незнакомец-то этот был немецким солдатом, сильно потрепанным, давно не бритым, на

плече у него висела сумка, что-то он держал в руках. У меня оружия нет, у него — не знаю. Ожидая выстрела в спину, я оглянулся, гитлеровец бежал от меня еще быстрее и тоже оглядывался. Потом выяснилось, что накануне в этих местах было разбито крупное немецкое соединение, и остатки солдат его бродили по лесам и окрестностям в поисках друг друга.

Мои раздумья прервал радостный беззаботный смех и говор на незнакомом языке. Это на площадку поднимались американские и английские военнослужащие. Их веселое настроение и смех над руинами огромного города никак не вписывались в окружающую действительность.

— Так ведь они и войны-то по-настоящему не видели, — пояснил сержант-артиллерист, покидая смотровую площадку, — Второй фронт союзники открыли только тогда, когда стало ясно, что советские войска вот-вот уже будут в Берлине. И поэтому заспешили примазаться к нашей победе.

Мы спустились на землю. Солнце опять спряталось за облаками. Над Берлином сгущались тучи, и вскоре пошел сильный дождь. Через три дня нашу часть перебросили в Бранденбург. Более в Берлине я никогда не был».

После войны Ю. Ф. Адрианов окончил госуниверситет. Служил в политотделе УВД, дослужился до полковника. Работал в редакции газеты «Челябинский рабочий», редактировал газету «За высокие темпы». В прошлом отличный спортсмен, он в 77 лет стал победителем конкурса бальных танцев. В 88 лет успешно возглавляет литературно-творческое объединение «Вечный огонь». Является автором нескольких поэтических сборников. Часто встречается с учащимися школ, рассказывает им о беспримерном подвиге советского народа в борьбе с фашизмом. О чем не всегда теперь можно прочитать в школьных учебниках.

ГЕНЕРАЛ БЕЛОВ

Полковник в отставке Авенир Александрович Зуев Являлся одним из старейших летчиков Челябинска. Он родился в начале века, в 1911 году. Первый раз поднялся в воздух в 10-ю годовщину Великого Октября в числе комсомольских активистов на шестиместном самолете «Авиахим», осуществлявшем агитперелет из Москвы на Урал. А первый самостоятельный полет совершил на планере «Стандарт-3», стартовавшем с земли с помощью резиновой катапульты. В последующие годы ему приходилось летать на различных самолетах периода гражданской войны, конструкция которых в настоящее время вызывает улыбку. Самолет У-1, например, имел двигатель ротативного типа, устроенный таким образом, что все его пять рабочих цилиндров вращались на одном коленчатом валу вместе, с пропеллером.

В 1939 году А. А. Зуев участвовал в событиях на Халкин-Голе, а через год — в Финской кампании. Нес службу в Первом тяжелом авиаполку 2-й армии особого назначения в отряде, которым командовал Н. Ф. Гастелло, чье имя носит полк в настоящее время. В годы Великой Отечественной войны Авенир Александрович готовил молодых авиаторов для фронта в Челябинском авиаучилище и продолжал службу в ЧВВАКУШе до увольнения в запас. То есть был свидетелем и непосредственным участником всех этапов развития советской авиации. «Но обо мне писать ничего не нужно, — сказал он в начале беседы, — а вот о начальнике Челябинского авиаучилища Василии Павловиче Белове вспомнить обязательно следует. Это был человек государственного масштаба, крупной колоритной фигурой, идеальным руководителем советского типа. Он стал, начальником училища за месяц до объявления войны, а до этого занимал должность начальника управления кадрами ВВС РККА. Мы знали о нем, что в годы гражданской войны он сражался в кавалерийском соединении Г. И. Котовского и был награжден орденом Боевого Красного Знамени, а в авиацию пришел по партийному набору после выхода в свет постановления ЦК ВКП (б) о переучивании наиболее перспективных командиров наземных войск в авиашколах и организации новых частей и соединений ВВС Красной Армии.

В. П. Белов обладал магической силой сплачивать вокруг себя людей, ставить перед ними цель и добиваться ее выполнения.

Чтобы поднять в небо самолет, требуется предварительно на земле провести множество трудоемких мероприятий, осуществить их в условиях военного времени было невероятно сложно. Но несмотря на это в годы Великой Отечественной войны училище В. П. Белова подготовило и отправило в действующие части 5911 высококвалифицированных авиаспециалистов, 25 из них стали Героями Советского Союза. В училище имелась своя мастерская по ремонту авиамоторов и спецоборудования. На ее базе срочно организовали производство по ремонту и полному восстановлению самолетов, выработавших свой ресурс. Самолеты собирали под открытым небом, а одновременно вокруг сборочной площадки строители в ускоренном темпе возводили стены и покрытие будущего самолетного цеха. Это и другие мероприятия позволили в октябре 1941 года из лучших летчиков и курсантов сформировать и отправить на фронт 658-й, 686-й и 698-й авиаполки ночных бомбардировщиков на базе самолетов Р-5 и одной эскадрильи бомбардировщиков ТБ-3. В ноябре-декабре 1941 года училище принимало участие в комплектовании авиаполков в Свердловске, Троицке и Кирове, а в 1942 году из состава училища были сформированы для фронта еще два: 373-й и 990-й авиаполки ночных бомбардировщиков, а также аэросанный отряд во главе с инженером эскадрильи Власовым. В апреле 1942 года, когда на фронте складывалось особенно тяжелое положение, 900 курсантов были направлены на передовую в наземные части. Таких впечатляющих показателей добиться генералу В. П. Белову удалось лишь потому, что наряду с основной своей деятельностью по подготовке авиакадров для фронта, он считал не менее важным создание условий для выполнения служебных обязанностей его подчиненными. Он принимал все меры, чтоб люди были обуты, одеты, сыты, а в души их не проникали сомнения и неуверенность. В этом его поддерживали партийные организации училища, округа и города.

Впервые, - продолжал рассказ А.А. Зуев, - я оказался в Челябинском авиаучилище в 1939 году, когда будучи летчиком самолета ТБ-3, следуя в составе группы 1-го тяжелого бомбардировочного полка в район Халкин-Гола, где уже развернулись боевые действия, мы совершили кратковременную посадку на аэродроме близ станции Шагол. Училище предстало перед нами мирным, тихим, жизнь в нем шла размеренно, но с широким размахом осуществлялось

строительство служебной и жилой зоны. В конце летного поля у березовой рощи стояла небольшая избушка — бабушка Челябинского аэропорта, а возле нее — два самолета По-2, принадлежавших гражданской авиации, и, находившихся в ведении И. И. Халикова. Случилось так, что через два года, в сентябре 1941 года, нашу Павлоградскую школу стрелков бомбардиров, в составе двух эскадрилий, перебазировали в Челябинск, на этот раз в распоряжение В. П. Белова. Еще в воздухе, при заходе на посадку, мы почувствовали масштабы происходивших на земле работ. Увидели множество самолетов, машин, людей, находившихся в постоянном движении. Училище к тому времени стало именоваться Военной авиашколой стрелков-бомбардиров. Срок обучения курсантов сократился с трех лет до 6—12 месяцев.

Занятия проходили в две смены. Нагрузка преподавателей достигала 12—14 часов в день. Летчики-инструкторы вместо предусмотренных трех вылетов в сутки делали 4-5 вылетов, находясь в воздухе, порой, до 15 часов. В курсантских казармах на 1400 мест размещалось более трех тысяч человек, которые спали на двух и трехъярусных кроватях и нарах. Баня и прачечная работали круглосуточно, котлы не справлялись с такой нагрузкой. Помогли железнодорожники, они выделили для этой цели паровоз и подогнали его вплотную к бане.

Комсостав и преподаватели жили в домах по три - четыре семьи в комнате. Не хватало воды, ее подавали два раза в сутки по очереди. Не хватало электроэнергии. Чтобы согреть воду для бритья, нужно было договариваться с соседом, чтоб он на время отключил свою электроплитку, иначе срабатывал «щелкунчик» (ограничитель) и электроэнергия отключалась. На всех уровнях царил жесткая экономия. Даже при учебном бомбометании мы применяли не настоящие, а выполненные из цемента бомбы.

Кроме Павлоградских эскадрилий в Челябинск прибывали самолеты из других частей. И вскоре училище перешло на штат семиэскадрильного состава. На аэродроме стало слишком тесно. Оборудовали еще одну взлетную полосу на том месте, где сейчас высится доменная печь № 1 ЧМК. и назвали ее «Першинской площадкой», на нее приземлялись самолеты, взлетающие на «Шаголе». Однажды рано утром я прилетел туда и вижу: на полосе забиты какие-то колышки, не раздумывая приказал ликвидировать их. А вечером слышу: в штабе из-за этих колышков шум поднялся,

оказывается это была геодезическая разбивка первых объектов металлургического завода. И пришлось нам срочно искать новое место для второго аэродрома в районе Баландино. Вот там, где сейчас находится старое здание аэровокзала, стала базироваться моя эскадрилья, а где командный пункт ГВФ располагался штаб нашего полка. Место это в те годы было оживленным. Из города до Баландино постоянно курсировали танки и самоходки ЧТЗ, вероятно производившие ходовые испытания. А на развилке дорог в город и в сторону ЧМЗ стоял двухэтажный кирпичный дом, принадлежавший когда-то богатому скотоводу. В этом доме жил летный состав ночной авиаэскадрильи. Взлетная полоса в темное время суток освещалась сотней керосиновых фонарей типа «летучая мышь», а при посадке самолета дополнительно включался прожектор, установленный на автомашине. От дома «ночников» до аэродрома вдоль дороги простиралось поле, засеянное овсом. Осенью овес меняли на пшеницу и каждый летчик получал в качестве дополнительного питания «беловские булочки» с десятью граммами масла в середине.

Училище себя полностью обеспечивало картофелем и овощами. Картошку копали все, от командиров эскадрильями до семей военнослужащих. На озере Тептерги была создана своя рыболовецкая бригада. На зиму организовано заготавливали грибы и ягоды. Недалеко от въезда в училище, где сейчас коллективные сады, располагалось подсобное хозяйство «Тюшниковка», названное по фамилии солдата-агронома Тюшникова, которому В. П. Белов поручил возглавить хозяйство. Там располагалось несколько землянок и коровники. Молоко в первую очередь отправляли в детский сад, а затем детям, живущим в семьях.

Строительными делами в училище занимался ленинградец капитан Мишин — пожилой человек с длинными усами. Он зарекомендовал себя настоящим кудесником. Из тонких березок сооружал каркас, обмазывал его с обеих сторон глиной и получались помещения, в которых мы успешно зимовали. Не останавливалось и капитальное строительство, для которого древесину поставляла специально созданная лесозаготовительная бригада из солдат. Первый объект, построенный в начале войны по указанию В. П. Белова, был, никогда не догадаетесь какой, родильный дом, а уж потом строилось все остальное.

Училище не замыкалось в рамках воинской части. В нем регулярно проводились спортивные соревнования, художественная самодеятельность выступала в различных коллективах города, поддерживались шефские связи с ЧТЗ, авиаторы часто выходили на субботники на строительство Челябинского металлургического завода. Это сейчас говорят, что завод строился только силами спецконтингента, в действительности же на стройке работало много вольнонаемных. Городки трудармейцев ограждались со всех сторон, это верно, а по территории стройки можно было свободно проехать. Как-то, проезжая, мы увидели там девушек, машущих нам руками. Познакомились. Оказалось, что девушки беженки из Сталинграда. Встреча эта имела продолжение. Трое наших летчиков женились.

В ноябре 1944 года питомцы В. П. Белова получили радостную весть о награждении их училища орденом Красного Знамени, после чего оно стало именоваться: «Челябинское военное авиационное Краснознаменное училище штурманов и стрелков-радистов ВВС КА». Конечно же это было признание заслуг в первую очередь, начальника училища.

В. П. Белов приходил на службу раньше всех, а уходил последним. Ничего не ускользало от его внимания. В его огромном хозяйстве не было второстепенных звеньев. Все люди находились при деле. Работали, не считаясь со временем и здоровьем. Именно в то время среди авиаторов распространился анекдот: «Умер летчик и на том свете представился архангелу Михаилу.

— Ты откуда? — спросил его архангел.

— Из хозяйства Белова.

— А, знаю. Иди в ад, тебе там как в раю покажется».

Требовательность и строгость являлись характерной чертой В. П. Белова. Но с другой стороны, все его подчиненные не сомневались в том, что в трудную минуту генерал их в беде не оставит. Я помню, как Василий Павлович сумел восстановить на службе командира полка, побывавшего в немецком плену. Другому фронтовику помог оформить пенсию. Интересы коллектива и своих подчиненных он всегда ставил выше собственных и прививал эти качества будущим командирам.

В послевоенные годы училище посетил маршал Г. К. Жуков, он осмотрел военный городок, учебные классы, аэродром, постоял, молча, заложив руки за спину, устремив взгляд на стройные

зеленые ряды недавно высаженных деревьев, на голубое небо с белыми облаками над ними; и дал училищу непредусмотренную воинскими уставами оценку, произнеся такие слова: «Да, Белов, быть бы здесь военному санаторию». А через некоторое время В. П. Белов получил предложение занять должность начальника тыла Советской Армии. Василий Павлович, обдумав это предложение, ответил по инстанции: «Работать в полсилы не умею, а работать в полную силу нет здоровья». К тому времени он уже перенес два инфаркта. В 1954 году в звании генерал-лейтенанта ушел в отставку и уехал в Москву.

Прошли годы, я уже занимал должность заместителя начальника училища по тылу, и вдруг в мой кабинет открывается дверь и входит генерал В. П. Белов. Я встал ему навстречу, невольно подумав, что предстоит разговор по поводу выделения квартиры его дочери, которая вышла замуж за летчика и жила в городке в коммуналке. Но В. П. Белов задает мне вопрос:

— Ты нашего дворника Прокопия Кузьмича Ефимова помнишь?

— Помню. Он вставал раньше всех и каждое утро у входа в штаб приветствовал вас метлой по-ефрейторски. Вы подавали ему руку и с этого начинался новый день.

— А ты знаешь, что он имеет Георгиевский крест за первую мировую войну?

— Нет, это мне не известно.

— А то, что он имеет орден Боевого Красного Знамени за гражданскую войну?

— Нет, не знаю.

— А надо было бы знать.

И Василий Павлович отчитал меня за то, что Прокопий до сих пор не имеет комнаты в благоустроенной квартире и до сих пор живет один на сенобазе в землянке. При этом он не сказал ни одного слова о квартирных проблемах своей дочери. Потом в письме еще раз напомнил мне об этом разговоре, отметив, что «нельзя допускать, чтоб люди теряли веру друг в друга, тем более веру в руководителя», - завершил свой рассказ А.А. Зуев.

Таким был и остался в памяти Василий Павлович Белов — человек с большой буквы. При нем произошло становление Челябинского высшего военного авиационного Краснознаменного училища штурманов, подготовившего за 60 лет более 40 тысяч покорителей воздушного океана.

В 1986 году группа офицеров предложила установить мемориальную доску в авиагородке, увековечивающую память В. П. Белова. Оно было горячо поддержано авиаторами. Но, увы, это предложение так и осталось на бумаге.

Жизнь же в Челябинском авиагородке продолжается. Авиаторы осваивают новую сверхзвуковую технику, готовятся достойно встретить 100-летие Военно-Воздушных сил России. А по вечерам в их клубе часто звучит любимая песня Василия Павловича, в исполнении авиаторов 80-х годов рождения:

«Мы рождены, чтоб сказку сделать былью
Преодолеть пространство и простор,
Нам разум дал стальные в руки крылья,
А вместо сердца - пламенный мотор.

Все выше, выше, и выше,
Стремим мы полет наших птиц
и в каждом пропеллере дышит
Спокойствие наших границ.

Наш острый взгляд пронзает каждый атом
Наш каждый нерв решимостью задет,
И верьте нам, на всякий ультиматум
Воздушный флот сумеет дать ответ».



Содержание

Полеты штурмана Романюго	4
Медаль за бой медаль за труд	9
Из жизни штурмана Волкова	10
Падение и взлет капитана Горового	18
Из жизни фронтового пилота	27
Авиаторы	31
Страницы одной жизни	35
Встреча с небом	39
Моя Родина СССР	42
Вынужденная посадка	46
Этапы пройденного пути	51
Казак-авиатор	58
Из орлиного племени	62
В ночном полете	68
Власов А.И.	72
Раздумья после победы	74
Генерал Белов	77
Содержание	84

Попов Лев Алексеевич

БОЙЦЫ ВСПОМИНАЮТ

(Вспоминают ветераны г. Челябинска)

Серия 7. Авиаторы.