

Голубев Георгий Гордеевич

В паре с 'сотым'

Георгий Гордеевич Голубев

В паре с "сотым"

Часть I. ПО ЗОВУ МЕЧТЫ

ГОДЕН БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ

Ачинск... С этим городом у меня связаны самые незабываемые воспоминания. Это там, еще мальчишкой, увидел я впервые в жизни самолет.

Большая зеленая птица с белым носом медленно плыла над окраиной города, наполняя пыльные улицы и переулки диковинным, неведомым доселе гулом. Шумной ватагой, задрвав головы к небу, бежали мы, мальчишки, к военному городку, куда летел самолет, и каждый из нас что-то кричал, приветливо махал руками. Самолет сделал круг, другой и, словно угадав наши желания, стал снижаться.

На земле он показался нам очень большим. Двойные крылья, блестящие прозрачные козырьки летных кабин, громадный зеленый пропеллер - все это пленило наши мальчишеские души. Покорили над и летчики - молодые, веселые с загорелыми лицами парни в кожаных пальто, в черных шлемах, с очками на лбу они казались нам какими-то особенными людьми. Летчики стояли около самолета, о чем-то негромко переговаривались и охотно отвечали на наши вопросы, которым не было конца. Нас интересовало все: и как летает самолет, и сколько он может продержаться в воздухе, и долго ли будет находиться здесь, под Ачинском.

Что касается времени стоянки, летчики успокоили нас, сказав, что прилетели они сюда надолго. В отношении же вопроса, почему самолет летает, сколько он может продержаться в воздухе, то летчики посоветовали нам побольше читать книг об авиации и вступить в авиамодельный кружок, который, возможно, есть в Ачинске. Затем они решили перегнать самолет на другое место, и один из них сказал нам: "А ну, желающие прокатиться, - прошу во вторую кабину!". Мы сразу же гурьбой бросились к самолету, образовав самую настоящую свалку. Каждому из нас хотелось сесть в кабину.

- Двое!.. Только двое!.. - закричал летчик.

Его властный голос приостановил толкотню ребят. Воспользовавшись замешательством друзей, я тут же забрался в кабину, где сидел уже Игорь Дукшта - мальчишка из тех, которым пальца, как говорят, в рот не клади. Радости нашей не было границ! Ребята, окружив самолет, с завистью смотрели на нас, счастливых. Через некоторое время взревел мотор, за хвостом самолета поднялся клуб пыли, пригнулась к земле трава, и машина, покачиваясь с крыла на крыло, тяжело, словно нехотя, двинулась к своей новой стоянке. Мы с Игорем готовы были кричать от радости. Нам казалось, что самолет вот-вот оторвется от земли и взмлет в небо. Но он, конечно, никуда не полетел, а, пробежав метров сто, остановился.

Так окончился мой первый в жизни "полет", мое первое знакомство с авиацией.

Тогда я твердо решил: буду летчиком!

На следующий же день многие из нас пришли к инструктору Осоавиахима, и тот был искренне удивлен таким массовым наплывом желающих попасть в авиамодельный кружок.

...Первые наши модели, взлетевшие в ачинское небо, пробудили у нас неумную тягу к самосовершенствованию, к изучению законов аэродинамики. Мы на время как бы забыли о себе и перенесли все думы, все стремления наши на легкокрылые модели самолетов и планеров. Каждый из нас мечтал о модели необыкновенной, чтобы поднялась она высоко-высоко в небо и пролетела над всем Ачинском как можно дальше. И, видимо, настолько сильно было у всех нас стремление стать первым, что в скором времени мы, соревнуясь друг с другом, догнали своего инструктора. Модели наши стали летать так же далеко и высоко, как и у него.

Труды наши и старания были замечены осоавиахимовским руководством. Несколько авиамodelистов, в том числе и меня, послали в Новосибирск на краевые соревнования. Правда, там мы показали весьма посредственные результаты. Вернее, мы показали все, чего достигли, но достижения эти были незначительны по сравнению с успехами наших сверстников из Новосибирска и других городов. И все же, как бы там ни было, соревнования и сборы авиамodelистов дали нам многое: мы получили хорошую практику в строительстве моделей, научились производить необходимые расчеты.

Кроме авиамodelизма, я стал увлекаться еще и стрелковым спортом. Через некоторое время сдал нормы на значок "Юный ворошиловский стрелок", а затем и снайперские нормы.

Шли дни. Участвуя в работе кружков Осоавиахима, я проводил занятия с допризывниками, которых обучал стрельбе из винтовки, ручного и станкового пулеметов. Молодежь с большим энтузиазмом откликалась на призывы: "Республике нужны тысячи снайперов!", "Сделаем границы СССР неприступными!".

И мы учились стрелять, часто выезжали в летние лагеря и на военные сборы, маршировали с винтовками в радостный день Первомай.

Но меня по-прежнему манило небо, я мечтал о нем все больше и больше. И вдруг - радостная весть: у нас будет кружок планеристов. Я, конечно, стал одним из первых кандидатов.

И вот настал день, когда в городе появились первые самолеты, и в наш аэроклуб пришли энергичные, любящие летное дело инструкторы: В. Лопостейский, Н. Садков, М. Комплектов, В. Скалкин, А. Стародубцев, Я. Пылаев, В. Песковский. Я по сей день помню их.

Когда вспоминаю о том, как я стал летчиком-инструктором, невольно улыбаюсь: получилось так, что все мои товарищи после Ачинского аэроклуба благополучно убыли в военную школу летчиков, а меня, хотя я не менее их бредил боевыми истребителями, руководство решило оставить... инструктором при аэроклубе.

Сначала я пробовал протестовать, но начальник летной части Черкашин убедил меня, что годок-другой полетать инструктором - очень полезное дело. За это время отточешь, мол, получше летное мастерство, познаешь до тонкостей самолет. Скрепя сердце, я согласился с Черкашиным.

Вскоре дали мне курсантов - юношей чуть помоложе меня, а некоторые среди них были и моего возраста. Стал я обучать их пилотированию на самолете У-2, а позже на Р-5.

Летать приходилось много. В моей группе было десять курсантов, и с каждым надо было вести нелегкую, кропотливую работу. По вечерам, в свободное время я садился за учебники, потому

что чувствовал, что мне не хватает теоретических знаний: иной раз хочешь поглубже разобрать ошибку, допущенную курсантом, а знания не позволяют, и приходится ограничиваться общими замечаниями и неглубоким разбором. Я понимал, что от такого поверхностного анализа ошибок пользы очень мало и старался как можно скорее повысить свой уровень теоретических знаний.

Через год мои друзья по аэроклубу приехали из военной школы летчиков в отпуск - загорелые, крепкие, в новенькой летной форме. Я, конечно, с завистью смотрел на них и переживал, что я такой "неудачник".

Когда мои однокашники уехали, я еще сильнее загрустил по военной школе летчиков. Чтобы хоть как-то развеять невеселые думы, я весь ушел в работу со своими питомцами. Мне удалось хорошо подготовить их к выпуску, и начальник аэроклуба Баранов объявил мне благодарность. От его крепкого рукопожатия, от его слов: "Своей работой вы вносите достойный вклад в оборону страны", было тепло на душе. И все-таки...

- А когда вы меня в военную школу направите, товарищ начальник?

- Неисправимый ты вояка, Голубев, - засмеялся он. - Потерпи, дружок, потерпи! Придет срок - направим.

Как-то солнечным весенним днем, когда я разбирал полет одного из курсантов, неподалеку раздался чей-то голос:

- Голубева никто не видел?

- В чем дело? - откликнулся я.

Ко мне подошел дежурный по аэроклубу.

- Вас вызывает начальник летной части. В кабинете у Черкашина я увидел своего командира звена Стародубцева и секретаря комсомольской организации бывшего моего инструктора Лопостейского. Лица у всех были необычные, в глазах какая-то торжественность. Сразу понял: сейчас произойдет что-то важное.

- Ну как, Голубев, жизнь молодая? - спрашивает меня Черкашин.

- Нормально! Летаю помаленьку.

- Помаленьку? Что ж тебе, день и ночь летать, что ли?

- Так это же не от меня зависит. Разрешите - буду день и ночь летать.

- И разрешим! - торжественно произнес Черкашин. - Только... Словом, вот что, Голубев, есть одно место в Херсонской летной школе. Согласен?

Я знал, что Херсонская школа готовит летчиков-инструкторов для аэроклубов, и подготовка там, конечно, намного выше нашей, аэроклубовской. Мне, естественно, хотелось бы в военную школу, но раздумывать было некогда.

- Согласен! - выпалил я.

- Вот бумага, садись, пиши заявление.

Я тут же написал заявление. А через три дня мне выдали все необходимые документы, и скорый поезд повез меня из родной Сибири в далекий и незнакомый Херсон.

Я ехал к своей заветной мечте, и на душе было необыкновенно светло и радостно. Вспоминалось заплаканное лицо матери, серьезное, сосредоточенное лицо отца. Мать уговаривала меня остаться, поискать профессию поспокойнее мало ли на земле надежных и хороших профессий! Кто-то из родственников даже брал на себя заботы о моем трудоустройстве...

Мать есть мать... Родственники есть родственники... Я сочувствовал им. Но они не могли войти в мое положение, не понимали, что значило для меня небо, как велика была любовь к авиации. Один отец, кажется, был в душе со мной согласен.

- Ну что ж... -вздыхнул он. -Раз твердо решил, на всю жизнь - значит, хорошо! Только мой совет: если начнешь колебаться, если почувствуешь, что эта работа не по тебе, - бросай, приезжай домой. Тогда все вместе подумаем, что делать. Небо - оно нерешительных, по-моему, но любит. Там смотри да смотри. Там трудно.

Я часто потом вспоминал слова отца - как точно он угадал, хотя ни разу не поднимался в небо: "Там смотри да смотри. Там трудно".

Прав был отец! Но за все мои годы я ни разу, ни на одну минуту не пожалел, что выбрал такую профессию.

В Херсон поезд прибыл вечером. Подойдя к одному из носильщиков, я спросил: где находится школа летчиков.

- Цэ дуже далэко. Зараз ихаты на трэба... - ответил он, но видя, что я плохо понимаю по-украински, объяснил по-русски:

- Ты, хлопче, сдай вещички в камеру хранения, езжай в город до гостиницы, переночуй спокойненько, а утром и двинешь в путь.

Так я и сделал.

На КПП летной школы проверили мои документы, и курсант-посыльный проводил меня в штаб. В штабе начальник школы еще раз внимательно просмотрел мои документы, а потом отложил их в сторону и грустно сказал:

- Должен огорчить вас, товарищ Голубев: у нас набор уже закончен. Полностью укомплектовались... Жаль, конечно, но что поделаешь... Приезжайте на следующий год.

Вначале я растерялся, но тут же взял себя в руки и сказал (откуда только во мне красноречие взялось!), что я и так целый год ждал, что работаю инструктором в аэроклубе и без неба жить не могу.

- Я по комсомольскому призыву. Ведь стране надо сто пятьдесят тысяч летчиков! Если не можете зачислить курсантом, то оставьте работать при школе... Не могу я так просто домой возвратиться!..

Начальник школы взъерошил рукой волосы, улыбнулся:

- Ну, что с этими орлами поделаешь? Затем надавил пальцем кнопку в столе.

- Запросите Ульяновскую летную школу, - сказал он вошедшему командиру в авиационной форме, - есть ли у них одно вакантное место для инструктора аэроклуба. Телеграмму дайте за моей подписью.

- Слушаюсь! - ответил военный и вышел. Начальник школы встал.

- Вот так, товарищ Голубев. Пока придет ответ, поживете у нас. А сейчас идите к дежурному, передайте мое приказание разместить и накормить вас.

Я начал благодарить его, но он сделал суровый вид:

- Ладно, ладно... без нежностей. Главное - что из Ульяновска ответят. Если возьмут, то их и благодарите.

Два дня, прожитые в летной школе, показались мне вечностью. Но вот, наконец, меня вызвали в штаб.

- Повезло вам, товарищ Голубев! - сказал, улыбаясь, начальник школы. Согласились они принять вас. Вот документы и - мое письмо начальнику Ульяновской школы. Счастливого пути!

Как на крыльях, летел я в казарму. Схватил чемодан - и к поезду. Только бы скорее, только бы снова не опоздать!

Ульяновск... Город, где рос и мужал великий Ленин. Все здесь полно необыкновенной значимости - и улицы, и дома, и набережная Волги. От волнения у меня перехватывало дыхание.

Отыскал летную школу. По длинному коридору прошли мы с посыльным до большой, обитой черной клеенкой двери.

- Ну вот, вам сюда, - сказал посыльный и пошел дальше.

Я остановился перед дверью, на которой было написано: "Полковник Урус". Неожиданно дверь распахнулась, и прямо передо мной оказался высокий полковник. На груди - боевые ордена. Серые глаза, спокойное лицо:

- Вы ко мне?

- К вам, товарищ полковник! - И тут же доложил, что прибыл на учебу из Ачинского аэроклуба.

Полковник приветливо пожал мне руку, пригласил в кабинет, предложил сесть. Как удивился я его простоте - ведь он боевой, заслуженный летчик, а относится ко мне так внимательно, как к равному! Садиться я, конечно, не стал - просто неудобно было при таком командире сидеть. Полковник посмотрел мои документы, прочел рекомендательное письмо и положил на него руку:

- Добро! - Он тут же вызвал дежурного по штабу и коротко приказал: Проводите товарища в карантин и поставьте на довольствие. Память до мельчайших подробностей сохранила события тех дней.

Помню строгую медицинскую комиссию, краткие отзывы врачей: "В норме", "Здоров", "Годен без ограничений".

...Во дворе летной школы построились четкие квадраты курсантских отрядов. В одном из них

стоял и я. Перед строем - командиры в выходной форме, при орденах. Подана команда. Наступила торжественная тишина. Начальник штаба зачитывает приказ:

- Зачислить курсантами Ульяновской летной школы... Голубева Георгия Гордеевича...

Я стоял, преисполненный благодарности людям, которые помогли мне осуществить мою мечту. Настроение было такое, что, казалось, без крыльев, сам взлечу в высокое небо.

Шел 1939 год...

ВПЕРЕДИ КРЫЛАТОЕ БУДУЩЕЕ

Ульяновская школа пилотов Осоавиахима была старейшей кузницей авиационных кадров, она готовила инструкторов-летчиков для аэроклубов. Из ее стен вышло немало искусных педагогов-летчиков, мастеров пилотажа, прославивших Родину замечательными рекордами! Многие ее воспитанники, выполняя свой интернациональный долг, проявили чудеса храбрости и героизма в горячих воздушных боях в небе Испании, в боях с японскими самураями.

Нам, новичкам, приятно было слышать такое из уст преподавателей и старших товарищей. Мы понимали, что нам оказано большое доверие, что нас призывают держать равнение на лучших. Но очень трудно было представить себя такими, как прославленный питомец школы Герой Советского Союза Герасимов, как награжденный двумя орденами Красного Знамени начальник школы Урус, который участвовал еще в гражданской войне, громил басмаческие банды, дрался, проявляя образцы мужества и героизма, в дальневосточном небе с японцами. Нам тогда казалось просто невероятным стать вровень с ними.

После зачитания приказа о зачислении нас курсантами мы были распределены по группам и отрядам и приступили к изучению теоретического курса. Назывался этот период "теркой". Нам предстояло, перво-наперво, изучить все науки, имеющие отношение к авиации: аэродинамику летательных аппаратов, теорию полета самолета, материальную часть самолетов и двигателей, пройти штурманскую и метеорологическую подготовку, овладеть методикой и навыками обучения курсантов аэроклубов. И, безусловно, хорошо закалиться идейно. Это предусматривала программа политической подготовки.

С первых же дней началась напряженная учеба в классах, лабораториях и в поле. Занимались мы увлеченно, с высоким подъемом. Все горели одним общим желанием:

как можно лучше, полнее познать законы авиации, с которой мы навсегда связали свою жизнь.

Занятия проходили в хорошо оборудованных классах и лабораториях. Преподаватели и инструкторы, а также обслуживающий персонал обладали большим опытом обучения летного состава. Начальник школы полковник Урус учил нас искусству воздушного боя - и не только с преподавательской кафедры, но и непосредственно в небе, демонстрируя и тактическую зрелость, и физическую выносливость, и непреклонную волю к победе.

Командиры отрядов Рюмин и Чазов, инструкторы Белужников и Богданов, преподаватели по самолетам - Турбин, по моторам - Вотинцев - в буквальном смысле захватывали нас и знанием своего предмета, и искусством преподавания.

За три месяца мы изучили материальную часть самолетов Ут-2, Ут-1, Р-5 и моторов М-11, М-17. Позже приступили к изучению самолета И-15 "бис"; а также мотора М-22. Занимались много и усидчиво, порой допоздна. Отстающих не было.

Школа жила и действовала по строгому армейскому укладу, по воинским уставам. Время было точно рассчитано, сутки расписаны расписанием дня: занятия, внутренний наряд, караульная служба, отдых - все как положено. Никаких нарушений общепринятых норм, никаких отступлений.

То время хорошо помнится мне. И особенно запомнился день принятия воинской присяги. Он был особенным, не похожим на остальные дни, и мы к нему готовились с большой ответственностью.

В 10 часов в актовом зале школы выстроился наш отряд. Вытянувшись, как говорят, в струнку, строй замер. Курсанты, чеканя шаг, один за другим подходили к столу, за которым стояли командир с комиссаром, и в торжественной обстановке произносили слова присяги. "Я, гражданин Союза Советских Социалистических Республик, вступая в ряды Красной Армии..."

В этот день все мы ходили взволнованные. Мы были горды от сознания, что стали настоящими воинами Красной Армии, что ответственность за судьбу Родины ложится теперь и на нас - молодых летчиков.

Вспоминается один курьезный случай, происшедший со мной в те дни на посту.

Как-то, находясь в карауле на аэродроме, я охранял один из ангаров. Завывал ветер. Было зябко. В свете ламп хлопья снега казались крупными комками ваты, падающей нивесть откуда. Мысль все время возвращала меня почему-то к недавнему разводу караулов. Навязчиво повторялось строгое предупреждение: бдительность и еще раз бдительность.

"А условия как раз на руку разным там диверсантам!" - думал я с тревогой, пристально всматриваясь и вслушиваясь в густую темень. Но видел я лишь белые хлопья снега, слышал только завывание ветра.

По моим подсчетам прошло уже около часа, как я заступил на пост. Значит, осталось еще столько. Постоял немного под "грибком" - и снова зашагал вдоль стены. Ветер по-прежнему рвал полы шинели, бросал в лицо холодные и мокрые комья снега. Узкая полоса света обрамляла по периметру ангар. А дальше - черная стена, кромешная темнота. Дошел до угла. Теперь кругом, и в обратный путь.

"А что за углом? Ну-ка, выгляни, посмотри! - заговорило во мне желание. - Вдруг что-то подозрительное?.."

Выглянул. И в тот же миг получил удар по голове. Как стоял - так и присел. Шея стала мокрой, что-то потекло за спину. "Наверное, кровь!" подумал я и мгновенно нажал спусковой крючок. Прогремел выстрел предупреждение о нападении на часового. Теперь - бороться! Я приподнялся и стал искать глазами диверсанта. Но его нет! Где же он? И тут взгляд мой упал на большую глыбу мокрого снега, которая лежала рядом. "Так вон оно что..." Я облегченно вздохнул. Мне стало ясно, что произошло: мокрый снег, отяжелев, сполз с крыши ангара в тот самый момент, когда я выглянул из-за угла... Печально и смешно! Однако - поздно: был выстрел и ко мне уже спешили на помощь. Из темноты выпрыгнул на свет запыхавшийся начальник караула, за ним появились вооруженные караульные.

- В чем дело? - взволнованно спросил начальник караула.

Я объяснил.

- Молодец! Действовал, в общем, решительно и верно, мало ли что могло случиться! - похвалил

он меня.

После этого случая я стал еще бдительнее нести караульную службу, еще лучше относиться к своим служебным обязанностям.

Незаметно проходили напряженные дни учебы, занятия в классах чередовались с занятиями на аэродроме...

Но вот всех нас взбудоражила радостная новость: школа должна получить боевые самолеты-истребители, и будет она теперь готовить не только летчиков-инструкторов для аэроклубов, но и летчиков-инструкторов для школ ВВС.

В начале нового года нас собрали в актовом зале и полковник Урус объявил:

- У нас создается отряд, который будет летать на истребителях И-15 "бис" по программе применительно к школам ВВС. Формировать его будем после прохождения курсантами медицинской и мандатной комиссий. Кто будет признан годным служить в военной авиации - того переводим в новый отряд.

В зале воцарилась напряженная тишина.

Вдруг встала девушка.

- Курсант Шахова. Как будет решаться вопрос с нами? - спросила она. Можем ли мы рассчитывать стать истребителями или нет?

- Нет, - ответил полковник. - У девушек все остается без изменений. Они будут продолжать учиться по старой программе.

Чтобы читателю было все ясно, разъясню: две осоавиахимовские школы Ульяновская и Херсонская - принимали девушек, окончивших аэроклубы, которые затем выпускались летчиками-инструкторами для своих же аэроклубов.

Итак, кто же эти счастливицы? Кто из нас пройдет строгую медицинскую комиссию, не менее придирчивую мандатную комиссию и станет военным летчиком, причем летчиком-истребителем? С каким нетерпением все мы ждали того дня, когда зачитают список курсантов, отобранных для службы в военной авиации! Говоря "все мы", я нисколько не ошибаюсь. Мы действительно все горели желанием стать летчиками-истребителями.

И вот этот день наступил. Нам зачитали список. Значился в нем и я. Радости моей не было предела.

Спустя неделю, нас, будущих летчиков-истребителей, перевели в другое здание, расположенное на берегу Свяги, недалеко от аэродрома.

Программа нашего обучения была переработана применительно к курсу школ Военно-Воздушных Сил. Появились у нас новые предметы - тактика ВВС, общая тактика, и другие. Работы было много, но никто из нас не унывал. Мы учились - и имели неплохие результаты. А в предвыходные и выходные дни находили время даже сходить и в увольнение.

Ульяновск расположен на высоком правом берегу Волги. Он имеет свою богатую историю. Здесь находятся замечательный Дом-музей В. И. Ленина, картинная галерея, оперный театр. В Ульяновске, бывшем Симбирске, родился и учился Владимир Ильич Ленин.

...Солнечным летним днем на площади Ленина собрались тысячи горожан. В четком строю застыли воины гарнизона, держим равнение и мы, курсанты. Сегодня состоится открытие памятника В. И. Ленину. Медленно сползает с монумента покрывало, гремит оркестр, и волнами катятся овации над волжскими просторами. Вот он стоит перед нами, наш вождь и учитель, устремленным вперед взором указывая нам путь в светлое завтра!

Торжественным маршем, чеканя шаг, проходим мы перед памятником, давая этим клятву вождю до конца быть верными его великому делу.

К концу апреля 1940 года мы закончили "терку" и успешно сдали все экзамены. Как только снег сошел с полей, наш отряд выехал в лагерь, где мы начали восстанавливать на самолете Ут-2 утраченные за зиму навыки. Параллельно с полетами на самолете Ут-2, на И-5 отработывали руление. Машина эта была к тому времени уже снята с вооружения, однако у нас ее приспособили для отработки у летчика выдерживания направления с опущенным и поднятым хвостом самолета. Такие упражнения предшествовали самостоятельным полетам на И-15 "бис". Цель рулежки заключалась в том, чтобы научить курсанта строго выдерживать направление при взлете и на пробеге после посадки.

Самолет И-15 "бис" был строгим, как при взлете, так и при посадке, и требовал от летчика повышенного внимания. Достаточно было чуть-чуть замешкаться, как машина тут же начинала отклоняться от оси взлета влево или вправо, а это могло привести к аварийной ситуации.

Через месяц мы восстановили технику пилотирования на Ут-2 и приступили к самостоятельным полетам на самолете И-15 "бис".

Самолеты Ут-2 и И-15 "бис" отличались друг от друга даже конструктивно. Ут-2 - учебный двухместный моноплан, а И-15 "бис" - боевой одноместный истребитель, полутораплан. Он несколько тяжелее Ут-2, и, естественно, пилотировать его было значительно сложнее. Короче говоря, полет на "бисе" требовал хорошей выучки. Инструктор В. Белужников, опытный летчик-методист, сравнительно быстро сумел передать нам все тонкости полета на "бисе".

Первым из нашей группы самостоятельно стартовал на И-15 "бис" В. Лещенко.

Вскоре пришло время и мне произвести первый самостоятельный полет на И-15 "бис".

Инструктор представил меня командиру отряда Кудряшову. Разговор командира со мной был деловым и походил на экзамен: Кудряшов задавал мне вопросы, слушал ответы, иногда поправлял меня, энергично показывая руками то одно, то другое положение машины в воздухе. Особенно детально Кудряшов пояснил способы исправления возможных ошибок на взлете и посадке.

Наконец мне было дано разрешение на самостоятельный полет. Занимаю место в кабине истребителя. На предварительном старте инструктор снова напоминает, как дается газ, как выдерживать направление при взлете... Запускаю мотор, выруливаю на исполнительный старт. Стартер взмахивает флажком - разрешает произвести взлет.

Еще раз, как положено по инструкции, осматриваюсь вокруг, проверяю, все ли готово для взлета. Кажется, все. Даю сектор газа. Из выхлопных патрубков мотора вырывается мощный металлический гул. Самолет идет на взлет. Плавно, соразмерно разбегу машины, отдаю ручку управления от себя. Хвост самолета постепенно приподнимается до горизонтального положения. По ориентиру на горизонте строго выдерживаю направление взлета. И вот истребитель, набрав необходимую скорость, легко отрывается от земли. Некоторое время

выдерживаю самолет на высоте одного метра, затем плавным движением ручки управления на себя перевожу его в угол набора. И истребитель быстро несет меня ввысь. Теперь я... один на один с воздушной стихией!

По заданию выполняю над аэродромом два круга и захожу на посадку.

Посадку произвожу удачно.

Заруливаю на линию предварительного старта. Инструктор, не сделав никаких замечаний, приказывает выполнить еще один полет.

Взлетаю снова. Пилотирую теперь увереннее и задание выполняю еще чище. Посадку произвожу опять удачно.

- Молодец! - после моего доклада говорит инструктор. - Так и держите, товарищ Голубев!

Радостным возвращался я в этот День с аэродрома. Еще бы: отныне и на всю жизнь я - военный летчик!

Шло время... Мы закончили летную программу на И-15 "бис", успешно сдали государственные экзамены.

Настроение у всех бодрое, приподнятое. Трудная пора - позади, мечта каждого из нас - стать военным летчиком - осуществлена!

Впереди - приказ о присвоении воинских званий, приказ о назначении и выпускной вечер...

Но проходит месяц, а никакого приказа нет. В чем дело? Что случилось? Нам поясняют, что в стране не одна наша летная школа, что пока, мол, нарком обороны подпишет приказ, пока бумаги придут в Ульяновск... В общем, надо набраться терпения и еще немного подождать.

Но нам не терпится! И это естественно. Ведь выпуск - это не только торжественный день, темно-синяя командирская форма с двумя "кубарями" в голубых петлицах и крылышками на рукаве... Это прежде всего путевка в большое небо, в самостоятельную жизнь!

Да, произошло то, чего мы никак не ожидали. Сбылось предположение некоторых наших старших товарищей по выпуску. С нами, двадцатилетними, в школе инструкторского состава учились и люди с более солидным жизненным опытом, на несколько лет старше нас по возрасту:

было им по двадцать пять, а то и по тридцать лет...

- Лейтенантского звания молодым не дадут! - утверждали они. - Вот увидите!

Слова эти оправдались: лейтенантами мы не стали. Нарком обороны ввел в действие приказ, которым выпускникам летных школ присваивалось только звание "старший сержант" или "старшина".

Но разве для нас было главным: лейтенантские кубики на петлицах и синяя форма? Разве за этим мы с таким трудом пробивались в летные школы? Нет, конечно! Главным для нас было - небо! Летать - вот что для нас было самым главным.

...Гремел оркестр. Нам зачитали приказ о назначении. Звания, сказали нам, будут присвоены в частях. Мм прощались друг с другом, с командирами, наставниками - и на выпускном вечере

пели любимую песню:

Бросая ввысь свой аппарат послушный Или творя невиданный полет, Мы сознаем, как крепнет флот воздушный, Наш первый в мире пролетарский флот! Все выше, и выше, и выше Стремим мы полет наших птиц!..

Мыслями мы были далеко-далеко в своем крылатом будущем.

В СТРОЕВЫХ ЧАСТЯХ. ШКОЛА ОРЛОВ

Стучали колеса... Я вместе с товарищами по летной школе ехал к нашему новому месту назначения - на Кавказ.

После Ростова-на-Дону мы все чаще и чаще выглядывали в окна. Чувствовался юг - ветер был теплый, упругий, природа щедрая, непривычная. А когда за окнами встали над горизонтом голубые горы Кавказа, когда совсем рядом с поездом показались воды Каспия, я совсем потерял и сон, и покой. Мне, сибиряку, все это казалось сказкой, и как-то не верилось, что я еду на Кавказ!

В Тбилиси мы приехали часа в два дня. Вещи сдали в камеру хранения и сразу же направились в штаб ВВС Закавказского военного округа. Там нам и зачитали приказ о новом назначении: всех нас направляли летчиками-инструкторами во вновь организуемую школу в Цнорис-Цхали.

Утром следующего дня местным поездом мы прибыли в Цнорис-Цхали. На маленькой станции нас встретила группа командиров: начальник штаба подполковник Гагарин, комиссар школы Аристархов и майор Михайлов и капитан Турпак. Они поздравили нас с прибытием, сказали, что уже давно ждут,

Природа здесь была необыкновенная. Особенно красивым был сам аул Цнорис-Цхали. Расположен он у подножия горы, весь в садах и зелени, журчит на перекатах по камням речушка; своеобразны сложенные из камня сакли с черепичными крышами, а вдали громоздились величественные горы Кавказского хребта. Воздух казался голубым, а большие горы находились вроде бы совсем рядом. И только со временем я убедился, что это обман зрения: до гор очень далеко. Нельзя было скрыть радости - кто-то затянул песню, и все мы дружно подхватили ее.

Итак, здравствуй, солнечная Грузия! Здравствуй, большая самостоятельная жизнь!

До чего здорово чувствовать себя сильным и нужным людям! До чего хорошо, когда рядом такие же, как ты сам, романтики неба, а вообще-то обыкновенные парни сороковых годов.

Когда прибыли контейнеры с самолетами У-2, Ут-2 и технический состав, работа в школе закипела вовсю. Собирали самолеты на аэродроме, который располагался недалеко от аула. Конечно, никакого специального покрытия, никакой специально оборудованной полосы на аэродроме не было. Строений тоже никаких не было. Просто ставили контейнеры из-под самолетов и в них хранили имущество, Жили мы в спортзале, спали на двухъярусных койках, но никто не ныл, не жаловался на трудные условия быта: всех нас захватывала одна страсть, одно желание - поскорее услышать звук самолетных моторов!

В долине щебетали птицы, звучали голоса работающих у самолетов людей, но каждый из нас понимал: это - еще не аэродром, это - еще не школа летчиков! Вот когда запоют моторы - это будет жизнь, это будет музыка!

Часто приезжал на аэродром начальник школы полковник Попов - среднего роста, коренастый, спокойный, немногословный. В недавнем прошлом он был летчиком-испытателем при одном из военных заводов. И вот теперь принял под свое командование летную школу. Мы полюбили Попова как-то сразу, за искренность за чуткость, которую он оказывал каждому, с кем приходилось ему встречаться. Беседуя с нами, Попов, улыбаясь, говорил:

- Ничего, еще немножко - и наступит веселая жизнь!

При словах "веселая жизнь" лицо его оживлялось, серые глаза светились лукавством - чувствовалось, что Попов, как и мы, живет небом, что он, как и мы, истосковался по самолету. Подходя к техникам, он обычно торопливо бросал: "Работайте, работайте, товарищи! На меня не обращайтесь внимания!". А сам, как бы между прочим, то с одним, то с другим поговорит, посочувствует, выслушает пожелания, просьбы, иной раз и сам поможет, где надо подставит вместе с другими плечо под тяжелый самолетный мотор.

Так же, как и Попов, на аэродроме почти всегда находился комиссар Аристархов. Он тоже помогал нам и словом и делом.

Выходных для нас не существовало, свободного времени не было. Разве что те недолгие часы, когда шумной веселой гурьбой ходили мы в баню. Для этого надо было взобраться на гору, метров на 900 выше нашего гарнизона - там приютился небольшой грузинский городок Сигнах. Идти в гору по тропинке было трудно и непривычно. Мы подталкивали друг друга, шутили. А в городе на нас удивленно смотрели люди; с почтением рассматривали мужчины, диковато, с любопытством косились женщины. Военные под Сигнахом появились совсем недавно, и местные жители еще не привыкли к нашей форме, к нашему языку. Да и мы тоже не понимали ни слова из того, о чем они говорили.

Но вскоре все мы приобрели учебник грузинского языка и через некоторое время где словами, где жестами, могли довольно сносно объясняться и разговаривать с местными жителями. Теперь, когда мальчишки вслед нам кричали: "Гамарджоба, летчики!" - мы понимали, это означает: "Здравствуйте, летчики!".

Вскоре, нам присвоили воинские звания. Тем, кто был постарше возрастом, старшинское. Мне и сверстникам моим - старшего сержанта.

Мы сдали зачеты и приступили к полетам на Ут-2. Теперь над долиной не смолкал рокот авиационных моторов, а в небе, потеснив орлов, кружились самолеты. Началась, как говорил полковник Попов, веселая жизнь, которая была всем нам очень по душе.

Уставали мы страшно, но зато в короткое время восстановили уровень летной подготовки и были готовы к обучению курсантов.

Политзанятия с нами проводил комиссар Аристархов. Каждый день задумчиво глядя на карту Европы, он неторопливо рассказывал нам о событиях, происходящих в мире. Все чаще на политзанятиях звучало слово "Германия". Площадь Германии постепенно, как чернильное пятно, расплзалась по Европе и уже поглотила такие страны как Чехословакия, Австрия, Польша...

На политзанятиях между нами вспыхивали жаркие споры насчет советско-германского пакта о ненападении, возникали разные вопросы и в душе каждого был какой-то горький осадок неясности и тревоги. Конечно, тревога та была далека от боязни или чего-нибудь подобного. Молодые, уверенные в себе и в технике, доверенной нам, мы беззаветно верили в силу и

несокрушимость Красной Армии и Военно-Морского Флота.

Наш учебный аэродром был расположен в нескольких километрах юго-восточнее Цнорис-Цхали, в Алазанской долине. Летное поле было покрыто ковром зеленых трав, которые в середине лета выгорали и становились желто-бурыми, жесткими, а грунт - твердым, как камень, но не пыльным. Вдоль арыков, обрамлявших аэродром с севера и запада, стояли высокие пирамидальные тополя, кипарисы, тянулись виноградники.

В этой долине, рядом с арыками и садами, располагались стоянки самолетов, штабные и эскадрильские помещения, сделанные из контейнеров и самолетных ящиков.

Дни были теплые, солнечные. С аэродрома один за другим стартовали самолеты: мы учили курсантов летать. В стремлении курсантов поскорее вылететь самостоятельно узнавали себя. Давно ли сами вот так же старались воздать у инструктора мнение, что готовы к самостоятельным полетам, что "созрели", и, конечно, друг перед другом старались не ударить лицом в грязь.

Курсанты - народ молодой, горячий. Они, как говорится, на лету схватывали все, чему учили мы их, и не удивительно, что в группах у инструкторов с каждым днем оставалось все меньше и меньше "пассажиров".

Я не помню такого курсанта, который бы относился к своей летной профессии равнодушно. Во всяком случае, в моей группе таких не было. Разумеется, у нас не обходилось и без "приключений". Но "приключения" эти имели под собой причину весьма далекую от равнодушия курсантов к летной профессии.

Мне вспоминается курсант Копейкин. Высокий, худенький, лицо белое, интеллигентное, высокий лоб, черные задумчивые глаза. Копейкин славился цепкой памятью и математическими способностями. Все, что касалось аэродинамики, усваивал быстро и прочно, но вот не везло ему, когда дело касалось применения теории на практике. Товарищи по учебе взлетали и садились самостоятельно - сколько восторженных рассказов и впечатлений! А Копейкин... он по-прежнему летал только с инструктором Морозовым, проходя вывозную программу.

Однажды Копейкин вылетел с командиром эскадрильи майором Михайловым, и тот, передав курсанту управление, весь полет наблюдал за ним, анализировал его действия. И хотя Копейкин довольно грамотно провел полет и неплохо посадил машину, Михайлов все же остался им недоволен. Инструктору он сказал:

- Летать-то летает, но знаешь, как-то все не то... И сделал неопределенный жест растопыренной пятерней.

А программа "поджимала", и Морозов, видимо, решил рискнуть: инструкторы иногда рискуют, такова профессия! Взвесил все "за" и "против" - и при нас же в "квадрате" состоялся его разговор с комэском.

- Добро! - сказал Михайлов, - только проинструктируй его, собери в кулак, а то он какой-то... - И опять хотел сделать этот свой жест - в воздухе покрутить растопыренной пятерней, но раздумал, и просто махнул рукой. Примерно через час мы стали свидетелями самостоятельного вылета Копейкина на истребителе И-15 "бис".

Большого роста, нескладный на вид Морозов долго маячил на крыле истребителя у кабины, где сидел готовый к вылету Копейкин: понятное дело, он давал "ценные указания", последнее

напутствие своему питомцу. Но вот Морозов спрыгнул с крыла и, отбежав в сторону, поднял над головой руку, а затем резко махнул: "Вылет разрешаю!".

Мотор взревел, самолет порулил к исполнительному старту. Чувствовалось, что машину ведет "ас" - стартер испуганно отскочил в сторону, а самолет, слегка клюнув носом, замер почти у стартовой черты.

- Ничего, - как бы успокаивая себя, сказал Морозов, - просто волнуется парень.

В это время Копейкин поднял правую руку - попросил разрешение на взлет.

Вернулся на место стартер, и самолет, пилотируемый Копейкиным, пошел на взлет. В "квадрате" сразу же прекратились разговоры, все стали следить за взлетающим самолетом. Но что это? В середине разбега Копейкин не выдерживает направление взлета и самолет уклоняется влево. Еще, еще... Вот уже с полуопущенным хвостом он мчится на дальнюю стоянку самолетов. Скорость явно не та, чтобы взлететь, да и куда же теперь взлетать-то... На дальней стоянке паника. Техники и механики выпрыгивают из самолетов и разбегаются в стороны.

- Что ты делаешь?!

- В стоянку врежешься! - гремит на все поле багровый от волнения и стыда инструктор Морозов, точно Копейкин может его услышать. - Да поворачивай же! Правой ногой! Правой держи!

Копейкин и впрямь "услышал" - круто развернул самолет и теперь уже помчался на "квадрат", на нас. Хватая табуретки и скамейки, свалив щиты стартовки на землю, бросились и мы врассыпную. И в это время над нашими головами пронесся на бреющем полете самолет, ведомый Копейкиным. Взлетел все же. Хоть с обратным курсом, но взлетел.

Мы, тяжело дыша, стали возвращаться в "квадрат". Облегченно вздохнули, что обошлось без жертв, но на душе было тревожно, понимали: главное теперь впереди. Как-то он сядет, этот Копейкин?

- Посадке запрет! Крест выложи! - прокричал финишеру майор Михайлов. Комэск волновался, что Копейкин, сделав круг, пойдет на посадку. А так, видимо, решил он, "походив" в воздухе, придет в себя.

На инструктора Морозова вообще тяжело было смотреть - насупился, красный - и курит одну за другой папирсы, не выпуская из поля зрения самолет Копейкина.

Михайлов дал запрет на взлет остальным самолетам. В воздухе был один Копейкин. Он летал по большому кругу и по малой "коробочке". Прошло минут 25. Мы с тревогой ждали, чем все это кончится. Наконец, Михайлов скомандовал разрешить посадку, и Копейкину расстелили на траве посадочный знак - букву "Т".

Копейкин прошел на высоте 100 метров, покачал крыльями: "Вас понял". Самолет стал заходить на посадку. Третий разворот, четвертый... Только бы не спешил теперь выравнивать.

Мы очень волновались за Копейкина. Как хотелось помочь ему, подсказать, но законы авиации сороковых годов были суровы: радиосвязи нет, и летчик должен принимать правильное решение и выходить из трудного положения сам.

Копейкин понял, что не рассчитал, и, дав газ, ушел на второй круг.

Однако при втором заходе повторилась та же ошибка, правда, ^расчет на посадку был теперь лучше, и вот Копейкин заходит на посадку в третий раз. Заход почти нормальный. К месту вероятного приземления побежал инструктор Морозов. Отчаянно жестикулируя руками, он стал подавать Копейкину сигнал: "Садись, садись!" При этом Морозов, вытянув руки вперед, то вскидывал их вверх, то, приседая, опускал вниз, что означало: "Ниже... Ниже!"

Копейкин стал убирать газ и повел самолет на снижение. Грубо коснувшись колесами земли, истребитель сделал небольшую серию "козлов", в конце пробега круто развернулся влево, задел крылом за землю и остановился.

Стало так тихо, что мы услышали, как щебечут птицы, да где-то далеко прогудел паровоз. И вдруг раздался топот: то инструктор Морозов помчался к "своему чаду". А Копейкин вылез из кабины, отстегнул парашют, бросил его в траву и, пошатываясь, побрел в противоположную от "квадрата" сторону!

- Копейкин! Копейкин! - закричал Морозов. Од догнал курсанта и что-то долго объяснял ему. А затем вместе они подошли к командиру эскадрильи.

- Ну что же ты, братец? Разве можно такие номера откалывать? - сердито заговорил Михайлов.
- Не цирк ведь! Что молчишь?

- Не выйдет из меня летчика!.. Ходить мне по земле, товарищ майор... сказал негромко, точно надломленным голосом, Копейкин.

Мы и сами понимали, что случай с Копейкиным, происшедший при самостоятельном вылете, не просто неопытность. Это то, о чем в народе говорят: "Не в свои сани не садись!". Если нет у человека так называемой "летной хватки", значит, летчика из него никогда не получится. Тут уже ничего не поделаешь.

Но как же могло произойти такое ЧП? В чем причина? Казалось бы, все в порядке: Копейкин был в группе опытного инструктора Морозова, который не первый год работал с курсантами и в другой школе не один выпуск сделал. Копейкин получил вывозную программу даже большую, чем другие курсанты, и стремление у него к летному делу было.

Я тоже много думал над этим. И пришел к выводу, что, скорее всего, причиной ЧП было слабое знание своего воспитанника инструктором Морозовым.

Инструктор должен изучать характер курсанта не только в воздухе, но и на земле. Ведь в воздухе, как бы трудно ни пришлось, курсант всегда знает: "Инструктор рядом. В случае чего - поможет". А каков курсант на земле? Каковы его характер, привычки, склонности? Копейкин проявлял большие способности в аэродинамике, математике, но, как оказалось, в то же время "славился" в повседневной курсантской жизни рассеянностью и медлительностью. У него даже кличка была - Павлин. Знай обо всем этом Морозов - ЧП с Копейкиным, возможно, могло и не случиться.

Нас, инструкторов, собрали в методическом классе и случай этот "разложили по косточкам". После ЧП с Копейкиным я стал еще внимательнее изучать характеры курсантов своей группы, постоянно интересовался их бытом, досугом...

Группа мне досталась хорошая, а одним из лучших курсантов был Шмелев высокий, горбоносый и несколько угловатый с виду. Все, чему я его учил, Шмелев усваивал быстро.

Координацией движений он обладал изумительной. Находясь в воздухе, он как бы сливался в единое целое с пилотируемой машиной. Выполнял ли, Шмелев фигуры высшего пилотажа, шел ли на посадку всегда знал, когда и сколько оборотов дать мотору, какой угол должен занять самолет. Ни больше, ни меньше, а точно! Иной раз в зоне даже казалось, что Шмелев угадывает мои мысли на расстоянии. Вводит, бывало, он самолет на петлю Нестерова, а я сижу во второй кабине и думаю: "Ну, пойдешь на предельную перегрузку?". И в ту же секунду Шмелев, словно "услышав" мои мысли, увеличивает обороты мотора и более энергично берет ручку управления на себя. Скорость растет, и меня все сильнее вдавливают в спинку сиденья: ясно - петля Нестерова будет выполнена что надо!

Обычно после приземления только начнешь давать ему замечания по прошедшему полету, а он тут же с вопросами: "А можно ли? А если попробовать?"

Да, этим пытливым и способным юношей я был доволен. Шмелев обладал врожденным даром летчика-истребителя.

Был еще у меня курсант Борис Вовченко. Красивый, чернобрый украинец. С горячим характером. Бывало, только сядем в кабине, я еще ремни пристегиваю, а он уже готов, ерзает на месте, ему не терпится поскорее начать взлет. Вовченко также считался лучшим из моих воспитанников, но Борис, в отличие от Шмелева, допускал больше ошибок. И причиной их были в основном его горячий характер, его торопливость. Позже он это понял, разумеется, не без моей помощи, и обычно горячность свою старался "охлаждать".

Чем жарче палило летнее солнце, тем "жарче" были наши летные дни. Каждый курсант моей группы, как и курсанты других групп, делал по 5-6 посадок в одну летную смену. Вскоре нам стало тесно на одном аэродроме - не хватало всем "неба" - и наша эскадрилья перелетела ближе к реке Алазани, где имелась хорошая грунтовая площадка. Поставили палатки, привезли самолетные ящики, в которых разместили техимущество. И... снова загудели моторы, зазвенело небо!

По ночам нам надоедали шакалы. Из-за протяжного воя мы подолгу не могли уснуть. Мой товарищ по палатке инструктор Григорьев, слушая осточертевший нам вой, обычно шутил:

- Недовольны авиацией. Протестуют, шакальники!

А рано утром, когда на востоке едва угадывалась розовая полоска зари, сигналист поднимал нас, и начинался новый трудовой летный день.

Готовя из курсантов летчиков-истребителей, я старался почаще напоминать и себе о личной летной подготовке.

"Помни, - говорил я себе, - ты - военный летчик! Потребуется - должен сесть в боевую машину и драться так, чтобы чертям стало тошно, а врагам и подавно. Что у меня есть и чего у меня нет? Любовь к летной профессии? Безусловно, есть. Решимость? Это не простой вопрос. Прежде всего, решимость - это сочетание уверенности в себе, в своем оружии, помноженное на волю". Я не считал себя робким, но, анализируя свои летные успехи, свои данные летчика-истребителя, находил у себя и немалые просчеты и недостатки. Я взвешивал все "за" и "против". "Готовность к подвигу? Готов ли я?" Здесь снова все сводилось к вопросу, сформирован ли я, как воздушный боец? Ведь тому же Нестерову было бы безрассудно идти на выполнение своей знаменитой ныне петли, не обладая блестящим (по тому времени) комплексом летных данных и навыков. Тот же таран надо знать, как совершить, надо суметь совершить одного желанного для этого мало.

Садясь в кабину самолета Ут-2, я помнил задачи, стоящие передо мной. А когда случалось летать с комэском Михайловым или с командиром отряда Зубченко, я учился у них искусству точного расчета, оценки воздушной обстановки и принятию быстрого правильного решения.

Обычно мне очень нравилось летать с комэском Михайловым на проверку техники пилотирования. Уйдем, бывало, в зону, начнем комплекс высшего пилотажа и вдруг при выполнении какой-нибудь горизонтальной фигуры мотор останавливается, а Михайлов спокойно говорит:

- Я выключил мотор. Рассчитывайте и садитесь без мотора!

Я вспоминаю, как проходили эти упражнения в аэроклубе, и действую спокойно и уверенно. Посадить самолет следует так, чтобы коснуться колесами земли у посадочного знака "Т", а иначе об отличной оценке нечего и думать.

Михайлов был мудрым учителем. Чтобы инструкторы не привыкли к наземным ориентирам при посадке с остановленным мотором, "не сживались с обстановкой", он всегда менял зоны и высоту полета, а это приучало нас к внимательности, развивало глазомер, вырабатывало быструю реакцию.

Инструкторскую работу я любил. Вылетишь с курсантом в зону, дашь ему команду приступать к выполнению каскада фигур высшего пилотажа, а сам сидишь во второй кабине, следишь за тем, как пилотирует самолет твой ученик, и если легко, свободно льется каскад фигур, на душе становится тепло, и ты искренне радуешься и за него, и за себя. Это ни с чем не сравнимое чувство гордости трудно передать. И не важно, какой у тебя полет - десятый или сотый. Все равно каждый раз снова и снова испытываешь чувство упоения полетом, небом, ветром, скоростью и силой. Сознаешь, как велик и дерзок человек, сумевший взлететь над своей вечной колыбелью - Землей.

Сидишь в кабине. Четко работает мотор, стрелки приборов "как вкопанные" стоят на положенных значениях, за бортом самолета слышится тугий свист воздушных струй, а внизу проплывают поля, зеленые долины, леса, словно игрушечные города, реки, озера...

Далеко-далеко простирается горизонт, и чем выше поднимаешься, тем дальше он отодвигается, тем мельче становится все находящееся внизу. А самолет послушен тебе. Только возьми ручку на себя - как сразу же горизонт начнет проваливаться, уплывать вниз, и вот его нет - только синее небо, пронизанное солнечными лучами, над головой.

Неведомые силы придавливают тебя к сиденью - перегрузки все растут, дыхание затрудняется, все тело наливается тяжестью, ноги и руки становятся словно свинцовые.

Затем постепенно из-под головы снова надвигается горизонт, исчезает перегрузка - можно переводить машину в горизонтальный полет.

Даешь координированным движением ручку управления и ножную педаль в левую или правую сторону, и самолет тут же, незамедлительно начинает вращаться, выполнять левую или правую "бочку". Интересное ощущение: смотришь на капот мотора, и кажется, что не самолет вращается, а земля и небо вращаются вокруг самолета. Вроде бы не сам ты вращаешься, а заставил крутиться землю и небо вокруг себя!

Выводишь снова самолет в горизонтальный полет. Едва вывел, ставишь его в набор градусов под 45, отдаешь ручку от себя, и появляется ни с чем не сравнимое чувство невесомости, и ты валишься, летишь в голубую поющую бездну...

Это и есть настоящая романтика во всей своей красоте и прелести, которая захватывает в свой вечный плен каждого, кто, как говорится, "вдохнул чистый озон пятого океана".

- Посмотрим настоящих истребителей! - шутит, бывало, наш командир звена лейтенант Лепин, кивая на проносящихся мимо стрижей. В его словах есть доля истины. Хотя мы и готовим летчиков-истребителей, и сами давно не новички в летном деле, но что значит наша техника пилотирования в сравнении с полетами стрижей? Как стремительно взмывают они вверх, как круто, сложив крылья, пикируют в ущелье!

Мы частенько подкармливали стрижей хлебными крошками, которые они с удивительной ловкостью подхватывали на лету. Любили мы и подразнить стрижей, помахать на них руками, посвистеть. Стрижи незамедлительно принимали наш вызов - они начинали "воздушный бой". Да не как-нибудь! Свечой взмывали вверх и со стороны солнца мчались прямо на нас. Они словно понимали, что мы не простые зрители, а летчики и что ни одна их атака не пропадет даром получит оценку.

Стриж с большой скоростью мчится прямо на Лепина, а Лепин тоже не из робких - стоит в полный рост и руки назад спрятал. Азартная игра: кажется, вот-вот стриж, не рассчитав, не успеет отвернуть - и наш приятель получит таранный удар в лицо, но нет! Перед самым лицом Лепина стриж резко отворачивает - нам даже вроде бы слышен свист воздуха. Молодец! Да и Лепин тоже не подкачал. Выстоял, глазом не моргнул, а это нелегко. Я тоже пробовал - не сразу привык.

А уже на следующий день мы, инструкторы, запрокинув головы, следим с земли за "воздушным боем" наших курсантов и с удовлетворением отмечаем: "Зреют истребители!"

Вскоре в нашу школу поступила новая машина - истребитель И-16, тактико-технические данные которого были гораздо выше, чем у истребителя И-15 "бис".

Для начальника школы полковника Попова И-16 был уже "старым знакомым": он летал на нем в ту пору, когда работал на авиационном заводе испытателем. Поэтому он показал нам на И-16 такую блестящую технику пилотирования, такую высокую культуру полета, что все мы невольно позавидовали ему. С этого дня мы начали осваивать истребитель И-16.

Мы часто наблюдали, как высоко в синеве безбрежного неба Кавказа старые орлы учили молодых орлят искусству парящего полета. Иногда и наши курсанты, как бы соревнуясь с орлами в мастерстве, отрабатывали в это время самостоятельные полеты в зону и по маршруту - захватывающее зрелище! Бывало, отойдешь недалеко от "квадрата", ляжешь на мягкую, теплую траву и, подложив руки под голову, долго всматриваешься в безоблачную высь.

Лежишь - и мечтаешь: как интересно все же устроен мир! Нет у него ни начала ни конца. И все же когда-то человек поднимется в эту бесконечную пустоту Вселенной. И шаг за шагом начнет прокладывать себе путь к звездам, бесчисленное множество которых видишь в ночи над головой - мерцающих и еле заметных, далеких и близких, больших и малых...

И вдруг восторгешься от захватывающих своей фантазией мыслей и переведешь взгляд на громадную цепь гор с вершинами, покрытыми снегом. И видишь, как в небе, распластав свои еще не окрепшие большие крылья, орлы стаяй робко описывают круг за кругом: то снижаются, то вновь набирают высоту, да такую, что становятся еле заметными, а затем уходят куда-то в горы.

Спустя некоторое время стая снова показывается в небе и повторяет свой "учебный" полет.

И так - изо дня в день, от простого - к сложному старые орлы "проходят программу" со своими орлятами, которые с каждым часом растут и крепнут. Наконец время подходит и к одному из самых сложных элементов орлиной школы пикированию, при котором отрабатывается стремительное падение к земле и точность выхода из пикирования.

Вот старый орел, первым сложив крылья, пикирует к земле, а затем выравнивается и снова поднимается вверх, к стае. Вслед за старым начинают повторять "упражнение" молодые орлята. С каждым разом "задание" усложняется, пикирование становится более глубоким и продолжительным.

Обучение длится до тех пор, пока не окрепнут, не наберут силы молодые крылья. А потом наступает самый ответственный момент в жизни каждого орленка - "экзамен на зрелость".

С огромной высоты, с парящего полета орлята камнем падают вниз и у самой земли, расправив во всю ширь свои могучие крылья, на какое-то мгновение как бы зависают на одном месте, чтобы схватить добычу в когти, и снова устремляются ввысь. Ошибки здесь не должно быть. Здесь должны быть точный расчет и сила в крыльях. Если молодой орел переоценит свои возможности, ошибется, то это будет стоить ему жизни.

Но так бывает редко. Обычно весь выводок орлят успешно выдерживает неписанный для них экзамен, после которого они становятся уже орлами и у каждого из них начинается самостоятельная жизнь.

...Наступил и наш день, наш праздник: школа дала Родине сто боевых летчиков-истребителей. И наши орлята получили путевку в небо.

Часть II. ИСПЫТАНИЕ ОГНЕМ

ВОЙНА

22 июня 1941 года... Это был самый обыкновенный воскресный день солнечный, небо синее-синее, на фоне которого ослепительно блестели снежные вершины Кавказских гор. На душе у нас было легко и весело от сознания, что еще одна трудная летная неделя закончена и что нами по праву заслужен отдых.

Как и обычно в выходные дни, мы, летчики, вместе с техниками направились ранним утром по холодку в небольшой городок Сигнах, расположенный высоко на горе. Посмотрели кино, а затем зашли в небольшой, единственный в Сигнахе ресторанчик, славившийся своими шашлыками.

Нас любезно встретил Сандро - немолодой тучноватый грузин, местный чародей кулинарии. Сандро уважал летчиков, и каждый раз, когда мы приходили, он хоть на минутку оставлял свою жаркую кухню и, вытирая о передник руки, спешил нам навстречу, приглашая за стол:

- Добро пожаловать, дорогие друзья! Кто моего шашлыка не едал - тот в Сигнахе не бывал!

Потом он удалялся готовить шашлыки, а мы, чтобы скоротать время, выходили на веранду покурить.

Так было и в тот день. Стоя у барьера, мы любовались живописным видом городка, беседовали неторопливо о жизни, строили всевозможные планы.

- Смотрите, что там происходит! - крикнул кто-то вдруг из летчиков, указывая рукой вниз, на

центральную городскую улицу. Действительно, происходило что-то непонятное. Люди собирались в небольшие группки, о чем-то оживленно говорили. Другие куда-то бежали, останавливались, размахивали руками, что-то объясняя, снова бежали.

Что же произошло?

В это время на веранду вбежал инструктор второй эскадрильи Обухов. По дороге в ресторан он приотстал от нашей компании.

- Товарищи, война! - крикнул Обухов.

Мы не сразу осознали это слово. Окружили Обухова, стали его расспрашивать.

- Сейчас... по радио... - сбивчиво, волнуясь, начал он рассказывать, передали сообщение...

Мы стрелой вылетели из ресторана и пустились по крутой, мощенной булыжником дороге на центральную площадь города.

Да, все так и есть! У репродуктора близ кинотеатра стояли молчаливые люди, внимательно ловившие каждое слово диктора. Здесь же были и старики, которым молодые грузины торопливо пересказывали суровые слова первой фронтовой сводки. В нашем сознании как-то не укладывалось, что именно сейчас, ясным июньским утром, от Балтийского до Черного морей идут жестокие бои. Но это было так...

Когда мы прибежали на аэродром, наши курсанты и летно-технический состав были уже на построении. Мы быстро переоделись в форму и тоже встали в строй.

Начальник школы полковник Попов открыл митинг. Слово взял заместитель начальника школы по политчасти батальонный комиссар Аристархов. Коротко сообщил он о вероломном нападении гитлеровской Германии, о развернувшихся ожесточенных боях по всей нашей западной границе, о мобилизации всех сил страны на отпор врагу.

Затем выступали летчики, техники, механики. Люди возмущались, негодовали, заявляли о своем желании отправиться на фронт. Мой друг Баланин, крепко сжав зубы, сказал:

- Ну, смотрите, фашистские псы! Придет время - завоюете, да будет поздно!

Каждому из нас весть о войне оборвала какие-то планы, мечты, в каждом сердце заняла щемящая тревога за нашу Родину, за родных, близких...

Потянулись длинные военные дни. По радио передавали тревожные вести: враг рвется к столице нашей Родины - Москве. Армия сражается за каждую пядь земли. В воздушных боях, несмотря на численное превосходство вражеской авиации, наши летчики показывают образцы мужества и героизма.

Подвиги капитана Гастелло и многих других наших братьев волновали и вдохновляли нас. Мы искренне верили в нашу славную авиацию, верили в то, что не сегодня-завтра враг будет остановлен и разбит.

Школа наша перешла на уплотненную программу подготовки курсантов-летчиков. С самого рассвета и до темноты в небе непрерывно стоял гул моторов. Мы летали в две смены, делая по пятьдесят вылетов в смену на один самолет: фронту нужны летчики!

В один из дней после окончания полетов нас прямо здесь же, на аэродроме, собрал начальник школы. Рядом с ним стоял батальонный комиссар.

- Товарищи летчики! - сказал полковник Попов, - фронту нужны бойцы-истребители. Кто желает поехать на фронт и готов драться с фашистами шаг вперед!

Весь наш строй сделал шаг вперед - только загудела земля.

- Спасибо! - растроганно произнесли в один голос Попов и Аристархов.

Затем начальник школы, немного помолчав и справившись с волнением, сказал:

- Мы подумаем... Мы отберем необходимое число добровольцев. А кто останется - не огорчайтесь: должен же кто-то и здесь, в тылу, готовить летные кадры для фронта!..

На следующий день нам зачитали список отъезжающих на фронт. Моя фамилия была названа в числе десяти фамилий летчиков-добровольцев. На сборы - два дня. Собираясь, я кое-что из своих вещей роздал друзьям, кое-что оставил хозяевам, где жил на квартире.

И вот долгожданный час настал. Нас торжественно провожали. На плацу был построен весь личный состав школы. Полковник Попов и батальонный комиссар Аристархов произнесли напутственные речи. Мы в ответ заверили товарищей, что на фронте не посрамям чести нашей школы, что задание партии и правительства выполним!

Через два дня мы приехали в тот город, где формировалась наша истребительная часть. Еще издали заметил наспех замаскированные самолеты И-15 "бис". Видимо, будем воевать на них.

Бывалые летчики, уже понюхавшие пороху, проводя меня с чемоданом в дверь, тут же незамедлительно стали изощряться в остротах:

- Эй, парень, куда это ты с таким пульманом собрался?

Понятное дело - авиация без шуток не может, и шутников во все времена на аэродромах хоть отбавляй. Но как бы там ни было, мне стало неловко, и уже на следующий день я поспешил избавиться от "пульмана" и лишних вещей. Себе оставил только пару белья да фотоаппарат "ФЭД", с которым я впоследствии прошел всю войну и который мне помог многое сохранить на память.

Фронтвики нас встретили дружелюбно. Распределили по эскадрильям - и началась наша новая жизнь. Мы готовили материальную часть, расчищали взлетно-посадочную полосу, которую все время заносило снегом...

Время было трудное. Полеты производились редко: не хватало горючего, запасных частей. А тут еще мартовская слякоть, грязь, перемешанная со снегом.

Унты и одежда у нас были вечно мокрые, а за день так находишься, что к вечеру еле добираться до койки. На наш вопрос "Почему мало летаем?" майор из штаба недовольно буркнул:

- Погодите, налетаетесь еще!

Каждый вечер, сгрудившись у старенького репродуктора, мы слушали сводки Совинформбюро, спорили, обсуждали создавшуюся обстановку. Бои на всех фронтах шли по-прежнему

ожесточенные.

Я, как и большинство из нас, все время думал о фронтовой жизни, рвался поскорее начать боевые дела. Но вот к нам приехал начальник штаба полка и зачитал приказ Верховного Главнокомандующего, в котором говорилось: всех летчиков-инструкторов, прибывших в марте, вернуть обратно в свои школы.

Это известие свалилось на нас, как снег на голову. И хотя мы понимали, что возражать и доказывать что-то бесполезно, - приказ есть приказ, - все же попросили командование полка повременить денек-другой: может, в Москве передумают - все бывает! - летчики-то очень нужны фронту.

- Вот именно, очень нужны фронту, - отпарировал начальник штаба полка. - Так что езжайте и готовьте летчиков фронту.

Как же мы теперь будем смотреть в глаза своим товарищам, когда вернемся в школу? Но ничего не попишешь - приказ! Как назло, и документы на этот раз нам выдали тут же, незамедлительно, без всяких проволочек. А мы еще надеялись: пока оформят документы, пока то, да се... А там глядишь... Но ничего этого не случилось, и пришлось нам возвращаться обратно.

Настроение у всех было пресквернейшее. Но мы зря расстраивались. В школе нас встретили как фронтовиков, хотя ни одного вражеского самолета мы не видели, даже в воздухе.

Командир эскадрильи майор Михайлов сказал:

- А мы знали, что вы вернетесь - и ваши группы курсантов снова закреплены за вами.

Вскоре мы привели себя в порядок, успокоились: кто-то ведь должен, действительно, готовить летные кадры для фронта.

И все же вышло по-нашему! Правда, не сразу, но вышло. Как-то нам, "горемыкам", поручили перегнать самолеты УТИ-4 на один из аэродромов, расположенных на юге страны. Здесь находился центр комплектования и пополнения фронтовых частей летным составом. Был, это, своего рода, перевалочный пункт летчиков. И с кем ни поговоришь - каждый уверен, что без него фронт не обойдется и что именно ему кто-то из штаба обещал ускорить оформление в боевую часть. Мы сдали самолеты и ждали оформления документов, прислушиваясь, кто что говорит.

- Ну вот что, хлопцы! - сказал как-то один из нашей группы, Дубровский. - Победителей не судят. Давайте, пока мы здесь находимся, потревожим начальство, "постучимся", может, и нам откроют? А выгонят - так выгонят, нам не привыкать!

Так мы и постановили. И уже на следующий день с утра обратились к начальнику штаба запасного авиаполка со своей просьбой, рассказав ему по порядку всю историю, приключившуюся с нами.

- Ну и народ! - сокрушенно покачал он головой. И к нашей неопишуемой радости вдруг сказал:

- Хорошо. Обещаю. Заберем вас в действующую авиацию! Только сразу это сделать пока невозможно. Сейчас у нас организуются ККЗ - курсы командиров звеньев, хотите там заниматься? Начало занятий со следующей недели.

Хотим ли мы? Что за вопрос? Конечно. Мы с радостью согласились. Наш остро слов Ахапкин тут же расшифровал ККЗ по-своему - "кое-как зацепились!".

Начальник штаба свое слово сдержал, и через несколько дней мы приступили к занятиям. Они были организованы хорошо; проводили их опытные фронтовые летчики и инженеры. Учеба нас захватила, особенно нам нравилось изучать тактику воздушного боя и использование самолетов различных типов в воздушном бою.

Недели две спустя нашу группу вызвали утром в отдел кадров полка. Начальник отдела кадров сказал, что с нами желает побеседовать командир штурмового полка. Встреча с ним состоялась в тот же день. Мы, конечно, догадались, что нам будут предлагать перейти в штурмовую авиацию, которая уже тогда становилась грозной силой в борьбе с наземными войсками фашистских захватчиков.

Командир штурмового полка оказался опытным боевым летчиком и хорошим агитатором. На его груди сверкали орден Ленина и три ордена Красного Знамени. Он радушно встретил нас в штабе, познакомил с летчиками своего полка, у которых на гимнастерках, как и у него, сверкали ордена и медали.

Тут, в части, мы неожиданно для себя увидели портрет нашего товарища по Ульяновской школе Сынбулатова. На его груди было немало орденов. Внизу под портретом надпись, говорящая о том, что этот летчик является гордостью полка. Сынбулатов смотрел на нас с фотографии и точно спрашивал: "Что задумались, друзья? Профессия штурмовика не хуже профессии летчика-истребителя!" Командир полка повел нас к самолету Ил-2, показал нам его, сообщил тактико-технические данные и боевое применение.

- Это, товарищи, грозная машина, фашисты называют ее "черная смерть". Летчик-штурмовик, как никто другой, видит плоды своей работы, видит панику и ужас в фашистских колоннах. Его, как родного брата, любят и ждут наши пехотинцы.

Так говорил командир полка, и мы почувствовали, что он по-настоящему влюблен в свое оружие и в совершенстве владеет им.

- Ну что, товарищи, кто желает в наш полк? Мы быстро переучим - и на фронт!

Тут же несколько наших товарищей дали согласие перейти в штурмовой полк. Командир с радостью принял их.

Мы же - "твердые истребители" - остались верны своему призванию и решили, что у нас еще будет не меньше шансов расчитаться с гитлеровцами за все их злодеяния, за все их черные дела. По интенсивности нашей подготовки мы почувствовали, что скоро, очень скоро пойдем в боевые полки!

Так оно и произошло. Через несколько недель нас, оставшихся летчиков, вызвали в отдел кадров, выдали нам предписания и отправили прямо на фронт в 229-ю ИАД (истребительная авиационная дивизия), которой командовал генерал-майор авиации Шевченко. Нас распределили по полкам. Дубровский, Сокольский и я попали в 40-й ИАП, а остальные ребята - в 84-й ИАП.

Мне на первых порах не повезло: я подхватил где-то малярию, и уже по дороге на фронт она меня начала трепать - температура временами доходила до 39о. Мы добирались, как говорят, на перекладных - на машинах, на открытых железнодорожных платформах. Болезнь от этого только прогрессировала. Не успел я приехать на место, где размещался наш полк, как меня

сразу же отвезли в лазарет. И так, вместо строевой части я оказался... в лазарете.

Лечение проходило медленно. Иногда я сидел у окна и с грустью думал: "Мои друзья уже, наверное, воюют, а я ничем не могу им помочь".

Целыми днями мне слышен был гул самолетов, уходящих на боевые задания и возвращавшихся обратно. Порой сквозь рев наших моторов пробивался пронзительный звук "мессершмиттов", и тогда раздавался грохот зениток, стучали пушечно-пулеметные очереди. Все это мне говорило о том, что идет воздушный бой. С каким нетерпением в такие минуты я ждал своего выздоровления! Как хотелось мне скорее прийти своим товарищам на помощь!

Однажды вечером меня навестили Дубровский и Сокольский. Они сообщили, что моего товарища Женю Шахова сбили "мессеры" прямо над нашим аэродромом. Группа пришла тогда с задания и стала заходить на посадку. В это время два "мессера" атаковали самолет Шахова, и он прямо на глазах всего полка сгорел в воздухе.

Я не мог представить себе, что Евгения уже нет в живых, ведь я хорошо знал его! Мы с ним много поработали в школе в одной эскадрилье, даже сидели в летной столовой за одним столом. И вот его нет...

Да, к бою надо готовиться как следует, и во фронтовое небо взлетать нужно во всеоружии! Война не признает слабых, не прощает тем, кто допускает промахи. Значит, надо учиться у летчиков, которым довелось уже не раз и не два встретиться в бою с фашистскими асами, нужно знать тактические приемы врага, знать слабые и сильные стороны немецких самолетов.

Здоровье мое вскоре пошло на поправку: шатаюсь от слабости, я начал выходить на воздух, выбирал место поудобнее и наблюдал за небом. Меня одолевали противоречивые чувства: с одной стороны, я понимал, что я еще слаб и идти в бой мне сейчас нельзя, а с другой, как-то неловко, стыдно было лежать в одной палате с ранеными в воздушных схватках. Мне хотелось немедленно покинуть лазарет. Я стал торопить врачей, досадуя на медицину, что не придумала еще лекарство, которое бы сразу излечивало от малярии.

- Ох, парень, парень! - сказал мне с грустью главный врач лазарета. Разве на одну малярию нужно быстровылечивающее лекарство? Нам бы препарат такой, чтобы смертельно раненные и безнадежные выживали - какие люди уходят...

Да, и он, врач, и я, летчик, оба понимали, что такого волшебного лекарства пока нет и что лучшее лекарство сегодня - это смерть врага. Чем больше будет уничтожено фашистских захватчиков - тем больше хороших людей останется жить на земле.

Наконец через двадцать дней меня выписали из лазарета, и я возвратился в полк. К тому времени мои товарищи Дубровский и Сокольский уже летали на боевые задания. И хотя не имели еще на своем счету сбитых фашистских самолетов, но уверяли, что сбивать их можно!

Меня представили всем летчикам полка. Я смотрел на них и думал, что мне крепко повезло: я попал в семью опытных воздушных бойцов, таких, как Чупиков, Баранов, Шлепов, Додонов, Пилипенко...

Я уже физически окреп, и меня стали "проводить" на УТИ-4 по кругу и в зону. Затем, когда я восстановил технику пилотирования, командир эскадрильи капитан Пилипенко слетал со мной в зону и дал "добро" на самостоятельную работу.

Приказом по части за мной закрепили боевой самолет. Это был уже старенький истребитель

И-16, вооружение его состояло из двух крыльевых пулеметов "ШКАС" нормального калибра и двух "РС". Но я и такому самолету был рад. Чтобы успешнее воевать, на разборах воздушных боев я внимательно прислушивался к выступлениям командиров, к рассказам опытных летчиков, делившихся впечатлениями после удачно проведенных схваток с врагом. Даже самые разрозненные, отрывочные данные, касающиеся тактики немецких истребителей, я старался как-то осмыслить, понять.

В скором времени погибли мои друзья Дубровский и Сокольский. Дубровский был сбит в воздушном бою, а Сокольский погиб при штурмовке вражеской механизированной колонны.

И вот я узнаю, что завтра лечу на задание. Значит, завтра я получу боевое крещение. Скрывать не Стану: поволноваться мне пришлось изрядно. Я пытался мысленно, по рассказам своих боевых товарищей, нарисовать картину завтрашнего боевого вылета, а в голову лезла другая мысль: "А может быть, полет практически будет проходить совсем не так, как я предполагаю?"

Одно дело - слушать рассказы о боях и боевых вылетах, другое - самому слетать и провести бой. Меня волновали многие вопросы воздушного боя и боевого вылета. Например, как быть, если я лечу самым крайним в строю или, как в авиации говорят, замыкающим, а в это время мне в хвост для атаки заходят "мессеры"? Что же я должен делать? Какой надо выполнить маневр?

Мне отвечали:

- Ты должен развернуться "мессеру" в лоб и атаковать его. Затем, после атаки, пристроиться к своей группе.

Это говорили опытные летчики, побывавшие не раз в боях и имевшие на своем счету сбитые самолеты. Не верить я им не мог. Но и понять их мне тоже было трудно. "Как же так, - размышлял я, - мне в хвост для атаки заходит пара "мессеров", я разворачиваюсь им навстречу и, открыв огонь, тоже перехожу в атаку. Но моя ведь группа продолжает идти дальше на цель. Значит, атакуя "мессеров", я отрываюсь от нее и улетаю в противоположную сторону. Но после такого маневра мне долго придется догонять свою группу, чтобы пристроиться к ней. Да и "мессеры" этого не допустят..."

Другие товарищи говорили, что, наоборот, ни в коем случае отрываться от группы нельзя, иначе сразу же собьют. Кому же верить? Я придерживался второго мнения. И решил, что если завтра при выполнении задания сложится такая обстановка, то любыми путями буду держаться в строю.

На следующий день полк выполнял прежние задачи: штурмовал наземные укрепления врага, сопровождая истребителей-бомбардировщиков - "чаек" на боевые задания, вел воздушную разведку.

После обеда командир звена лейтенант Григорьев подозвал меня к себе:

- Товарищ старший сержант Голубев, готовьтесь к вылету на боевое задание.

- Есть! - ответил я и побежал к своему самолету. Наконец-то!

Техник был у самолета и заполнял формуляр.

- Самолет готов к вылету? - спросил я.

- Так точно!

Мы еще раз, уже вместе с техником, осмотрели мой истребитель, и я, убедившись в его готовности, пошел в эскадрилью.

В четыре часа дня командир полка подполковник Чупиков собрал летчиков, участвующих в очередном вылете, и поставил задачу: двумя шестерками истребителей И-16 сопровождать истребителей-бомбардировщиков И-153 и совместными бомбардировочно-штурмовыми ударами уничтожить скопление живой силы и техники противника в районе Малгобек. Боевой порядок на маршруте истребителей-бомбардировщиков - колонна двух восьмерок. Первую прикрываю я своей шестеркой, вторую - капитан Пилипенко; Высота полета до цели-1500 метров, над целью - 1000 метров. Встреча с истребителями-бомбардировщиками в воздухе над аэродромом. Вылет в 17 часов.

- Вопросы ко мне будут? - обратился к нам Чупиков. Все молчали.

- По самолетам!..

ПЕРВЫЙ БОЕВОЙ ВЫЛЕТ

В 17.00 раздается команда: "По самолетам!"

Я спешу к своему "ишачку". Механик докладывает о готовности показывает большой палец. Пулеметы снаряжены полным боекомплектом, под крылья подвешены реактивные снаряды. Это уже не учебные стрельбы - это вылет на боевое задание.

Команду на взлет пока не дают, и кажется, что сижу я в кабине целую вечность. Смотрю на часы: 17.05. Еще раз мысленно повторяю задачу, осматриваю кабину, приборы. Наконец, самолет ведущего группы поднимает пыль и спешит к старту. Взлетаем парами. Мы со старшим лейтенантом Григорьевым в последней паре. Ко второму развороту вся группа в сборе. Едва набираем высоту, как замечаем ударную группу истребителей-бомбардировщиков. Любуюсь их четким строем.

Летим к линии фронта. На высоте 1500-2000 метров видимость ухудшается, появляется дымка. Погодные условия довольно сложные, земля еле просматривается, а ведь и нам - истребителям прикрытия придется наносить удары по наземному противнику в такую погоду, и, чего доброго, могут неожиданно, на большой скорости подойти "мессеры".

Мне становится смешно от таких дум: для чего же мы тогда в небе, если "чего доброго" бояться? Бьют же их ребята - и я попробую. Подумаешь, невидаль - "мессеры"; волков бояться - в лес не ходить!

Иногда сквозь густую дымку проглядывает земля, и вот, совсем неожиданно в большом "окне" я увидел линию фронта.

Чем ближе подлетаем к ней, тем рельефнее картина: отчетливо видно, как горят дома, сараи, видны линии окопов, подбитая техника на дорогах.

На горизонте справа появляется несколько точек. Вскоре становится ясным, что это "мессершмитты". Набирая высоту, они, как на воздушном параде, оставляя за собой шесть легких дымков, заходят нам в хвост. Мы заметили врага вовремя, начинаем маневрировать: сходимся и расходимся на разных высотах, делаем, как говорят летчики, ножницы. А "мессеры", не обращая внимания на наши маневры, тем временем выходят на прямую для атаки. Вижу, заходят на крайнего. А крайний - я...

Мысль работает спокойно, четко. "Так... Как раз тот вариант, о котором я думал, тот, о котором не раз спрашивал у более опытных летчиков. Развернуться им в лоб? Но ведь тогда я оторвусь от своих и наверняка не смогу удачно выйти из неравного боя. Что же делать? Маневр! Пока маневр, и не давать им вести прицельный огонь, а дальше будет видно".

Начинаю маневрировать. Первые трассы проходят где-то в стороне... Но что это? Все шесть "мессеров" резко взмывают вдруг вверх и выходят из атаки. Вскоре выясняется: это подошли на выручку "лагги" и связали фашистские истребители боем.

Под нами - передний край. В небе, справа и слева, выше нас и ниже вздуваются разноцветные шары - оранжевые, серые, коричневые, желтые: бьют немецкие зенитки.

Стараясь сохранить боевой порядок и строй, маневрируем. "Мессеры" ведут бой выше нас с истребителями ЛаГГ-3. А истребители-бомбардировщики уже пикируют на позиции фашистских войск. Теперь наша задача - надежно прикрыть их.

Десятки огненных пунктиров тянутся к самолету. Заглядишься - и они прошьют тебя насквозь. Вижу, как истребители-бомбардировщики покрыли черными разрывами весь передний край. Обработав его, они набирают высоту. Теперь "чайки" сами прикрывают нас, а мы атакуем. Вперед! Я направляю машину к земле. Внизу - сплошные клубы дыма и пыли. Цели не видно. Куда стрелять? Но внизу - враг, и я нажимаю на гашетки.

Ведя огонь, проносимся над султанами дыма. Ведущий выводит истребитель из атаки, то же делаю и я.

На какой-то миг теряю из вида истребитель старшего лейтенанта Григорьева. И вдруг, что это? Прямо под носом моего самолета, как в проявителе, когда печатаешь фотоснимки, появляется камуфлированный, дымчатого цвета "мессершмитт". На крыльях черные кресты, кок винта желтый.

"Мессер" появился так неожиданно, что я даже растерялся. Пока размышлял, что предпринять, "мессершмитт" правым разворотом нырнул вниз.

В небе, как мне показалось, царил неразбериха: справа, слева, внизу и вверху проносились наши и вражеские самолеты, и я даже опасался, как бы не столкнуться с кем-нибудь из них.

Конечно, позже я понял, что никакого хаоса тогда как раз и не было: летчики обеих наших групп действовали смело, точно и решительно. Но для меня этот бой ведь был первым.

От разрывов зенитных снарядов в небе образовались серые небольшие облака, которые постепенно расплзались и вскоре совсем исчезли. Наши самолеты стали уходить из района атаки, и я, пристроившись к одному из И-16, следовал в общей группе истребителей.

Только теперь я перевел дух и почувствовал, какими нелегкими были минуты над линией фронта. Нет слов и нет красок, чтобы описать и обрисовать тот ад, что творился на земле и в воздухе.

Управлять машиной стало труднее - давала себя знать усталость. Гимнастерка прилипла к телу, но расслабляться еще рано, и я приказывал себе: "Держись. Внимание и еще раз внимание!".

"Мессеры" нас не преследовали, хотя, по рассказам бывалых летчиков, в подобных случаях вражеские истребители долго "висят на хвосте".

Через некоторое время ведущий группы истребителей-бомбардировщиков покачал с крыла на крыло, что означало: "Следуем домой". И-153 пошли дальше, а мы развернулись и вскоре увидели свой аэродром. На душе стало легко и радостно. Все хорошо, все в порядке! Вот и закончен первый боевой вылет.

СТАНОВЛЕНИЕ БОЙЦА

"Птицу видать по полету". Эта пословица как нельзя лучше применима к летчику во время боя. Действия опытного воздушного бойца неторопливы, рассчитаны по времени и месту в воздушном пространстве, но они же, когда требуется обстановка, стремительны до Молниеносности. Именно это и обеспечивает успех.

У молодого же летчика еще недостаточно выработано внимание, не хватает навыков, которые необходимы ему в бою.

Быстро меняющаяся воздушная обстановка, ее скоротечность, резкие световые и звуковые эффекты, маневры противника - все это требует четких действий, быстрой реакции. Здесь неумолимо действуют и такие факторы, как инерционность сознания и памяти, различная степень реакции на ориентировку относительно земной поверхности и маневрирующего противника и, наконец, законы боевого азарта и самосохранения, в результате которых летчик или необдуманно храбро атакует - "лезет на рожон", либо, наоборот, начинает обороняться, уступая инициативу врагу.

Нелегко учесть все эти факторы, все "за" и "против", не сразу приходит умение сосредоточить внимание на главном. Безусловно одно: надо безукоризненно владеть техникой пилотирования самолета, знать его технические и боевые возможности так, как знаешь себя самого. За каждую ошибку в небе, за каждый промах летчику нередко приходится расплачиваться собственной жизнью или жизнью боевого товарища. Жестокая расплата!

Летчики 40-го истребительного авиационного полка были "втянуты" в боевые действия, имели уже значительный боевой опыт. Постепенно и у меня росло количество вылетов.

Бои в небе шли непрерывно, но я не попадал в критические положения все больше приходилось действовать в группах, состоявших из опытных воздушных бойцов, я научился повторять их четкие, обдуманные маневры, прикрывать их атаки. Я стал лучше ориентироваться в боевой обстановке и уже начал делать первые, примитивные пока, попытки навязывать свою инициативу противнику.

...Разведка донесла, что на одном из аэродромов фашистское командование сосредоточило до двухсот самолетов различных типов. Необходимо было нанести удар. Для этой цели выделили 22 истребителя-бомбардировщика И-153 и 16 истребителей И-16. Командовать общей группой назначили командира полка истребителей-бомбардировщиков.

Генерал Шевченко, наш командир авиадивизии, принял участие в разработке и составлении плана боевых действий сводной группы. Учли все: схему стоянок вражеских самолетов, какому летчику на какую цель заходить, кому дублировать заход, кому прикрывать группировку.

В указанное время наши истребители попарно взлетают с аэродрома и в назначенной точке встречаются с группой истребителей-бомбардировщиков. Идем на штурмовку. Над линией фронта попадаем под плотный огонь, однако проходим на большой скорости удачно, без потерь.

Аэродром противника открылся внезапно. Да, все было так, как нам говорили. Стоянки буквально забиты немецкими самолетами: здесь и Хе-111, и Ю-88, и Ю-52...

Нас заметили - было видно, как по полю и на стоянках аэродрома забегали, засуетились фигурки. Гитлеровские летчики и техники спешили занять боевое положение. Заклубились две пыльные дорожки - это выруливали два дежурных "мессершмитта".

Ведущий наших истребителей всей четверкой атаковал взлетающих "мессеров", и те вспыхнули, так и не успев подняться с полосы. Над стоянками выросли черные клумбы бомбовых разрывов. Наши самолеты встали в круг и начали поочередную штурмовку аэродрома. Земля окуталась дымом - вражеские стоянки почти не просматривались.

Минут десять штурмуем. В воздухе, кроме наших самолетов, никого не видно. Но вот появляются "мессеры", вызванные по радио с соседнего аэродрома. Вступаем с ними в бой. Судя по действиям "мессершмиттов", летчики на них бывалые. Но и в нашей группе большинство знает почем фунт лиха. Начались петли, виражи, боевые развороты. Из стволов пушек и пулеметов вылетали длинные и короткие трассы очередей.

В память врезалось вот это: навстречу друг другу несутся два истребителя - наш и фашистский. Бьют из всех огневых точек и сходятся в лобовую. Длится это мгновение. Кто первый отвернет, кто не выдержит? Огненное облако, оглушительный взрыв - и, кувыркаясь, летят к земле пылающие обломки, льется огненный дождь бензина, еще секунду назад наполнявшего самолетные баки... Все, что осталось от двух самолетов и двух летчиков...

Кто он, наш летчик? Этого мы пока не знаем, я даже не успел заметить номер машины. Кажется только, что он из группы ведущего наших истребителей из тех, что уничтожили двух "мессеров" на взлетной полосе.

В этом бою я прикрывал Григорьева, а он, в свою очередь, действовал в составе звена прикрытия наших истребителей.

Ведущий нашего звена на вираже сбивает "мессера". Горит кто-то из наших ребят. Тянутся к земле черные шлейфы дыма...

Время на исходе. Оттягиваемся к линии фронта, а затем пытаемся оторваться от "мессеров". Это не удастся, так как нам надо прикрывать истребители-бомбардировщики, а они имеют меньшую скорость, чем наши И-16. Бой не прекращается и над линией фронта. Снова вспыхивают цветные огненные шары зенитных разрывов, тянутся с земли пушечно-пулеметные трассы. Мы теряем еще одного товарища - не успел, видимо, маневрировать и попал в скрещении нескольких зенитных очередей.

Приходим на аэродром. Нас двенадцать - четверо уже не вернутся. Но враги заплатили за их гибель дорогой ценой: по сообщению разведки, в воздушном бою сбито несколько "мессершмиттов", а на аэродроме уничтожено 32 фашистских самолета, большой склад боеприпасов, десятки машин и другой аэродромной техники. Уничтожено также и немало живой силы противника.

Мы узнаем имя героя, совершившего лобовой таран над вражеским аэродромом: командир эскадрильи капитан Иван Пилипенко. В этом бою он уничтожил также и одного из взлетающих немецких истребителей.

Весной 1943 года наш полк перебазировался в Сальские степи, севернее Кизляра. На этом участке линии фронта, как таковой, не было. Сыпучие пески, барханы... При небольшом, но постоянном ветре барханы кочуют с одного места на другое, засыпая встречающиеся на пути селения и дороги, не говоря уже об окопах и траншеях.

Фашистское командование направило в Сальские степи специальные части, спешно переброшенные из Африки, солдаты которых имели опыт боевых действий в пустыне.

Активно действовала вражеская разведка. На легких броневиках фашистские разведчики часто вклинивались в боевые порядки наших подразделений.

Мы поддерживали боевые действия кавалеристов соединения генерала Кириченко. Порой он сам ставил нам боевую задачу на разведку и штурмовку гитлеровских войск. Частенько нам удавалось "засечь" застрявших в песках фашистских разведчиков. Рейды их броневинов всегда сходили безнаказанно.

Еще раньше кто-то в шутку прозвал наши И-16 "веселыми ребятами". Так вот, наши "веселые ребята" в те дни трудились на совесть.

От вылета к вылету я продолжал думать о том счастливом дне, когда мне удастся поймать в прицел "мессера". Но время шло, а мне все не везло.

...Наша шестерка уходит на прикрытие наземных войск с задачей одновременно вести разведку. Я уже сравнительно неплохо ориентируюсь в воздушном бою - знаю, когда пойти в атаку, когда и каким маневром выйти из-под вражеского огня.

Мы атакуем фашистскую часть, вклинившуюся в боевые порядки наших сухопутных войск, видим, как бегут и падают под нашими очередями вражеские солдаты, как бросают они боевую технику и оружие.

Закончив штурмовку, некоторое время летим параллельно предполагаемой линии фронта, затем разворачиваемся и идем домой. Внизу однообразная картина - пески, пески...

Но что это? Большое стадо скота, сверху похожее на колышущееся серое озеро, движется во вражеский тыл. Снижаемся: пастухи - немецкие солдаты. Овцы, коровы, испугавшись рева авиационных моторов, шарахнулись в сторону, часть "пастухов" залегла, другие спешат забраться поглубже в стадо. Если так еще разок зайти, только теперь уже справа, то коровы и овцы побегут прямехонько в расположение наших войск. Наверняка не мне одному пришла в голову такая мысль. Вижу: старший группы капитан Шлепов дает сигнал "Делай, как я!" и заходит на стадо на бредущем. Следом за ним, только с интервалом, то же делаем и мы.

"Пастухи" отстали от стада, мы дали по ним несколько очередей и "погнажи" стадо к себе. Когда горячее было на исходе, ушли на свой аэродром. Доложили командованию о выполнении боевого задания и о нашей инициативе.

Командир полка сразу же поднял в воздух четверку истребителей и послал их в район, где находилось стадо, а генерал Кириченко выслал навстречу подразделение кавалеристов: не пропадать же народному добру. Шутка ли, около 1500 голов скота отбили у врага! Вышестоящее командование, в свою очередь, отметило нашу инициативу благодарностью.

Все это, конечно, хорошо: и задание командования выполнили, и народное добро спасли. Но как быть с личным боевым счетом? Я ведь - военный летчик!

В очередном воздушном бою желание сбить вражеский самолет было настолько велико, что я, не раздумывая, пошел в атаку на одного из "мессеров". Как мне показалось, он мог бы стать моей первой боевой добычей. Да, это как раз тот вариант. Гитлеровец меня не видит. Сейчас я сблизусь и... Но фашист меня заметил. Он сделал рывок и ушел в облака. Досадно! Оглядываюсь - моих товарищей тоже не видно. Набираю высоту - опять никого. Значит, увлекся

и оторвался от группы. Взял курс на свой аэродром.

Посмотрел на часы - времени в обрез. Вот-вот кончится горючее и мотор остановится. Надо срочно снижаться. Успокаивает то, что наверняка нахожусь над нашей территорией.

Снижаюсь, выбираю подходящую площадку, вижу какое-то селение, десяток глинобитных домишек, пастуха и стадо овец... Мотор с минуты на минуту по моим расчетам может остановиться, и времени на развороты уже нет: заход только с прямой.

Стадо, испугавшись рева мотора, шарахнулось как раз на выбранную мной площадку. Я прекратил выпуск шасси, пошел на второй круг, с волнением отсчитывая секунды: вот-вот мотор остановится, и самолет стремительно начнет снижаться. Отвлёкся и забыл дотянуть шасси и поставить на замок. Так с полувыпущенными шасси я и произвел посадку...

Не стоило бы вспоминать, но, как говорится, что было - то было. Шасси, конечно, убрались, самолет пополз по песку на "животе", а сам я - искры из глаз - удалился головой о приборную доску. Пришел в себя, ощутил горячую кровь на лице и на шее.

Выбрался из кабины, осмотрел машину: винт погнут, капот деформирован.

И это в то время, когда в полку каждый самолет на вес золота!

В голове сплошной сумбур: смутные варианты ремонта самолета, отчета перед начальством и стыд - стыд перед боевыми друзьями и перед самим собой.

Смотрю, ко мне спешат военные - пехотный капитан с бойцами. Спрашивает, как я себя чувствую, вижу, смотрит на мое "разукрашенное" лицо и кому-то приказывает срочно вызвать санинструктора. А мне не до медицины. Прошу капитана как можно скорее сообщить в часть о случившемся и передать координаты моего местонахождения. По моим расчетам, я не дотянул до своего аэродрома километров 20-25. Так оно и оказалось на самом деле.

Вскоре на подводе подкатила девушка-санинструктор, обмыла мне лицо, смазала йодом ссадины. На этой же подводе я поехал в ближайший населенный пункт, попросив капитана выставить охрану у самолета-Командира эскадрильи в подразделении я не застал, он был на боевом задании. Пришлось идти на доклад непосредственно к командиру полка. Выслушав меня, он с укором сказал:

- Значит, разбил самолет? Молодец! - Прошелся по комнате, глубоко засунув руки в карманы брюк. - Мы с таким трудом достаем, чиним, латаем самолеты, чтобы бить противника, а ты!.. Самолет я тебе больше не дам!

Так и сказал, - как отрубил. Это был самый суровый приговор, какой только может быть для летчика.

Мне нечего было ответить в свое оправдание и я молчал, понимая, что нелегко будет искупить свою вину...

От летной работы меня отстранили. Летать было не на чем. Я начал работать вместе с техниками и механиками, стал готовить к боевым вылетам самолеты своих товарищей по эскадрилье.

По ночам плохо спал, а если и спал, то чаще, чем до этого, видел во сне "мессера", которого я так и не сбил...

Да и собью ли теперь?

Казалось, прошло много времени, а между тем - не более двух недель. Однажды, когда я, как обычно, работал вместе с техниками на стоянке, меня окликнул командир полка:

- Голубев! В двенадцать часов зайдите ко мне.

- Слушаюсь! - ответил я и подумал: "Какие еще неприятности готовит мне военная служба? Вроде бы и так наказан по самую "защелку".

Вечером узнал, что меня откомандировывают в другую часть и что мне разрешено летать. Известие это было неожиданным и радостным. Только выйдя из домика командира, я осознал, что "опала" моя кончилась и что впереди у меня теперь снова будет боевая жизнь. В ту ночь я долго не мог уснуть, все не мог успокоиться. "Амнистия" отчасти объяснилась отходчивостью авиационного начальства, но немаловажное значение при этом имело и то, что наши летные полки несли ощутимые потери в непрерывных воздушных боях, а опытными летчиками люди, как известно, сами по себе не становятся, - для этого необходимо пройти школу войны.

Я служу на новом месте - в 84-м истребительном авиационном полку. Он стоит в станице Днепровской. Технический состав разместился в сельском клубе, добротном каменном здании, летчики - в домике неподалеку. Ночью нас будит грохот бомбовых разрывов. Выскакиваем на улицу. В бледно-сером свете утра слышим гул немецкого самолета. Кое-кто даже пытается определить тип самолета и узнать, где он сейчас. Ясно одно: бомбежка не случайная, вражеская агентура работает. Наше счастье, что фашист промазал - клуб и домики оказались в целости.

Утром приказ: нанести штурмовой удар по переднему краю противника в районе станицы Крымская. Облачность десятибалльная, нижняя кромка 1000-1200 метров, видимость 3-4 километра. Наши И-16 появляются над целью неожиданно.

"Эрэсами" бьем по немецким траншеям. Навстречу нам тянутся трассы огня. Словом, обычная боевая работа, обычная штурмовка переднего края.

Отработав, я следую с набором высоты за лейтенантом Смысловым. Неожиданно замечаю, впереди по курсу, под облаками, прямо навстречу идет Хе-И1. У него видна кормовая пулеметная установка. Медлить нельзя - его стрелок прошьет меня очередь. Единственное, что я успеваю сделать - это проскочить под самым животом "хейнкеля". Стрелок, конечно, не успевает открыть огонь по моему самолету.

Только я "разминулся" с "хейнкелем", как впереди, откуда-то снизу, на больших скоростях пронеслись два "мессера". Замечаю, "мессы" заложили вираж в мою сторону. Ясно: будут заходить в хвост! Где же Смыслов? Оглядываюсь. Самолета Смылова не видно. Что это? На хвосте у меня уже "сидит" черная точка. "Мессер" пристроился! Я делаю крутой левый вираж. Так ему труднее поймать меня в прицел. Снова оглядываюсь - "мессер" на хвосте. Закладываю такой вираж, что рябит в глазах. Отстал? Нет, черная точка неумолимо несется за мной. Наверное, минут десять я выписывал диковинные фигуры - бросал самолет, то вниз, то вверх, не давая "мессеру" открыть прицельный огонь. Но он точно прирос к хвосту моего И-16. Чувствую, как гимнастерка прилипла к телу, а "месс" все не отстает...

Короче говоря, это закончилось тем, что мне как-то удалось все же высунуться из кабины побольше и я обнаружил, что все это время уходил от... собственного хвоста, на руле поворота которого имеется для балансировки противовес. Его-то я и принял за точку "мессершмитта".

На аэродроме лейтенант Смыслов сочувственно спросил:

- Рули заклинило, что ли?

Вечером я рассказал о "поединке" с хвостом собственного самолета летчики от души посмеялись.

84-й ИАП стал перевооружаться на "аэрокобры". Мы засели за изучение материальной части нового самолета и мотора. Времени на освоение новой машины - в обрез. Пришлось заниматься с утра до вечера. Недели через две мы сдали зачеты по машине самолета, мотора, оборудования и приступили к полетам.

Трудности начались сразу же. И прежде всего - носовое колесо... У этого самолета третье колесо расположено не сзади, а в носовой части. И действия при взлете очень отличны от тех, к которым мы привыкли.

Масса приборов, большой взлетный вес новой машины, сложность в технике пилотирования - все это требовало от летчика повышенного внимания. Тем более, что первый полет на "аэрокобре" мы выполняли почти без провозных.

Первое впечатление - неважное. Самолет кажется нам тяжелым, маломаневренным против юркого И-16. Но когда мы стали убирать шасси и ходить в зону, то сразу же оценили новую машину. Особенно нам понравилась радиостанция. Еще бы! Впервые за свою летную жизнь мы смогли, наконец, производить маневры не по сигналам-эволюциям, а по командам с земли. Мы слушали эти команды в эфире, как музыку. Ну, "мессеры", теперь-то мы с вами потягаемся!..

Высший пилотаж на "кобре" требовал от летчика точной координации. Малейшая небрежность на глубоком вираже, боевом развороте или в верхней точке петли - и самолет срывался в штопор, а зачастую входил и в плоский штопор. Это было одним из главных его недостатков.

...В один из дней напряженной летной работы к нам в 84-й полк прилетел По-2. Из него вышел коренастый капитан со звездой Героя Советского Союза на груди. Это был П. П. Крюков из 16-го гвардейского авиаполка.

- Где командир? - спросил он нас. Мы ответили, что подполковник Павликов в воздухе. Скоро сядет.

- Хорошо. Подождем!

Крюков оказался общительным, словоохотливым человеком. Интересовался, давно ли мы летаем на новой машине, какие упражнения выполняем, имеет ли кто на своем счету сбитые самолеты.

После встречи с командиром полка, перед отлетом, капитан Крюков снова подошел к нам и многозначительно подмигнул:

- До скорой встречи!

Мы стали ждать перевода в 16-й гвардейский полк. Разумеется, это ожидание не было пассивным: мы как никогда готовились к боевым действиям.

Кто из нас не знал имен Вадима Фадеева, Григория Речкалова, Аркадия Федорова, Александра Покрышкина?.. Слава о них гремела по всему фронту. И вот нам предстоит служить вместе,

рядом с этими легендарными людьми!

Виктор Жердев - человек веселый и находчивый, успокаивал нас:

- Ничего, орлы! Тоже, чай, не лыком шиты! С немцами не раз встречались, да еще на "ишачке", живы-здоровы остались, а кое-кто и "мессеров" сбивал. И в гвардейском будем воевать как надо...

1 июня 1943 года - памятный в нашей жизни день. Снова прилетел капитан Крюков, и в этот же день вечером наша группа истребителей приземлилась на аэродроме у станицы Поповическая.

Там нас встречали командир дивизии полковник И. Дзусов, командир 16-го гвардейского полка подполковник Исаев и командир полка подполковник Погребной. Комиссар дивизии познакомился с каждым из нас, приветливо пожал каждому руку.

В это время над аэродромом появилась шестерка истребителей.

- Чья? - спросил Дзусов у командира полка.

- Капитана Покрышкина. Возвращается с задания. Вскоре и сами летчики подъехали к землянке, выпрыгнули из грузовика и направились к нам.

Старший группы доложил командиру дивизии о том, что группа успешно выполнила задачу по прикрытию переднего края и вела бой с восьмеркой "мессеров". Один самолет противника сбит. Группа потерь не имеет.

- Кто сбил самолет?

- Старший лейтенант Старчиков, - ответил капитан Покрышкин.

- Хорошо! Пусть люди идут отдыхать, а к тебе, товарищ Покрышкин, пополнение прибыло. Летчики, хотя и молодые, но имеют уже боевой опыт. На наших самолетах еще не воевали. Так что принимай и учи по своей системе. Повернувшись к нам, комдив сказал:

- Капитан Покрышкин, начальник воздушно-стрелковой службы, опытный мастер воздушного боя, у него есть чему поучиться. Словом, как говорится, прошу любить и жаловать!

Дзусов уехал, и остались мы наедине с нашим новым командиром.

Перед нами, отставив левую ногу вперед и чуть в сторону, делая упор на правую, стоял капитан Покрышкин. В шлемофоне, из-под которого выбивалась прядь русых волос, стройный, широкоплечий, с суровым пронизывающим взглядом серых глаз. Большие пальцы рук заложены за поясной ремень, туго перепоясывающий гимнастерку. Он, как нам показалось, довольно долго и внимательно рассматривал нас, словно оценивая, какие бойцы из нас выйдут. Наконец, произнес:

- Значит, имеете боевой опыт? На каких самолетах до этого воевали?

Ответили по-разному. Одни - на "чайках" и И-16, другие - только на И-16. Выполняли разведку, штурмовку.

Покрышкин подошел вплотную к строю и стал знакомиться с каждым из нас.

Мы представлялись:

- Младший лейтенант Жердев!

- Старший лейтенант Клубов!

Затем Покрышкин кратко рассказал нам историю полка, за что ему присвоено гвардейское звание, о том, что полк воюет с первого дня и за это время вогнал в землю не один десяток гитлеровских асов.

Поговорив с нами, капитан Покрышкин распорядился:

- Пока размещайтесь, осваивайтесь, отдыхайте! Вой-па слабых не любит.

Еще не начался рассвет, а в помещении, где мы расположились, дневальный скомандовал:

- Подъем!

Мы спали чутко; ведь сколько событий произошло за истекшие сутки, и каждый переживал их по-своему! Чтобы не опоздать и не оказаться в числе нерадивых, наспех умылись, оделись и один за другим вышли на улицу. Из соседних домов тоже выходили летчики, офицеры штаба. Вскоре послышался шум приближающейся автомашины. Из переулка вынырнул грузовой "ЗИС" и лихо подкатил к нашему дому. Затормозил, фыркнул и, содрогаясь всем корпусом, замер.

- О, ребята! Смотрите, совсем как наша "коломбина"! - сказал кто-то из летчиков, и все засмеялись, вспомнив свою аэродромную "полуторку". Шофер молодой солдатик с пышным сивым чубом и в невесть как державшейся на голове пилотке вытолкнул плечом дверь кабины, спрыгнул на землю, опасливо потрогал рукой горячую пробку радиатора и, изловчившись, сорвал ее с горловины. Клубы пара гигантским султаном вырвались кверху.

- Вот дает!

- Хорош паровоз!

Водитель, не обращая никакого внимания на шуточки, схватил в кузове ведро и быстро зашагал к колодцу. В это время к машине подходили летчики и молча один за другим забирались в кузов. Залезли в машину и мы.

...На аэродроме всю кипела работа. Диву даешься, когда же техники спят? Вместе с механиками и оружейниками они уже готовили самолеты к боевым вылетам.

Наш "ЗИС" остановился у одной из землянок. Из нее вышел дежурный и прокричал:

- Комэски, к командиру! Срочно!

Трое из приехавших летчиков первыми соскочили с машины и поспешили в землянку. Среди комэсков выделялся почти двухметрового роста летчик с аккуратно подстриженной окладистой бородой. Это был капитан Вадим Фадеев. Как позже мы узнали, любимец полка.

Убедившись, что больше пока никто не нужен, гвардейцы направились в землянку и, расположившись на нарах, стали "добирать" отдых.

Все это нас удивило: сони какие-то, а не летчики! Но мы не спешили делиться мнением об этом и правильно сделали. Вскоре мы узнали, какую титаническую работу выполняли они за день -

по 5-6 вылетов, и все - с боями!

Уже через полчаса Вадим Фадеев расталкивал свою "пятерку" летчиков и на ходу ставил им задачу.

Вот, уже замаячили на плоскостях фигуры летчиков, засуетились около самолетов техники.

Багровый край кубанского солнца лениво поднимался из-за горизонта. В первых лучах его один за другим взмывали в небо истребители группы капитана Фадеева.

В тот день мы много раз поднимали к небу взор, наблюдая, как уходят и приходят самолеты гвардейцев. Да, пульс боевой жизни чувствовался во всем. Нам тоже не дали времени на раскачку. В первый день старший техник лейтенант Лытаев знакомил нас с радиооборудованием, а затем с инженером полка Копыловым мы занимались по материальной части самолета и оборудования.

На второй день нам зачитали приказ о закреплении самолетов за каждым из нас. Все самолеты были новые и нам было все равно кому какой попадет. За мною закрепили самолет под номером девятнадцать. К нему я и направился. Подойдя, увидел, что это та самая машина, на которой я прилетел в полк. Возле самолета стоял небольшого роста старший техник-лейтенант. На траве неподалеку лежал комбинезон. Видно, техник не успел его надеть,

- Старший сержант Голубев. Назначен к вам командиром экипажа, представился я.

На лице техника удивление, в зеленоватых глазах недоверие:

- Голубев?

- Ну да, Голубев Георгий. А что?

- Да ничего, так! Был у меня до вас летчик, тоже Голубев. Только лейтенант. Сбили его...

В голосе техника послышалось беспокойство. Дескать, был поопытнее и то не вернулся.

- Попробую, чтобы меня не сбили, - ответил я.

Он улыбнулся и протянул мне руку.

Так произошла встреча и знакомство со старшим техником-лейтенантом Павлом Уховым, ставшим впоследствии моим верным другом и помощником.

ШКОЛА МУЖЕСТВА И МАСТЕРСТВА

На первых же занятиях Александр Покрышкин рассказал нам о жизни и деятельности выдающихся русских летчиков - Нестерова, Крутеня, Арцеулова, Павлова, Чкалова.

Он говорил:

- Летчик-истребитель должен иметь холодную голову, горячее сердце, обладать разумной и трезвой инициативой, быть энергичным, сообразительным, расчетливым, смелым и храбрым, а в воздушном бою - дерзким. Истребитель должен быть высоко дисциплинированным, быть тактически грамотным, хорошо знать технические данные самолетов и вооружение противника, чтобы в воздушном бою умело использовать все его слабые стороны для достижения победы.

Чтобы врага бить, - надо настойчиво учиться, ежечасно повышать свое боевое мастерство, в совершенстве владеть искусством пилотирования и меткого ведения огня.

На протяжении всех занятий Покрышкин, как правило, задавал то одному, то другому летчику теоретические вопросы, на которые следовало дать исчерпывающий ответ, строившийся на сочетании теории с практическими действиями.

Особенно много отрабатывалось вводных по тактике действий авиации противника: истребителей, бомбардировщиков, разведчиков, даже корректировщиков и аэростатов. Как правило, эти вводные создавались на определенном фоне воздушной обстановки, привязанные к местности, времени, пространству.

Разложив перед собой полетные карты, мы получали боевую задачу с указанием конкретного района боевых действий, времени, погоды, что давало возможность предметно изучать наземную и воздушную обстановку. Одни макеты у нас представляли вражеские бомбардировщики, другие - их прикрытие, третьи истребители, прикрывающие поле боя. Покрышкин каждому ставил задачу. Мы принимали решение и, держа в руках модели своих самолетов-истребителей, совершали различные эволюции: "шли в атаку", "маневрировали", "выходили из боя", занимая более выгодное положение, "сбивали противника". Это так увлекало нас, что мы целыми днями не расставались с макетами самолетов и, как только выдавалось свободное время, разыгрывали какой-либо самими придуманный воздушный бой. А то воспроизводили бой, только что проведенный товарищами, прилетевшими с задания, и тут же обсуждали его.

Покрышкин, контролируя нас по ходу действий, делал замечания, давал советы, указывал на ошибки.

Сразу же показывал правильный маневр, чтобы мы запомнили его и могли применить в бою. Долго тренировал нас на этом, добивался, чтобы каждое решение, принятое нами, было таким, каким оно должно быть в боевой обстановке.

Долго и тщательно тренировались мы и в стрельбе. На специальной установке учились точности наводки под различными ракурсами, быстрому прицеливанию. Практически это выглядело так. Вот идет самолет противника. Его скорость полета - 450 километров в час. Берешь прицел, определяешь ракурс, выносишь вперед точку прицеливания, начинаешь слежение, удерживание "вражеского самолета" в прицеле. Точно навел - вспыхивает электрическая лампочка.

Все это делалось со стремительной быстротой, чтобы воспитать из нас энергичных, метких стрелков. В бою враг не будет ждать, пока ты прицелишься!

Эта подготовительная работа на земле и в тренировочных полетах оказала нам огромную пользу. В необходимости и значении проделанного Покрышкиным труда мы убедились потом, в дни полетов на боевые задания, во время самых ожесточенных схваток с врагом.

Занятия всегда проходили оживленно, интересно, часто вспыхивали горячие споры по какому-либо приему или элементу атаки или в целом по проведенному воздушному бою.

С первых же занятий Александр Иванович по определенной системе начал вырабатывать у нас осмотрительность, внимание, а главное - учил быстро принимать грамотное решение. Бывало, проводит с нами занятия и вдруг, неожиданно для всех, задаст вопрос: "Где летит самолет?". Конечно, мы, увлеченные учебой и не имевшие достаточной натренированности в

осмотрительности, иногда даже не слышали, что где-то поблизости пролетает самолет, и сразу отыскать его в небе не могли. На его поиск у нас уходило много времени. Но натренировавшись, мы впоследствии такие задачи решали быстро и точно. Заметить врага первым, скрытно построить свой маневр так, чтобы поставить его в невыгодное положение, наброситься на него с высоты, имея преимущество в скорости, и меткой очередью уничтожить - вот те элементы, которые, как минимум, необходимы для достижения победы.

В процессе воздушных боев родилась знаменитая формула Покрышкина: "Высота - скорость - маневр - огонь". И он стремился как можно подробнее расшифровать ее, чтобы мы поняли самую суть дела.

Эта формула вселяла в каждого из нас наступательный дух, активность, волю к победе.

Покрышкин не раз напоминал нам, молодым летчикам, о необходимости постоянно совершенствовать мастерство ведения боя и технику пилотирования.

- Воздушный бой - не есть что-то застывшее, - часто говорил он, - его приемы видоизменяются, совершенствуются на каждом этапе боевых действий. И этого никогда не надо забывать.

НАГЛЯДНЫЙ УРОК КАПИТАНА ПОКРЫШКИНА

"Искать и уничтожать противника!" Эти слова в первые дни нашего пребывания в полку мы часто слышали от Александра Ивановича Покрышкина. Он хотел, чтобы мы, молодые летчики-истребители, поняли всю глубину, все значение этого основного принципа воздушного боя.

В те дни ввода в строй мы усиленно отрабатывали технику пилотирования в зоне и слетанность в паре, возились с моделями, разбирали схемы и чертежи проведенных летчиками полка воздушных боев.

В случаях, когда противник был сбит, Покрышкин требовал от летчиков подробного рассказа о ходе боя, о поведении врага, его приемах, маневрах, о том, в какой обстановке и при каких условиях это произошло.

Но беда, если воспитанник Покрышкина, встретив врага и имея тактическое превосходство, не сбивал его. Тогда короткое покрышкинское слово "слабак", сказанное в таких случаях спокойным тоном, сопровождающееся пронзительным взглядом, действовало на летчика больше, чем получасовая "баня". Мы сразу заметили, что больше всего такой "оценки" побаивались истребители-гвардейцы. "Слабаками", то есть плохими летчиками, в полку, естественно, никто не хотел быть. Не хотели быть таковыми и мы, молодые пилоты. Поэтому учились настойчиво, всегда старались осмыслить все новое, нам еще не известное.

- Творчество, изобретательность - одно из самых ценных качеств советского летчика, - говорил нам Покрышкин. И мы понимали, что индивидуальное мастерство приобретает в количестве новую, еще большую силу. На войне нельзя думать только о себе. Иначе неизбежно потерпишь неудачу. Сплоченность, взаимопомощь - главное в бою, и по своему значению не уступает отличной технике пилотирования.

Жестокий характер воздушных боев настоятельно требовал одного общего стиля в действиях пары, четверки, группы в целом. Воспитанию и сколачиванию крепкой, слетанной пары Покрышкин уделял особое внимание. И в розыгрыше боевой задачи, и в тренировочных полетах он требовал сложнейших действий пары истребителей, как наиболее гибкой, маневренной и легко управляемой основной боевой единицы истребительной авиации.

Ни при каких, даже самых трудных условиях пара не должна распадаться. Пара - это одно целое.

Так требовал Покрышкин. Он приучал нас прочно держаться своего места в строю, но действовать всегда в зависимости от сложившейся обстановки во время воздушного боя.

Главное заключалось в том, чтобы все время ведомый держал в поле зрения самолет своего командира, видел противника, знал, что делается вокруг, на резких маневрах не отрывался от ведущего и в нужный момент мог прийти ему на помощь.

Мне хорошо запомнился первый вылет в составе восьмерки, которую возглавил капитан Покрышкин.

Подразделение получило боевую задачу - расчистить воздух от истребителей противника на участке действия наших штурмовиков в районе станицы Крымская. В этот полет Александр Иванович взял двух молодых летчиков, в том числе и меня. В районе боевых действий мы коротко сообщили по радио ведущему воздушную обстановку. Мы держали в своем поле зрения довольно большой участок. Смотрели не только за горизонтом, строем группы, но и вверх, вниз, где в это время как раз работали "ильюшины".

Скоро наше внимание привлекли несколько силуэтов серо-дымчатых "мессершмиттов". Гитлеровцы дожидались, когда "илы" станут отваливать от цели, чтобы использовать их растянувшийся боевой порядок и обрушиться на них.

- Пошли вниз! - командует нам Покрышкин. Мы прежним строем следуем за его машиной. А в этот момент два вражеских истребителя последней модификации нагло пробиваются к хвостам "ильюшиных". Покрышкин не торопится атаковать врага. Он велит нам подождать и пропустить фашистов вперед. Вначале мы не поняли его замысел, не догадались, чем это вызвано. Но когда я глянул вниз и заметил, что расстояние, разделяющее штурмовики от истребителей противника, довольно большое, стало ясно, что "ильюшины" находятся за пределами их огня. А гитлеровцы, проскочив вперед, оказались под угрозой нашего удара. Вот тут я и сообразил, в чем состоял замысел нашего наставника: он был явно рассчитан на верный и точный огонь.

- Атакую ведущего. Прикройте! - командует нам Александр Иванович.

Быстрое сближение с гитлеровцами, точный расчет, меткий, сокрушительный огонь сделали свое дело. Ведущий "мессер" вспыхнул и стремительно понесся к земле.

Гибель ведущего подействовала на ведомого. Тот резко отвернул в сторону. Младший лейтенант Чистов, ведомый второй пары, стал было его преследовать, но вскоре отвернул и занял прежнее место в строю. Он знал строгий наказ Покрышкина: ведомый пары атакует противника только в случае необходимости по команде ведущего.

А ведущий Чистова ему такой команды не дал, значат, его самовольная атака была бы нарушением дисциплины в воздухе.

КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ ВЕДОМЫЙ

Шли боевые дни. Мы летали на прикрытие наземных войск, расчистку воздуха над передним краем. Часто разгорались воздушные бои, приносящие нам новые победы. Мы, молодые истребители, постепенно входили в строй. Теперь, возвращаясь из полета, каждый из нас мысленно благодарил Александра Ивановича за ту большую подготовительную работу,

которую провел он с нами на земле.

В первых боях нам не пришлось действовать вслепую. Мы припоминали свои маневры, "атаки" с макетами и действовали так, как учил Покрышкин.

Мне уже довелось провести несколько воздушных боев, сбить "Хеншель-129". Покрышкин внимательно следил за действиями каждого из нас, присматривался, поправлял, учил.

Как-то, возвращаясь с аэродрома, он сказал мне:

- Ты ведь земляк, Голубев! Давай летать вместе. Я растерялся, не мог найти нужных слов для ответа. Мне оказывалось большое доверие - прикрывать уже известного к тому времени летчика страны. Александр Иванович, видимо, понял мою растерянность и мягко положил руку мне на плечо.

- Это не так трудно, Жора. Ты должен уметь читать мои мысли, а я буду угадывать твои. В воздухе никаких лишних слов! Сообщай по радио только самое нужное - коротко и ясно. А главное - держаться в паре...

Так стал я ведомым прославленного аса, Героя Советского Союза Александра Ивановича Покрышкина, тогда еще гвардии капитана.

Проведенные раньше в его группе боевые полеты научили меня понимать многое в своеобразном покрышкинском воздушном почерке.

В каждом полете я присматривался, как пилотирует Покрышкин, как выполняет тот или иной маневр, как атакует противника и выводит свой самолет из атаки. В дальнейшем это помогло мне быстро найти свое место в строю рядом с выдающимся летчиком, мгновенно угадывать и повторять его любой маневр и одновременно обеспечивать ему свободу действий.

В бою все свое внимание Александр Иванович устремлял на противника, не оглядываясь: он был уверен, что там нахожусь я, а значит - в нужный момент прикрою его.

Соответственно его замыслу я строил свой маневр. Самолет я всегда вел так, чтобы видеть ведущего под углом, имея хороший сектор обзора, и в любой момент мог отразить противника, атакующего моего ведущего.

В первом же полете в роли ведомого мне представился случай показать Александру Ивановичу, что его работа с молодыми не прошла даром. Недалеко от линии фронта я первым заметил в стороне четверку "мессершмиттов", пришедших, очевидно, на барражирование. Коротко сообщил по радио ведущему:

- Справа, ниже - четверка "мессеров"!

Покрышкин, не торопясь, чтобы я четко мог повторить его маневр, занял выгодное положение и вдруг стремительно пошел в атаку. Удар по врагу он нанес с короткой дистанции. Первая же очередь зажгла противника, "мессер" вспыхнул голубоватым пламенем, сорвался в штопор и огненным клубком понесся к земле. Это был ведущий группы, гибель которого внесла замешательство в боевой порядок вражеских истребителей.

"Мессершмитты" заметались. Это немедленно использовал Александр Иванович для очередной стремительной атаки. Он осуществил ее с такой молниеносной быстротой, что я на мгновение приотстал, и только инстинкт истребителя помог мне быстро оценить его маневр и в

соответствии с этим построить свои действия так, чтобы немедленно снова занять свое место в боевом порядке пары. Я пристроился к Покрышкину в тот момент, когда он, сбив второго фашиста, выходил из атаки. Я услышал, как он приказывал прикрывающей нас паре капитана Старчикова атаковать остальных двух "мессершмиттов". С этого полета я стал постоянным ведомым Александра Ивановича Покрышкина.

Я не раз задавал себе вопрос: каким должен быть ведомый летчик? Многочисленные бои помогли мне сделать окончательный вывод.

Прежде всего, ведомый, как и каждый летчик-истребитель, должен быть физически сильным, развитым, непрерывно заниматься физкультурой и спортом. Ведь только выносливость и хорошая реакция позволяют придать машине нужное Положение в бою, выдержать перегрузку, которая возникает в момент, когда ведомый стремится сохранить строй пары в самой напряженной обстановке, в самых неблагоприятных условиях.

Но это не все. Ведомый должен в совершенстве, безукоризненно владеть техникой пилотирования, которую постоянно нужно совершенствовать и на земле и в воздухе. Ведомый должен добиться того, что в своем воображении легко мог представить положение самолета ведущего на каждой эволюции в пространстве, и, сочетая ее с положением своей машины, соответственно строить свой маневр. В этом - главный элемент слетанности пары.

Тренировка оказывала мне большую помощь в боях: я никогда не отрывался от своего ведущего, потому что заранее предугадывал, какой маневр может предпринять Покрышкин, какое положение займет его машина в последующие секунды. И чтобы он ни делал - атаковал или разворачивался, я в самое короткое время старался занять свое место в боевом порядке пары. Притом не торопился, не просто шел за хвостом ведущего, а все свои действия подчинял замыслу командира.

К примеру, ведущий произвел атаку и стал выходить из нее. Прикрывая его, я нахожусь в этот момент в 150- 200 метрах от его машины в пеленге или по фронту. Если позволяет обстановка, я, по разрешению ведущего, атакую недобитого противника. Мне нужно в этот момент и вести огонь, и мысленно представлять, какой эволюцией ведущий будет продолжать свой выход из атаки для того, чтобы в минимальный отрезок времени я мог занять свое место. -Допустим, он пошел горкой, потом переваливает машину на крыло. Присматриваюсь, в какую сторону он пошел. И чтобы не оторваться, закончив свою атаку, я тоже с горки захожу ему во внутреннюю сторону за счет сокращения пути. А чтобы не проскочить вперед командирской машины, спустя считанные секунды перехожу на внешнюю сторону.

Итак, я на прежнем месте, снова в выгодном для прикрытия положении. Пара вновь действует, как одно целое.

Но каким бы опытным летчиком не был ведомый, он не всегда сможет быстро занять нужное положение, если сам ведущий будет пренебрегать требованиями, которые ставят перед ним законы слетанной пары.

У Покрышкина я заметил очень хорошее качество - создавать и ведомому благоприятные условия для сохранения строя пары. Они состояли в том, что Александр Иванович нередко предупреждал меня по радио о своем замысле, а свои маневры строил так, чтобы мне легче было из любого положения в самое короткое время занять необходимое положение в строю.

Несколько слов о навигационной подготовке ведомого. Отличное знание района полета для ведомого не менее важно, чем и перечисленные выше качества. Он должен знать все наземные

ориентиры, как говорят, назубок, держать все в своей памяти.

Ведь в бою происходят всякие неожиданности. Не зная хорошо своего района действий и маршрута полета, ведомый этим намного снижает боеспособность пары.

ЩИТ И МЕЧ

Землянка капитана Покрышкина на полевом аэродроме в шутку именовалась в полку "конструкторским бюро". Меткое, шутливо брошенное кем-то словцо прочно вошло в обиход. И не случайно. Здесь, в этой небольшой землянке начальника воздушно-стрелковой службы полка, кем в то время был Покрышкин, с покрытого копотью потолка до земляного пола все было сплошь увешано схемами и чертежами воздушных боев, моделями самолетов. Все самое ценное в тактике воздушной войны, что создавалось летчиками полка, было наглядно представлено здесь.

Тут же находился и альбом воздушных маневров. Открывался этот альбом запоминающимся лозунгом: "ИСТРЕБИТЕЛЬ! ИЩИ ВСТРЕЧИ С ПРОТИВНИКОМ: НЕ СПРАШИВАЙ, СКОЛЬКО ВРАГОВ, А СПРАШИВАЙ - ГДЕ ОНИ?"

Альбом то и дело пополнялся схемами нового воздушного боя. В нем уже хорошо была разработана тактика восходящей спирали, а позже здесь нашел свое отображение новый в то время прием ведения боя, тайный Покрышкиным, маневр, связанный с уходом под трассу противника на вираже. Вскоре этот маневр был развит, усовершенствован и превращен в оружие нашей наступательной тактики. Это был удачный прием. Подвергшийся атаке на вираже, наш летчик резко убирал газ, терял скорость и управляемой нисходящей бочкой в сторону виража уходил под живот самолета-истребителя противника. Немецкий истребитель в это время упускал из поля зрения наш самолет и, имея превосходство в скорости, проскакивал над ним. Теперь уже наш истребитель оказывался в хвосте и в свою очередь наседал на врага.

Летчики были частыми гостями Покрышкина. Войдет он в землянку, станет у стола - широкоплечий, худощавый, спокойный. То одному, то другому задаст вопрос, пояснит, укажет, что нужнее и прежде всего необходимо усвоить. Часто он напоминал нам о важности высокой осмотрительности истребителя. Девиз "Ищи встречи с противником!" он прививал нам непрерывно.

Осмотрительность для истребителя, а тем более для ведомого, очень многое значит. Залог его успеха - в умении все видеть, все замечать. Этому Александр Иванович постоянно учил молодежь. Вскоре я выработал свои приемы осмотрительности, облегчившие мне выполнение функций ведомого.

У нас часто говорят, что у истребителя голова должна быть на шарнирах и вращаться на 360°. Это не совсем правильно. Какими бы безотказными не были эти "шарниры", летчик не сможет все время, сидя в кабине, крутить головой туда и сюда. Это трудно и не совсем эффективно. На фоне солнца так и не заметишь противника. Станешь часто и подолгу осматривать хвост - отстанешь от ведущего, потеряешь его. А этого допустить никак нельзя! Но ведомый должен отлично знать, что делается у него над головой, внизу, в хвосте, смотреть, чтобы враг не подкрался со стороны солнца и в то же время не выпускать из поля зрения самолет ведущего.

Как достигал я этого? В солнечные дни я всегда ходил с некоторым превышением над ведущим и притом так, чтобы его самолет был у меня с солнечной стороны. Атака со стороны солнца, как известно, была излюбленным приемом немецких летчиков. Но как бы хитро они ни пытались осуществить свой замысел - это у них не получалось. Я всегда имел возможность

заметить их на большом расстоянии от наших самолетов. А если фашисты бросались на меня - их атаку предупреждал Покрышкин.

Для лучшего просмотра горизонта, нижней, верхней и задней полусфер я обычно производил небольшие "змейки", на мгновение сваливал машину то на одно, то на другое крыло. Это позволяло мне первым видеть противника, предупреждать по радио ведущего и своевременно принимать решение, навязывая врагу свою волю.

Так было в каждом полете. Помню, как-то на боевое задание мы ушли вдвоем с Покрышкиным. На подходе к линии фронта, в районе Никополя, я заметил вдали силуэт вражеского самолета. Присмотревшись внимательнее, различил "Фокке-Вульф-189".

- Слева, выше нас - "рама"! - передал я ведущему.

Покрышкин мгновенно развернулся для атаки. Я осмотрел внимательно горизонт и, убедившись, что немецкий самолет не имеет прикрытия, немного оттянулся от ведущего с тем расчетом, что на выходе его из атаки я срежу угол и вновь займу прежнее положение. Увеличение дистанции диктовалось еще и тем обстоятельством, что в момент атаки Покрышкина "рама", в силу своей маневренности, могла переверотом уйти из-под удара, и тогда - слово за ведомым.

Так и получилось: Покрышкин надел на "раму", но та с переворота ускользнула из-под огня. Расчет вражеского летчика был прост: зная, что наши истребители обычно ходят друг от друга на дистанции 150-200 метров, фашист надеялся проскочить нас обоих и уйти от опасности.

Но получилось не так. Проскочив ведущего, противник вышел прямо на меня. Мгновенно беру его в прицел, нажимаю гашетки. Трассы режут носовую часть вражеской машины. "Рама" летит на землю бесформенной массой. А я после атаки мгновенно пристраиваюсь во фронт самолета Покрышкина. В наушниках слышу спокойный, одобряющий голос:

- Молодец, Жора! Правильно читаешь мысли!.. "Никогда не будь атакованным, - часто напоминал нам Покрышкин. - Уйди из-под удара, обмани, перехитри - и сам тут же нападай! Только атакующий побеждает. Оборона, занятая в воздушном бою, может закончиться поражением".

Как правдивы и вещи эти слова! Было много боев, много напряженных и трудных минут в необозримом военном небе. От Кавказа и Крыма, за Вислу, к Берлину в Праге несли мы на своих краснозвездных машинах смерть и поражение фашистским извергам. В тяжелых боях мы учились понимать, разгадывать замысел врага и навязывать ему свой невыгодный для него план боя.

Настойчиво и кропотливо учил и воспитывал нас Покрышкин. От пары он требовал единства, сплоченности, дружбы. Ведущий и ведомый - это больше чем два друга. Это две силы, слитые в одну - грозную, непреодолимую для врага. Это братство, где в каждом вылете люди поровну делят опасность смерти, где один выручает другого. Ведущий наносит удар, ловит врага на острие пушечно-пулеметной очереди. А вдруг в этот момент с высоты появится опасность? Ведущий не должен прекратить атаку, ибо в его прицеле враг! Кто придет на выручку, кто защитит его, даст возможность уничтожить фашиста, вонзить пулеметную очередь в ненавистную машину с черной паучьей свастикой? Сделать это может только его напарник - ведомый, щит ведущего. И он должен принять удар на себя, отбить атаку любой ценой, защитить жизнь командира, прикрыть его.

А попадет в трудную обстановку ведомый - командир спешит ему на помощь, не даст в обиду. И снова в воздухе несмолкаемый треск пушечных и пулеметных очередей. Продолжается бой.

Часть III. ГРОЗОВОЕ НЕБО КУБАНИ

ТРЕТЬЕГО НЕ ДАНО

Летом 1943 года на всем советско-германском фронте от Балтийского до Черного моря обстановка в корне изменилась в нашу пользу. Советская Армия в ожесточенных боях обескровила и разгромила фашистских захватчиков под Сталинградом и Курском, прорвала блокаду Ленинграда. На Украине под натиском наших войск враг откатывался к Днепру.

К этому времени войска Северо-Кавказского фронта в районе Орджоникидзе - Моздок остановили рвавшегося к Баку противника и нанесли ему поражение. Враг с боями отступил на заранее подготовленную сильно укрепленную оборонительную полосу на Таманском полуострове - на так называемую "Голубую линию", которую фашистское командование начало возводить еще в начале 1943 года в низовьях Кубани.

Гитлеровцы предпринимали отчаянные усилия, пытались удержать в своих руках Северный Кавказ - ворота к нефти, усиленно обороняли Таманский полуостров как плацдарм для нового броска на Баку.

"Голубая линия" тянулась от Азовского до Черного моря по косе Вербяная, шла через множество приазовских лиманов, проходила по топким плавням, реке Курке, болотистым берегам Аргуни до станиц Киевская, Наборджаевская и далее - на Новороссийск.

При возведении "Голубой линии" использовались характерный рельеф местности, заросшие камышом плавни и болота, дамбы и насыпи; в горно-лесистой местности делались завалы. Все это сочеталось с густой сетью проволочных заграждений, малозаметными препятствиями, многочисленными минными полями. Повсюду были построены и замаскированы дзоты и доты, систему оборонительных сооружений гитлеровцы считали непреодолимой.

Фашистское командование, учитывая сложившуюся обстановку, решило усилить войска группы "Юг" авиацией, возложив на нее большие надежды.

Надо сказать, что вражеская авиация вначале имела некоторое качественное преимущество перед нашей. Самолеты Me-109 и Me-110 обладали большей скоростью, чем наши И-153 ("чайка") и И-16. Кроме того, немецкая авиация базировалась на аэродромах Крыма, Таврии, Донбасса, где взлетно-посадочные полосы имели твердое покрытие и обеспечивали взлет и посадку в любое время года и при любой погоде.

А вот наша авиации таких аэродромов имела совсем мало, да и те подвергались частым бомбардировочным налетам. В дождливую погоду грунтовые аэродромы раскисали, и полеты с них не производились. Разве что вездесущие и неутомимые По-2 взлетали и садились чуть ли не в любом мало-мальски пригодном месте.

Гитлеровское командование, стремясь удержать господство своей авиации в воздухе, сосредоточило на этом участке фронта свыше тысячи самолетов 4-го воздушного флота. Сюда были переброшены отборные части - истребительные эскадры "Удэт", "Мельдерс", "Зеленое сердце" и другие. Здесь собралось немало фашистских асов, самолеты которых были разрисованы и разукрашены различными "символами непобедимости" - тузами, пиковыми дамами, драконами...

Помимо того, на аэродромах Донбасса и юга Украины противник сосредоточил свыше 800 бомбардировщиков Ю-88, Хе-111, Ю-87, которые также действовали на Кубани.

Оценивая наземную и воздушную обстановку, сложившуюся на Северо-Кавказском фронте, советское командование разгадало замысел противника. Нашим военно-воздушным силам Северо-Кавказского фронта были поставлены две задачи: во-первых, завоевать господство в воздухе и тем самым защитить свои наземные войска от ударов самолетов противника и, во-вторых, силами бомбардировочной и штурмовой авиации поддержать наступление советских войск в районе западнее Краснодара и обеспечить действия десантной группы на плацдарме в районе Мысхако.

Для выполнения этих задач наша авиационная группировка, находившаяся на Таманском полуострове, была усилена несколькими соединениями и частями истребительной и бомбардировочной авиации. На вооружение поступили новинки боевой техники, по своим лётно-тактическим данным несколько не уступавшие авиационной технике противника, а в некоторых случаях и превосходившие ее в качественном отношении.

Командующие воздушными армиями генерал-полковники К. А. Вершинин и Н. Ф. Науменко умело организовали перевооружение частей новыми типами самолетов. Лётчики, ранее летавшие на "чайках", И-16 и И-15 "бис", настойчиво в короткий срок изучали и осваивали новые самолеты Яковлева, Лавочкина, Туполева. То была долгожданная для нас пора.

Разумеется, мы сразу почувствовали силу и уверенность. Вылетая, скажем, на самолете "чайка", И-15 "бис" или И-16 на боевое задание и встретившись с истребителями противника, мы, в основном, могли вести лишь бой на виражах: в горизонтальной плоскости "ишачки" были более верткие, чем "мессершмитты", которые, как правило, забирались выше нас и как только замечали оторвавшийся от группы самолет - немедленно набрасывались на него, как на легкую добычу. У вражеских лётчиков за счет скорости их истребителя было очень важное преимущество: время сближения было меньше, чем у нас, и потому такой момент воздушного боя, как внезапность атаки, был поначалу безраздельно на их стороне. Но вот у нас стала появляться новая техника, и "мессерам" пришлось туго.

Уже с самого начала освобождения Таманского полуострова в небе Кубани развернулись невиданные до этого воздушные бои - как по массовости участвующих в них с обеих сторон самолетов, так и по интенсивности. Постепенно эти бои перерастали в крупные воздушные сражения двух больших авиационных группировок.

На таком сравнительно маленьком участке фронта, как "Голубая линия", за сутки порой производилось до двух тысяч самолето-вылетов с обеих сторон. Почти все время висели в воздухе самолеты.

Особенно трудные, напряженные воздушные бои развернулись с 29 апреля, когда наши наземные войска перешли в наступление в районе станицы Крымской, и не прекращались они вплоть до 10 мая. В отдельные дни этого периода отмечалось до 40-50 воздушных боев, в каждом из которых участвовало по 30-50 самолетов с каждой стороны. Иногда в течение одного часа над отдельными, особо важными участками "Голубой линии" сосредоточивалось по 200-250 самолетов - бомбардировщиков, штурмовиков, истребителей. О масштабах таких воздушных сражений говорят следующие цифры: только за один из дней наша авиация произвела 1.268 самолето-вылетов, провела 42 воздушных боя, в которых было сбито 74 вражеских самолета.

Вот идут бомбардировщики "Хейнкель-111" и "Юнкерс-88", в стороне пикируют "Юнкерсы-87",

поодаль видны "Хеншель-129". И тех, и других, и третьих прикрывают истребители "Мессершмитт-109" и "Фокке-Вульф-190". На подходе группы по 9, 18, а то и по 27 машин в каждой. Колонной, другим боевым порядком, эшелонированно по высоте идут со стороны Крыма бомбить наши боевые порядки, коммуникации.

А в это время с нашей стороны взлетают краснозвездные машины и берут курс на важные объекты противника. В воздухе завязывается ожесточенная схватка между истребителями, пришедшими в заданный район для расчистки воздуха. Вот бомбардировщики двух противоборствующих сторон расходятся бортами над передним краем и устремляются к намеченным целям. Летит на землю смертоносный груз. Рвутся бомбы различного калибра - фугасные, осколочные, зажигательные... А там, немного в стороне, из контейнеров, подвешенных под самолетами, посыпался гранулированный фосфор. Вначале это еще комочки, но, оказавшись на свободе, они ярко вспыхивают и, упав на землю, охватывают жарким огнем все, что может гореть.

В воздухе почти непрерывно идут воздушные бои. Они разгораются то в одном месте, то в другом. Сверкают огненные трассы, то звонким, то глухим лаем перебраниваются пулеметы и зенитные пушки.

Идет группа Ю-88, воздушные стрелки которых будто по команде открывают огонь по советским истребителям, устремившимся на них в атаку. Трассы, причудливо изгибаясь огненной дугой, приближаются к "ястребкам", но, не задев их, проходят стороной и где-то вдали исчезают. Атакующему летчику все отчетливо видно. Но главное для него сейчас - прицел. А в прицеле - силуэт с крестами на крыльях. Надо подойти ближе, как можно ближе, чтобы ударить наверняка! Но надо еще не подставить и себя под вражеский огонь. И летчик энергичной эволюцией сбивает с толку вражеских стрелков и продолжает атаку.

Очередь. В тело бомбардировщика вонзаются огненные стрелы и на камуфлированном металле обшивки враз образовалась строчка темных отверстий. Самолет еще не вспыхнул, но истребителю надо выходить из атаки. Он видит, что дело сделано: от бомбардировщика уже потянулись дымные струи, подкрашенные пунцовыми язычками пламени. Самолет горит.

А потом - новая атака. Истребителю не приходится долго искать цель. Вот она, совсем рядом! И "ястребок" снова мчится навстречу очередной победе.

Порой воздушная обстановка накалялась до предела, и нашим летчикам-истребителям приходилось делать в течение дня по четыре, пять, а то и шесть, семь вылетов на боевое задание и проводить в каждом по два-три воздушных боя. С рассвета и до сумерек летчик не знал отдыха. А летом день длинный - светлого времени много. Разве упустишь его! Вот это требовало большой физической выносливости и психологического напряжения. Ребята буквально изнурялись. В пятый или шестой вылет летчику нередко помогали сесть в кабину его боевые друзья-техник, механик, оружейник. Они пристегивали ремни, помогали запустить мотор, ободряли добрыми напутствиями. А как только запоет свою песню мотор - куда только девается усталость! И зорек снова глаз, и вновь тверда рука отважного воздушного бойца. И мчится он вперед - на врага!

В такие дни, как правило, почти с самого рассвета и дотемна висят над линией фронта парашюты. Это опускаются летчики подбитых самолетов.

Не раз наблюдался в воздухе над передним краем своеобразный воздушный бой: пикирует "мессер", его догоняет "як", за которым увязался другой "мессер". А от этого "мессера" уже несколько минут не отстает "лагг". Но и это еще не все: откуда-то вынырнул "фоккер", а его

вот-вот достанет "кобра". Будто нанизанные на невидимую нить, растянулись они и гоняются один за другим в синем фронтовом небе под скороговорку пушек и пулеметов.

Воздушный бой истребителей можно образно представить себе, как огромный клубок в пространстве. Самолеты, гоняясь друг за другом, описывают замысловатые кривые: петля Нестерова, полупетля с последующим поворотом на пикирование, косая петля, выполняемая под углом к горизонту, боевой разворот...

Но все эти фигуры выполняются далеко не по классической схеме, а зачастую с небольшим скольжением. Да это и понятно. Ведь в бою летчику приходится молниеносно реагировать на маневр противника, быстро менять направление, высоту, изменять скорость и положение самолета в пространстве, чтобы фашист не смог вести прицельный огонь. И в то же время и врага держать все время в поле зрения, и свои самолеты видеть. Редко в процессе боя пилот смотрит на приборы, он скорее должен "чувствовать" свою машину по ее поведению в воздухе.

Летчик, пилотируя или выполняя ту или иную фигуру, стремится зайти противнику в хвост и пулеметно-пушечным огнем уничтожить его. Объясняется это тем, что истребитель имеет вооружение для нападения, которое может стрелять только вперед; хвост у него не защищен. Бой, как правило, ведется в стремительном темпе, на большой скорости полета, с предельными перегрузками, какие только способен выдержать летчик.

При выполнении в бою виража или боевого разворота тянешь, бывало, на себя ручку управления с такой силой, что в глазах темнеет. На тело, кажется, навалилась огромная тяжесть. Чуть отпустишь ручку - радиус кривой, описываемой самолетом, становится больше, перегрузка уменьшается, а с переходом к прямолинейному полету она исчезает вовсе. Но лишь на некоторое время. И снова - замысловатая фигура, неумолимо диктуемая бешеным темпом боя.

Одним из самых напряженных дней было 26 мая 1943 года, когда наши наземные войска в составе 27-й и 56-й армий предприняли наступление с целью прорвать "Голубую линию" противника.

Атаке предшествовала 100-минутная артиллерийская и авиационная подготовка, в которой участвовало много орудий, минометов и около четырехсот самолетов.

Немецкое командование группы "Юг" быстро среагировало на это. И, чтобы приостановить наше наступление, спешно перебросило сюда с других участков фронта свежие войска с расчетом создать превосходство примерно в полтора раза, в том числе и в авиации.

Не считаясь с потерями, фашисты бросали на наши наступающие войска большие группы бомбардировщиков, штурмовиков, истребителей. Сравнительно небольшой район кубанского неба был буквально забит самолетами. Воздушные бои развернулись в самое настоящее воздушное сражение.

Только летчики нашей дивизии сбили тогда за один день тридцать и подбили двадцать семь вражеских самолетов. А за полтора месяца нами было сбито сто двадцать самолетов врага!

Теперь можно представить себе, какой упорной была борьба за господство в воздухе! Бои шли на всех высотах, начиная от малых - и до "потолка", над всем Таманским полуостровом. Мы или они - третьего не дано!

Подходишь к линии фронта и уже видишь, как, вытянувшись цепочкой, один за другим пикируют "Ю-87" на цель. А невдалеке передний край фашистов обрабатывают наши "илы",

из-под крыльев которых срываются со стволов красные огоньки: знать, только что отбомбились и, став в круг, ведут огонь по укрывшимся в траншеях гитлеровцам. Строй "илов" буквально обсыпан "шапками" разрывов, отовсюду тянутся к нему трассы "эрликонов".

Мы всегда восхищались героизмом летчиков-штурмовиков, которые больше других принимали на себя огня. Они становились мишенью не только для вражеских истребителей. По "илам" вели всегда плотный огонь и с земли. И не только из зенитных средств, а и из личного оружия, вплоть до пистолетов: благо, что Ил-2 был бронированным.

Мы понимали своих братьев и часто Приходили им на помощь. Ведя бои с бомбардировщиками или истребителями, мы пристально следили за "работой" наших штурмовиков, и в трудную для них минуту, когда наседали "мессеры", спешили на выручку боевым друзьям-товарищам.

В воздушных боях на Кубани мы заметили, что летчики из состава эскадр "Удэт", "Мельдерс", "Зеленое сердце" заметно отличались от остальных немецких летчиков своей выучкой.

Дрались они тактически грамотно, напористо, без страха принимали лобовую атаку, которая требует высокой психологической устойчивости. В таких случаях нервное напряжение достигает предела. Судите сами: идет стремительное сражение двух самолетов на встречных курсах, лоб в лоб. Скорость сближения удваивается, а малейшее неточное движение ведет к поражению.

Советские летчики все чаще и чаще стали сбивать вражеских асов и вскоре сумели добиться того, что инициатива в воздушном бою перешла в наши руки.

Такие интенсивные и ожесточенные воздушные сражения в небе Кубани за господство в воздухе продолжались почти два весенних месяца. По своей напряженности, по количеству участвующих с обеих сторон самолетов они были самыми крупными из всех предшествовавших. За период с 17 апреля по 7 мая 1943 года наша авиация совершила 35 тысяч самолето-вылетов. Было уничтожено 1100 вражеских самолетов, из них более 800 были сбиты в воздушных боях. А сколько уничтожили наши авиаторы боевой техники и живой силы фашистов!

Миф о превосходстве гитлеровской авиации, о непобедимости фашистских асов рухнул навсегда.

В боях на Кубани советские летчики показали замечательные образцы боевого мастерства, мужества, бесстрашия, героизма, свою беспредельную любовь к Родине.

Для успешной борьбы с вражеской бомбардировочной авиацией командование нашей дивизии направляло специально отобранных лучших асов в район Керченского пролива. Ловицкий, Петров, Глинка, Федоров, Речкалов, Старчиков вылетали туда поочередно парами и с большой высоты вели наблюдение за аэродромами Крыма, с которых поднимались вражеские бомбардировщики и шли через пролив. По радио они передавали на командный пункт дивизии точные сведения о количестве фашистских самолетов на боевых аэродромах, курсе, высоте полета, наличии прикрытия. Такие подробные данные давали командованию возможность подготовить противнику достойную встречу, успешно атаковать его.

Если бомбардировщиков не было, то наши асы вели "свободную охоту". Долго искать встречи с противником, как правило, не приходилось, ибо вражеских самолетов в воздухе было немало. От вылета к вылету неуклонно рос боевой счет наших летчиков.

Примечателен "Боевой счет советских асов", опубликованный в газете 4-й Воздушной армии

"Крылья Советов" в номере за 1 мая 1943 года под рубрикой "Слава героям".

"...Герой Советского Союза старший лейтенант Дмитрий Борисович Глинка в 48 воздушных боях лично сбил 21 немецкий самолет.

Лейтенант Борис Борисович Глинка провел 15 воздушных боев, в которых лично сбил 10 немецких самолетов.

Гвардии старший лейтенант Вадим Иванович Фадеев в 48 воздушных боях сбил лично 18 и в группе - 1 самолет противника.

Лейтенант Николай Ефимович Лавицкий в 68 боях сбил 15 самолетов противника.

Гвардии капитан Александр Иванович Покрышкин в 55 воздушных боях сбил лично 14 и в группах - 6 самолетов противника.

Гвардии капитан Николай Кузьмич Наумчик в 43 воздушных боях сбил лично 10 и в группах - 6 немецких самолетов.

Гвардии старший лейтенант Григорий Андреевич Речкалов в 30 воздушных боях сбил лично 11 немецких самолетов.

Гвардии капитан Алексей Лукич Приказчиков в 49 воздушных боях лично сбил 8 и в группах - 12 самолетов противника.

Старший лейтенант Павел Максимович в 32 воздушных боях сбил лично 10 и в группе - 2 самолета противника.

Лейтенант Дмитрий Иванович Коваль в 26 боях сбил лично 10 и в группах 3 самолета противника.

Сержант Николай Данилович Кудря совершил 47 боевых вылетов и сбил 9 самолетов противника.

Капитан Василий Иванович Федоренко сбил лично 11 и в группе - 2 вражеских истребителя.

Старший лейтенант Василий Михайлович Дрыгин лично сбил в воздушных боях 10 самолетов противника и 5 - в группе с другими летчиками.

Это они, бесстрашные советские соколы, воспитанники великой партии Ленина, прославили в боях нашу авиацию, продемонстрировали мощь нашего оружия, силу нашего духа. Это они успешно применили новые тактические приемы. Это они навязывали противнику свой метод, свой способ ведения воздушного боя, в котором добивались эффекта, а значит - победы над противником, над оголтелым фашистским зверьем".

В ВОЗДУХЕ - "БОРОДА"

Прошла уже неделя, как мы, перебазировавшись ближе к линии фронта, действуем с аэродрома близ станции Днепропетровской - ведем воздушную разведку, штурмовыми действиями уничтожаем вражескую живую силу и технику за передним краем.

Рано утром 14 апреля командир 84-го ИАП подполковник Павликов вызвал на КП командира звена лейтенанта Смыслова и меня, поставив боевую задачу: в 9.00 вылететь парой и совершить посадку в районе совхоза э 1, где базируется наш бомбардировочный полк, и

поступить в распоряжение командира.

- Будете прикрывать взлет и посадку "пешек", - сказал Павликов.

Приказ принят. Задача ясна. Мы понимаем, чем она вызвана. Бомбардировочный полк обосновался у самой линии фронта и довольно чувствительно тревожит противника, который предпринял ответные меры: все чаще и чаще в районе аэродрома стали появляться фашистские истребители и атаковать взлетающие или идущие на посадку наши самолеты. Были потери.

- Достаньте полетные карты! - сказал командир полка.

Острием карандаша он указал место, куда мы должны будем приземлиться.

- Прошу вас быть внимательными и осмотрительными в полете и очень серьезно отнестись к выполнению этой задачи. Вопросы есть?

Вопросов не было.

- Технический состав будет переброшен на Подба вслед за вами. А теперь идите - готовьтесь к вылету!

Быстренько собрав свои пожитки, мы направились к самолетам. Наши техники уже знали о перелете и тоже явились с вещами.

В 9 часов 40 минут мы приземлились в указанном месте. С командиром бомбардировочного полка уточнили вопросы, касающиеся выполнения нашей задачи. Часа через три прилетели наши техники, подготовили самолеты, и мы выполнили облет района аэродрома. Утром следующего дня мы уже совершили боевой вылет.

12 часов 30 минут бомбардировщики двумя девятками должны нанести удар по скоплению вражеских войск в районе станицы Крымская. За час до этого мы с лейтенантом Смысловым уже находились в воздухе, на высоте 1500 метров. Осмотрелись. Небо чистое. Смыслов дал условный сигнал - зеленую ракету. Патрулируем несколько в стороне от аэродрома. Сверху видим, как тяжело груженные Пе-2 поочередно вырываются на старт, оставляя серую ленту пыли, взлетают, медленно набирают высоту, собираются на "петле", и затем идут к пункту сбора и встречи с истребителями сопровождения, которые пойдут с ними за линию фронта и обратно.

После того, как обе группы уходят на выполнение боевого задания, мы со Смысловым возвращаемся на аэродром и готовимся к повторному вылету - будем прикрывать посадку "пешек".

Так мы два дня выполняли свою задачу, совершая по два-три вылета. Сегодня к нам прибыла подмога - пара лейтенанта Примаченко. Задача та же. Теперь у нас звено.

Я с Примаченко знаком. Служили вместе в Цнорис-Цхали. Встретились как старые и добрые друзья.

Подходило время вылетать мне со Смысловым: вот-вот должны уже возвращаться с боевого задания бомбардировщики. В 12 часов 30 минут мы взлетели парой, набрали высоту 2000 метров и пошли навстречу своим боевым друзьям. Километрах в пятнадцати от аэродрома встретились, пристроились к ним и пошли "домой". Мы сразу же догадались, что был

воздушный бой с вражескими истребителями: одна из "пешек" последней девятки шла и дымила, в первой группе одной машины не хватало совсем - возвращалось только восемь. При подходе к аэродрому подбитая машина сразу же пошла на снижение и первой совершила посадку. Бомбардировщики садились один за другим. Мы приземлились последними. На душе был неприятный осадок. Мы тяжело переживали потерю экипажа.

Зарулили на стоянку, выключили моторы. Рядом, возле "аэрокобр", копошились летчики и техники. Привезли бензин, заправили машины, подготовили их к вылету.

Мой техник уже знал некоторые подробности и рассказал, что "кобры" прибыли после ожесточенного воздушного боя с "мессерами", в котором сбили шесть вражеских истребителей, и что приземлилась восьмерка из-за малого остатка горючего, что командует группой старший лейтенант, - и указал на высокого статного летчика с окладистой бородой.

- Так вот он какой! - поневоле воскликнул я, поняв, что позывной радиосвязи "Борода" имеет непосредственное отношение к этому легендарному летчику, чья фамилия, наряду с такими, как Покрышкин, Глинка, Горбунов, Кудря, Речкалов, не сходила со страниц фронтовых газет. Читая их, мы восхищались героизмом, отвагой и мужеством этих закаленных в боях крылатых воинов, мастерски уничтожавших хваленых фашистских асов.

Время было обеденное. Мы подготовили свои самолеты к вылету и пошли в столовую, сели за столик, стоявший в правом углу, дожидаясь официантки. Вдруг распахнулась дверь, и в зал буквально ввалилась группа летчиков во главе с Фадеевым.

- Девушка-душечка, где прикажете сесть? - спросил весело Фадеев спешившую к нам официантку и, не дожидаясь ответа, сел за соседний столик. Боевые друзья последовали примеру старшего лейтенанта. - Фадеев, расчесав аккуратно подстриженную густую бороду, полуобернулся к официантке, принимавшей у нас заказ, и попросил:

- Надо моих ребятшек быстренько накормить, а то нас неотложные дела на фронте ждут. Пока мы здесь, там уже "мессеры", наверное, разгулялись...

- А продаттестаты у вас есть? - спросила официантка.

- Помилуй бог, да как же без аттестатов! - ответил Фадеев.

Пока девушка разыскивала начпрода, Фадеев собрал у своих "ребятшек" аттестаты и сложил их стопочкой. Оживленный разговор возобновился. Фадеев читал стихи, комментировал их. Летчики дружно смеялись. Не удержались и мы.

А вот и начпрод - капитан с интендантскими эмблемами. Он подошел, поздоровался, взял аттестаты, пересчитал их раз, другой.

- А где же девятый человек? - удивленно спросил капитан Фадеева.

- Это я! - улыбнулся тот в ответ.

Оказывается, продовольственный аттестат Фадееву был выдан на... двух человек. Так и написано было: "старший лейтенант Фадеев и с ним один человек". Ввиду исключения ему полагался двойной паек.

Еще раз взглянув на Фадеева, на его могучую фигуру, капитан улыбнулся и сказал:

- Теперь все ясно!

Полчаса спустя группа Фадеева стартовала в свой полк. А мы со Смысловым, пробыв у гостеприимных "бомберов" еще с неделю, тоже возвратились в свою часть. Пара Примаченко осталась прикрывать друзей.

Фронтная судьба вскоре свела меня с Фадеевым в 16-м гвардейском истребительном авиаполку.

Перед моим мысленным взором часто возникает образ этого замечательного летчика, большой души человека с окладистой волнистой бородой на красивом волевом лице. Все это делало его не только привлекательным, но и создавало вокруг него какую-то атмосферу доверия. Он был любимцем всего полка, и те, кому привелось с ним встречаться, быстро проникались к нему уважением.

Позывной "Борода" по несколько раз в день звучал в эфире Кубани.

- Я - "Борода". Дайте воздушную обстановку, - и тут же добавлял:

- Где противник?

Он искал врага, он смело рвался в бой!

Вадим Фадеев был любимцем не только полка - его хорошо знали и уважали во всей дивизии. И кому привелось встречаться с ним, тот запомнил его. Он обладал чувством юмора, был хорошим чтецом-декламатором, интересным собеседником. Порой создавалось впечатление, что он сам, на ходу, сочиняет различные истории - так удачно они были привязаны к данному моменту и к теме разговора. Особенно красочно передавал он все перипетии воздушных схваток. Как только его самолет садился, к нему спешил весь технический состав. Вадим, выбравшись из кабины, становился во весь свой богатырский рост на крыло и вкратце воспроизводил картину только что проведенного боя.

Воздушный бой Фадеев всегда вел в высоком темпе, с большими перегрузками, выдержать которые вражеские летчики зачастую не могли. Друзья порой шутили по этому поводу, обыгрывая фамилию ведомого. А был им у Фадеева тогда Андрей Труд. Звучала шутка примерно так: "Ох, и трудно Труду держаться с Фадеевым в строю!"

Первую награду - орден Красного Знамени - Фадеев получил за ратные подвиги в воздушных схватках в период взятия нашими войсками высоты "Пять братьев".

...В трудном 1941 году старший сержант Фадеев сражался в составе 446-го авиаполка в районе Ростова-на-Дону. Он был очень дерзок при штурмовке вражеских войск. Ведя огонь, летчик снижался настолько, что почти в упор расстреливал пехоту и конницу противника. Командир звена даже замечание сделал ему за столь опасные маневры.

Штурмовок Фадеев провел уже немало, приобрел хороший опыт, однако скрестить оружие с "мессерами" ему никак не удавалось.

27 ноября 1941 года Фадеев совершал очередную штурмовку - наносил удар по скоплению войск и артиллерийским позициям противника в районе села Большие Салы на северо-западе от Ростова. У кургана "Пять братьев" находилась вражеская батарея, которая вела интенсивный огонь по нашим наземным войскам, имевшим задачу овладеть высотой. Уже несколько атак предприняла наша пехота, но безуспешно. С воздуха хорошо были видны

линии вражеской обороны, огневые позиции артиллерии. Восьмерка И-16, ведомая Фадеевым,, произвела несколько атак. И вдруг осколок вражеского снаряда пробил маслбак самолета Фадеева. Мотор еще работает, но вот-вот заклинит.

Решение приходит мгновенно: набрать высоту, чтобы "дотянуть" домой. Высота сейчас решает все! Фадеев развернул свой И-16. Масло вытекает из бака, и его уже совсем мало. Стрелки приборов, показывающие температуру масла и головок цилиндров, уже "зашкалены" - уперлись в ограничители, мотор стал работать со скрежетом, а потом вдруг и вовсе заглох. Стало тихо, слышен только свист неумолимо снижающегося самолета. Рядом рвутся вражеские снаряды, проносятся огненные полосы трассирующих пуль. .

Высота - пятьдесят метров... Двадцать... десять... Фадеев сажает машину близ траншей нашего переднего края. Удар! Истребитель окутался пылью, прополз немного на "животе" и остановился. Вадим пулей вылетел из кабины. "Жив... не взорвался!". К нему подбежали пехотинцы.

- Скорее, в траншею!

Вадим спрыгнул в окоп и обратился к солдатам:

- Ведите меня к командиру!

Вскоре Фадеев уже сообщал командиру полка разведывательные данные и высказал мнение, что надо без промедления перенести артиллерийский огонь по замеченным им целям.

Доложили командиру дивизии, и вскоре на позиции гитлеровцев обрушился шквал артиллерийского огня. Пошла в наступление наша пехота. Вадим выхватил из кобуры пистолет и ринулся вместе с пехотинцами вперед.

Высота "Пять братьев" была взята!

За инициативу, находчивость, мужество и героизм старший сержант Вадим Фадеев был тогда удостоен высокой награды - ордена Красного Знамени.

Была у Фадеева одна привязанность - собака. Вадим дал ей имя Китти - по названию американского истребителя "киттихаук".

Пес был невзрачный на вид, но умный, хорошо понимал своего хозяина, всюду сопровождал его. Утром, бывало, сидит и ждет, когда Вадим выйдет. Только Вадим заберется в кузов автомашины, Китти тут же прыгает на крыло, оттуда - на капот мотора, затем - на крышку кабины, вытянет мордочку и не сводит глаз с Фадеева. А Вадим протянет руки и гладит по голове своего любимца.

Техник перед выруливанием, бывало, подсаживает Китти на крыло, пес добирается до передней кромки плоскости и, вытянув лапы, лежит там спокойно. У старта он обычно спрыгивает вниз и бежит в капонир - на место стоянки фадеевского самолета - и там уже ждет возвращения своего хозяина.

Эта небольшая деталь подчеркивает широту души отважного летчика, мягкость его характера. Но в бою Фадеев преображался. Дрался напористо, азартно.

Вот как он действовал, к примеру, в схватке, завязавшейся одним апрельским полднем 1943 года.

Эскадрилья "аэрокобр" вылетела на прикрытие наземных войск в район Крымской, где наши войска вели жестокий бой за сильно укрепленный фашистами опорный пункт.

Погода была безоблачная, и воздух отлично просматривался. Боевой порядок, обычный для таких случаев, состоял из двух групп - ударной шестерки, возглавляемой Фадеевым, и четверки прикрытия Григория Речкалова.

Находясь на высоте 3500 метров, уже у самой линии фронта Фадеев вдруг заметил на фоне гор отблеск нескольких солнечных зайчиков. Присмотревшись, он увидел большую группу самолетов, идущих со стороны Черного моря.

- Внимание: я - "Борода"! Впереди и ниже встречным курсом бомбардировщики. Быть внимательными: должны появиться вражеские истребители!

Фадеев немного подвернул группу в сторону солнца и повел ее на сближение с противником.

Четким строем одна за другой шли девятки "юнкеров", прикрытые четырьмя "мессерами". Вдали видна еще группа, следующая тем же курсом.

- Шестнадцатый! Я - "Борода"! Атакуем бомбардировщиков. Свяжите истребителей боем! - приказал Фадеев Речкалову, а Искрину дал команду атаковать бомбардировщиков. Группа Фадеева, со снижением увеличивая скорость, пошла в лобовую атаку на первую девятку Ю-88.

"Мессеры", заметив советские истребители, с набором высоты устремились на группу Фадеева, но четверка Речкалова уже пикировала на них.

А тем временем Фадеев со своей группой буквально сваливается на первую девятку "юнкеров". Уже пылает ведущий, которого меткой очередью сразил Вадим. Тут же свалился на крыло второй: видно, Искрин поразил летчика, и неуправляемый бомбардировщик пошел к земле.

Общий строй девятки нарушен. Вниз беспорядочно сыплются бомбы. Речкалов тем временем атакует "мессера". Полупереворот, очередь - и "мессершмитт" потянул к земле длинную ленту дыма.

Фадеев уже набрал "горкой" высоту и переворотом перешел в атаку на ведущего второй девятки. Огненные пунктиры вонзаются в "юнкере", и за ним потянулся белый шлейф дыма.

- "Борода"! "Борода"! "Мессы" заходят в хвост, - предупредил Искрин, и сам тут же устремился им наперерез.

Фадеев выходит из атаки боевым разворотом. "Мессершмитт" заходит ему в хвост. Гитлеровский летчик изо всех сил тянет ручку на себя, стремясь как можно быстрее поймать в прицел советский истребитель, но тщетно! "Борода" успевает мгновенно развернуться и уходит под "мессершмитта". А враг в прицеле ведомого - Андрея Труда. Судьба фашиста решена!

Снова сыплются вниз бомбы. Четыре "юнкера" и три "мессера" догорают на земле. Враг уходит. Но приближается третья девятка "юнкеров", прикрытая шестью "мессерами". Бой продолжается. Еще один "юнкере" падает вниз, подбит "мессер". В это время на помощь Фадееву пришла подмога - группа Покрышкина. Она с ходу врезалась в боевой порядок "юнкеров", и начатое Фадеевым сражение разгорелось с новой силой.

Помню, 5 мая 1943 года шестерка истребителей, ведомая Фадеевым, ушла на боевое задание.

На стартовой радиостанции слышу знакомые голоса. Узнаю густой баритон Вадима. По нарастающему оживлению, по тону нетрудно понять, что бой идет жестокий, напряженный. Но вот мы забеспокоились: голоса Фадеева что-то долго не слышно. Все, кто был на командном пункте, собрались у динамика, нервничают.

Что же произошло?!

Фашистские летчики давно уже охотились за советским асом. Они ловили в эфире позывной "Борода" - знали уже, кто это. И устроили хитроумную западню.

Перехватив радиообмен и узнав, что "Борода" идет с группой к линии фронта, гитлеровцы выпустили группу своих лучших истребителей с заранее разработанным планом.

Когда шестерка Фадеева подошла к линии фронта, навстречу ей противник навел восьмерку "мессеров". Пара "мессершмиттов" на большой скорости пошла со снижением перед носом фадеевского истребителя. Вторая пара оттянулась, а четверка зависла над нашими самолетами.

Увидев впереди врага, Фадеев пошел в атаку, но сближение с противником, шедшим на большой скорости, заняло много времени. Заметив, что Фадеев увлекся атакой, верхняя четверка "мессеров" сама перешла в атаку с пикирования - и все четыре "Мессера" буквально залпом ударили по советскому истребителю. Осколком разорвавшегося в самолете снаряда Фадеев был ранен в бок.

Мотор истребителя стал давать перебои. Надо садиться. Но куда? Кругом плавни. А тут еще это ранение!..

Подбитый истребитель снижается. Все ближе, ближе к сплошным зарослям камыша...

При посадке Фадеев, очевидно, ударился головой о приборную доску и потерял сознание.

Крылатый богатырь истекал кровью, и никто ничем не мог ему помочь.

Его долго ждали в полку. Но Вадим не возвратился.

24 мая 1943 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте и проявленные при этом отвагу и героизм гвардии капитану Фадееву Вадиму Ивановичу было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно.

Друзья помянули добрым словом своего любимца "Бороду", который за короткое время сбил над Кубанью 20 вражеских самолетов. Друзья не забыли этого необыкновенного человека и до сих пор часто возвращаются мысленно к тем далеким дням, когда он был с ними рядом, в одном боевом строю.

ОТКРЫТИЕ БОЕВОГО СЧЕТА

Я совершил несколько боевых вылетов в паре с Покрышкиным и провел четыре воздушных боя. Все мы почувствовали, что новый тип самолета, на который пересели с "ишачка" и на котором теперь летаем, нисколько не уступает хваленому "мессершмитту". Мы теперь вроде бы на равных с ним правах. Теперь померяемся силами!

Пройдя на земле такую школу, которую дал нам Александр Иванович, мы стали отчетливо разбираться в динамике воздушного боя, хорошо ориентироваться в пространстве. Это вселяло

в каждого уверенность в успехе.

Однажды восьмерка под командованием Покрышкина взлетела точно по графику. Основная наша задача - расчистка воздуха над передним краем.

Набираем высоту прямо по маршруту: так быстрее придем к линии фронта. Погода ясная, солнце уже высоко над горизонтом.

Прошло минут пять - семь. На тысячеметровой высоте появляются отдельные облака, напоминающие разбросанные тут и там клочки белой ваты. Чем ближе к морю, тем их все больше. Облачность доходит до трех баллов. Высота - две с половиной тысячи метров. По радио все отчетливее слышим возбужденные голоса летчиков группы Аркадия Федорова, которую мы сменяем. Нет никаких сомнений: идет воздушный бой.

- Я - "сотка". Внимание! - раздается в наушниках голос Покрышкина. Набираем высоту!..

Самолет ведущего, оставляя за собой синеватую струю выхлопных газов, стремительно пошел вверх. Я тоже увеличил газ. Сохраняя боевой порядок пары, пошел за ним.

Слышу, как Покрышкин связывается с "Пеликаном" - нашей наземной радиостанцией наведения:

- Я - "сотка"... Иду к вам. Дайте воздушную обстановку... Я "сотка"...

Мы все в группе работаем на прием - не только, бы не забивать эфир ненужными разговорами, а, главным образом, для радиомаскировки.

Высота быстро растет. Я усиливаю наблюдение воздухом. Противника нет. Небо чистое. Позади идет вторая наша пара. А еще метрах в трехстах и выше четверка Николая Старчикова. Приближаемся к линии фронта. Слышу команды Федорова, узнаю по голосам Никитина, Труда, Табаченко, Трофимова.

Заглушает всех "Пеликан":

- "Сотка!" "Сотка!" Идите в район Славянской! Идите в район Славянской! Ваши ведут бой с "мессерами".

- Я - "сотка". Вас понял... Внимание: я - "сотка". Поворот вправо...

С небольшим снижением набираем скорость.

- "Сотка!" Я - "Пеликан". Со стороны Темрюка идет большая группа "бомберов" под прикрытием "мессеров". Впереди - еще четверка "мессеров" на вашей высоте. Будьте внимательны!.. "Сотка"! Ниже вас - десятка "яков". Будете работать по "бомберам"... "Сотка"! "Мессеры" слева, впереди!..

- Вижу! Я - "сотка".

- Атакуйте!..

- "Тридцать шестой" - прикрой. Атакуем!

- Бей! Я - "тридцать шестой"! - отвечает Старчиков.

Покрышкин резко ввел свою машину в левый разворот с небольшим набором высоты.

Сохраняя боевой порядок пары, я беру на себя ручку управления, с силой тяну ее. От перегрузки тело тяжелеет все больше и больше, как бы наливаясь свинцом. Дышать стало трудно. В глазах потемнело. Но замечаю, как "мессеры" полупереворотом пошли вниз - под нас.

Не выпуская из поля зрения самолет Покрышкина, я синхронно повторяю его маневр.

Самолеты стремительно падали к земле. На ее фоне отчетливо видна пара "мессеров", за которыми тянутся черные ленточки дымков. Вот "мессеры" переходят из пикирования в горизонтальный полет. Второй пары гитлеровцев не видно: ее атакует пара Клубова.

Скорость моего самолета растет. Я еще чуть-чуть подбираю ручку на себя. Истребитель вздрагивает, как бы предупреждая, что находится на критических углах атаки: еще немного - и могу сорваться в штопор. Я приотпускаю ручку управления. Самолет снова в устойчивом полете.

А "мессеры" левым боевым разворотом взметнулись вверх. Этого нам и надо! По мере набора высоты скорость их падает. А у нас она в запасе. Расстояние между нами резко сокращается. Враг в прицеле!

Покрышкин выбрал ведущего и меткой очередью поджег его. "Мессер" тотчас же вспыхнул и как-то боком пошел к земле.

В моих наушниках раздается отрывистая команда:

- Бей второго! Я - "сотка"! Выход из атаки влево.

Даю полный газ. Секунда - две, и силуэт "мессершмитта" распластался в моем прицеле. Нажимаю гашетку. Гремят пушечные выстрелы. Огненные трассы впиваются в тощее тело "мессера". Он, как бы судорожно, вздрогнул, затем нехотя перевернулся на спину и, пуская шлейф серого дыма, пошел вниз.

Выхожу из атаки. В это время в районе Славянской появилась группа вражеских бомбардировщиков. Слышу команду:

- "Тридцать шестой", подтянись! Я - "сотка". Атакуем "бомберов".

Довернул градусов на пятьдесят вправо, мы пошли навстречу девятке "юнкерсов", проскочили и, развернувшись с набором высоты, устремились в атаку.

С короткой дистанции Покрышкин зажег крайний справа самолет, тот отстает, теряет высоту, падает.

На третьем заходе нам помешали истребители прикрытия: четверка "мессеров" пытается зайти в хвост. Мы резко взмыли вверх, а группа Старчикова атаковала их.

Нам на подмогу идет восьмерка капитана Речкалова...

Враг потерял в этом бою пять самолетов. Покрышкин сбил Me-109 и Ю-88, а Старчиков, Клубов и я - по "мессеру".

В моей летной книжке в этот день сделали запись о сбитом самолете. Не тот ли это "серобрюхий", которого мне так хотелось сбить?..

Произошло это 13 июля 1943 года в районе станицы Славянской.

ПОДВИГ АЛЕКСЕЯ ЗАКАЛЮКА

Освободив Кубань, полки нашей дивизии в начале августа 1943 года перебазировались на Украину в район Донбасса и с хода вступили в боевые действия. Нашим летчикам уже хорошо были знакомы эти места, этот типичный пейзаж с разбросанным кругом терриконами, шахтными вышками и высокими заводскими трубами.

В начале войны пришлось с горечью оставить наш Донбасс - сердце тяжелой индустрии Украины. Но, несмотря на создавшуюся обстановку на фронтах, мы верили, что вернемся, прогоним ненавистного нам врага.

Среди наших летчиков был здесь и мой боевой товарищ Алексей Закалюк, а ему-то, пожалуй, лучше всех были знакомы эти места и особенно памятливы первые месяцы войны.

...Осень 41-го года. Бои, бои... За два месяца - с середины августа по 13 октября - летчики 298-го ИАП сменили восемь аэродромов. Войска Южного фронта, с трудом сдерживая натиск противника, с тяжелыми боями отступают в глубь страны.

Фашисты, форсировав Днепр, захватили город Запорожье и ринулись в Приазовские степи. Колонны танков и автомашин с живой силой, прикрываемые с воздуха "мессершмиттами", рвутся в Донбасс и к Азовскому морю.

Еще не вошло солнце, а командир первой эскадрильи капитан Чайка со своим бессменным ведомым сержантом Закалюком уже в воздухе. Идут в район Запорожья. Задача: разведать состав, численность и направление движения вражеских войск.

Курс - 270о. Высота - 1000 метров. В небе ни облачка, но видимость плохая: мешает дымка, вызванная пожарами. В воздухе пахнет горелым зерном, горят на полях неубранные хлеба.

Разведчики подошли к дороге Пологи - Орехов, развернулись, летят вдоль нее. Впереди Орехов. На южной окраине города обнаружили большое скопление вражеской техники. На шоссе, как на ладони, видна колонна немецких автомашин, бронетранспортеров, бензозаправщиков, крытых автоприцепов, фургонов. Голова колонны воткнулась в глубокий противотанковый ров. Колонна остановилась.

"Хорошая цель!" - подумал капитан Чайка и, сделав пометку на своей карте, развернулся на обратный курс. Через сорок минут он уже докладывал командиру полка майору Тараненко о результатах воздушной разведки. Командир внимательно выслушал разведчиков, оценил сложившуюся обстановку и принял решение на штурмовку обнаруженной колонны.

- Товарищ капитан! Вы обнаружили эту цель, вам и поручаю ее отштурмовать. Пойдете шестеркой...

И тут же приказал инженеру полка по вооружению подвесить под крылья реактивные снаряды.

Вскоре шестерка истребителей И-16 под командованием Чайки стартовала в воздух и, маскируясь в лучах утреннего солнца, взяла курс на цель. Прошли больше половины пути, вдаль показался Орехов. Чайка, покачивая самолет с крыла на крыло, подал сигнал: "Внимание, приготовиться к атаке".

И правым полупереворотом через крыло пошел на снижение до бреющего полета. Вот впереди

по курсу видна цель. Капитан Чайка делает своим звеном горку, выскакивает на колонну и с хода атакует ее. За ним повторяет маневр второе звено лейтенанта Фролова.

Началась штурмовка. Из-под крыльев самолетов со свистом полетели эрэсы, оставляя за собой длинные хвосты огненных струй. Застучали пушки и пулеметы. Фашисты в панике бросились бежать в разные стороны, прыгали в противотанковый ров, падали на землю. Появились взрывы, запылали автомашины.

Летчики делают повторный заход на атаку, непрерывно поливая пулеметно-пушечным огнем врага. Пулеметная очередь сержанта Закалюка прошла бензозаправщик, который тут же загорелся.

Из спаренных зенитных пушек "эрликон" потянулись длинные очереди к "ишачку" сержанта Касавина и подбили его. Самолет Касавина взмыл вверх, затем свалился на крыло, упал в гущу автомашин и взорвался. Закалюк увидел, что изпереди идущего командирского самолета тянется серый шлейф дыма. "Командира подбили!" - мелькнула мысль. Капитан Чайка сразу понял, что он подбит, и маневрируя стал отходить от колонны. За ним, заканчивая атаки, потянулись остальные летчики группы.

Закалюк увеличил скорость, подошел ближе к самолету командира. Вся правая сторона фюзеляжа от мотора до хвоста была залита маслом.

"Дотянет ли домой! - забеспокоился Закалюк. - Скорее бы выйти с территории, занятой противником, а то, чего доброго, еще придется садиться у него в тылу..."

Но, как нарочно, самолет Чайки теряет скорость и высоту. Винт стал вращаться медленнее, мотор работает с перебоями. И вот - совсем остановился.

Капитан Чайка, выпуская шасси, пошел на вынужденную посадку. "Впереди ровное поле, командир выбрал хорошую площадку", - подумал Закалюк.

Но как помочь командиру? Решение принято мгновенно: "Буду садиться за командиром и на моем самолете вместе улетим! Что бы ни случилось с командиром, я в ответе за него", - думал Закалюк, выпуская шасси.

Лейтенант Фролов понял сложившуюся обстановку и стал их прикрывать.

Самолет Чайки коснулся колесами земли и побежал по полю. Вслед за ним сел и сержант Закалюк. Не выключая мотора, он быстро выскочил из кабины и побежал к командиру. Капитан Чайка с трудом вылез из кабины и, стоя на крыле самолета, удивленно смотрел на сержанта. Лицо и руки капитана были в крови.

- Товарищ капитан, быстрее садитесь в мой самолет, а я - "верхом"... Вместе и улетим!

- Мы в одной кабине не поместимся, - сказал Чайка, - улетайте быстрее! Фашисты близко!

- Нет, товарищ командир... Не могу! Садитесь в мой самолет и улетайте, а за мной пришлите "спарку"! В случае чего - я могу постоять за себя, а вы ранены.

После некоторого раздумья капитан Чайка согласился с сержантом, и, отдав ему свой пистолет и две обоймы, сел в самолет ведомого и взлетел.

Наступила гнетущая тишина. Закалюку все еще не верилось, что всего несколько минут назад

они были над вражеской колонной, где был сущий ад. И вот он на земле, один, в окружении фашистов.

И снова беспокойство охватило Закалюка: как бы раненый командир не потерял сознание в воздухе. Нет, этого не должно произойти. Командир волевой человек. Он обязательно долетит!

Закалюк подошел к подбитому самолету командира. Пушечная очередь прошла по мотору, разбила один цилиндр, повредила приборную доску и маслопровод. "За мной прилетит, видимо, Фролов. Он место посадки знает и быстро найдет меня", - размышлял Закалюк. И тут же подумал: "А если появятся фашисты? Тогда буду сражаться до последнего патрона: ведь у меня четыре обоймы, а это тридцать два патрона!"

Время, казалось, тянулось бесконечно. Но, глянув на часы, Закалюк понял, что прошло всего лишь 40 минут. Было тихо. И вдруг в этой гнетущей тишине Закалюк скорее угадал, чем услышал, знакомый гул. Приближалось звено наших самолетов. Учащенно забилося сердце. Не бросили, не оставили фашистам, прилетели!

Двухместный самолет УТИ-4 с хода выпустил шасси и пошел на посадку, а остальные стали в круг, прикрывая его.

Сержант Закалюк быстро надел парашют и побежал навстречу севшему УТИ-4. В первой кабине "спарки" сидел лейтенант Фролов.

Алексей вскочил на крыло подрулившей "спарки" и забрался во вторую кабину.

- Как командир? - спросил он лейтенанта Фролова.

- Прилетел благополучно! - прокричал Фролов и тут же добавил: - Садись быстрее, надо спешить!

- Нет, ты мне правду скажи! - настаивал Закалюк.

- Сел он, сел. Только после сруливания с полосы ему стало плохо. Когда его усаживали в санитарную машину, он открыл глаза и сказал: "Там остался Закалюк... Надо быстро послать за ним самолет". Вот командир полка немедленно и послал меня.

Фролов дал газ, "спарка" пошла на взлет. На аэродроме сержанта Закалюка с нетерпением ждали. Техник самолета Хмелевский со слезами на глазах подбежал к Алексею, обнял его:

- Вернулся, вернулся, дорогой!

Несколько дней спустя во фронтовой газете была напечатана заметка о том, как молодой летчик спас своего командира.

А потом с каждым днем в ожесточенных боях крепились крылья воздушного бойца. И вот в 1943 году фронтовые дороги снова привели его в Донбасс.

Всю войну Закалюк провел, как говорится, "от звонка до звонка". Совершил 594 боевых вылета, сбил 16 вражеских самолетов, награжден четырьмя орденами Красного Знамени, двумя - Отечественной войны, орденом Красной Звезды и многими медалями.

Об этом памятном для Закалюка вылете в летной книжке сделана очень краткая запись: "13.X.41 г. Самолет И-16. Штурмовка войск противника в районе города Орехов. Вылетов - 1.

Время налета - 1 ч. 05 минут. Расход боеприпасов; РС - 2, боекомплект патронов".

Но за скупыми строками этой записи поступок, равный подвигу, поступок, названный известным советским поэтом А. Твардовским высшей честью:

У летчиков наших такая порука, Такое заветное правило есть: Врага уничтожить - большая заслуга, Но друга спасти - это высшая честь!

КОГДА КОМАНДИР В ОПАСНОСТИ

Итак, август 1943 года... Идут упорные сражения за освобождение Украины от фашистов.

Войска Южного фронта с боями вышли к сильно укрепленному рубежу вражеской обороны, передний край которой проходил по правобережью Северского Донца и Миусу с хорошо развитой системой траншей, как по фронту, так и в глубину, с большим количеством железобетонных и других фортификационных сооружений. Подступы к главной полосе обороны прикрывались минными полями и проволочными заграждениями.

Командные высоты на этом участке фронта оборудовались как опорные пункты и узлы сопротивления. На танкоопасных направлениях были вырыты противотанковые рвы.

Фашистское командование, учитывая стратегическую важность района, стремилось во что бы то ни стало удержать Донбасс, использовать его огромные экономические ресурсы и людские резервы.

Оборонительный рубеж на юго-востоке Украины создавался в течение двух лет и получил наименование "Миус-фронт".

Наряду с прочными укреплениями, здесь была создана сильная группировка фашистских войск, которая по замыслу гитлеровского командования должна была не только противостоять нашим войскам, но и разгромить их.

Во второй половине августа наши части продолжали наступление и, продвигаясь вперед, освобождали Донбасс. 16-й гвардейский истребительный авиаполк получил задачу прикрывать боевые порядки кавалерийского корпуса генерала Кириченко, который вместе с нашими танковыми частями вел наступательные действия. 23 августа, примерно в 5 часов 20 минут утра, шестерка истребителей, ведомая Покрышкиным, взлетела с аэродрома. Боевой порядок состоял из ударной группы и пары прикрытия. Строй - левый пеленг, близкий к фронту с превышением пары прикрытия над ударной группой 300-400 метров.

Стояла тихая, безоблачная погода. Солнце только что поднялось над горизонтом и залило мягкими, теплыми лучами пробуждающуюся ото сна землю, кое-где еще затянутую легкой дымкой.

Вот уже и фронт под нами. Высота - 4000 метров. Передний край хорошо просматривается. Большой выступ линии фронта в сторону противника - весь в огне.

Я думаю о том, что вот так горит земля, горят наши города и села, леса и поля.

Слышу, как командир запрашивает по радио станцию наведения о воздушной обстановке. Ответа почему-то нет. Потом вдруг знакомый голос предупреждает нас:

- Внимательно следите за воздухом. Я - "сотка"... Это Покрышкин. Мы подчиняемся приказу -

усиливаем наблюдение. И тотчас же в наушниках послышался доклад ведущего второй пары нашей четверки Виктора Жердева:

- "Сотка" - я - "двадцать первый". Курсом сто двадцать вижу на горизонте группу самолетов.

- Я - "сотка". Вижу. Внимание: поворот влево!

Выполнив команду, наша группа со снижением идет на сближение с самолетами, идущими к линии фронта.

Сомнений нет: противник. Оценив обстановку, Покрышкин принял решение атаковать врага еще до линии фронта, расстроить боевой порядок бомбардировщиков и сорвать их намерение нанести удар по нашим войскам.

Скорость растет, быстро сближаемся. Уже различаем силуэты вражеских машин: девятка Ю-88 под прикрытием шести "мессершмиттов". За ней следует такая же группа. Значит, где-то должны быть и патрулирующие истребители прикрытия врага.

Противник заметил нас и начал выполнять контрманевр, обеспечивая возможность своим стрелкам вести прицельный массированный огонь с турельных установок.

- Я - "сотка". Паре Труда прикрывать. Мы атакуем, - скомандовал Александр Иванович. И мы четверкой пошли в атаку на бомбардировщиков.

В тот же миг вижу, что на нас устремилась четверка "мессеров". Фашисты заметили, что наперерез им идет пара Труда, тут же изменили курс и с набором высоты пошли туда, где, казалось, легче одержать победу.

Выполнив небольшой маневр, мы заходим "юнкерсам" в хвост. Фашистские стрелки открыли яростный огонь, но трассы прошли мимо.

Я иду в правом пеленге пары и вижу, как запылал один из "юнкерсов", и тут же из его люков посыпались бомбы на свои же войска.

Расстояние быстро сокращается. Покрышкин учил нас открывать огонь с самой короткой дистанции, чтобы сразить врага наверняка.

Вдруг что-то промелькнуло, и слева от меня я заметил полоску черного дыма. Накренил истребитель - и увидел, что к машине командира устремился "мессершмитт". Его камуфлированное тощее тело хищно устремилось в атаку. Там - фашист. Сейчас он, зло прищурившись, впился взглядом в "сетку". А в ней мой командир, сосредоточивший сейчас все свое внимание на прицеле, в который уже вписывался тяжело груженный "Юнкерс-88".

Александр Иванович знал, что хвост его истребителя надежно прикрыт - он надеялся на меня, верил, что какой бы сложной ни была обстановка, я его не подведу. В этом он уже не раз убеждался.

А теперь?... В первое мгновение я даже не поверил своим глазам, но тут же представил себе, что пройдет еще секунда - две и...

"Нет, сам погибну, но командира должен спасти!" - решил я и бросил истребитель на врага.

Огромная тяжесть перегрузки навалились на меня, в глазах потемнело. И тут же неожиданно

почувствовал резкий удар. Ручка управления вырвалась из туго сжатой ладони, самолет вздрогнул, стал с правым креном стремительно переворачиваться на спину. Я поймал ручку, с трудом вывел машину в горизонтальное положение. В центроплане зияла пробоина, уже разгоралось желто-красное пламя, за самолетом тянулась сероватая струйка дыма.

Нет, о себе я не думал. Мозг сверлила мысль: "Командир в опасности!..."

Успел вовремя. Моя машина выросла перед "мессером", и в тот же миг очередью, предназначавшейся "сотке", гитлеровский летчик прошел мой истребитель. Самолет горел, но жил. Мотор работал без перебоев. С левым креном я ухожу домой, пытаюсь скольжением сбить пламя. Тщетно. Бросил взгляд на приборную доску: все показания пока нормальны. Запоминаю время: 6 часов 10 минут.

Все труднее управлять машиной. Радиосвязь прекратилась. По моим подсчетам, до линии фронта - километров двадцать. Тяну на свою территорию. В кабине еще ни дыма, ни огня нет, и я снимаю кислородную маску. Осмотрелся. Вижу, как сзади левым разворотом на меня заходят два "мессера": значит, решили добить.

Обстановка складывается сложная. Горящий самолет плохо управляем.

Теперь все мое внимание приковано к этим двум вражеским истребителям. Уже началось сближение, и я стараюсь определить дистанцию, с которой противник откроет огонь. Кажется, сейчас! Даю правую ногу и приотпускаю ручку управления. Самолет резко бросило вправо. В тот же миг трасса прошла левее и где-то впереди вспыхнули шапки разрывов.

"Мессеры" левым боевым разворотом ушли вверх. Значит, будут атаковать еще. Занял такое же положение, как и прежде. Главное внимание сосредоточил на задней полусфере. В кабине уже пахнет гарью, появился дым. Мной овладело тревожное беспокойство: в любую минуту самолет может взорваться. А прыгать с парашютом рано: до линии фронта еще не дотянул. Решаю так: пока работает мотор, пока машина мне послушна - буду тянуть домой!

Под приборной доской замечаю оранжевые язычки. Вот уже пламя достает правую ногу, и я снимаю ее с педали, поджимаю к сиденью. Усилим левой ноги и ручкой управления удерживаю самолет, но вскоре вынужден убрать под себя и левую ногу.

Кабина быстро заполняется едким дымом, стало жарко. Дышать трудно, давит кашель.

Самолет со снижением на большой скорости идет прежним курсом. "Мессеры", решив, очевидно, что моя песня спета, больше не атакуют.

Пристально всматриваюсь вниз, но из-за дыма землю плохо вижу, не могу распознать местность, над которой пролетаю. Вот-вот вспыхнет на мне одежда. По времени чувствую, что линия фронта позади. Надо прыгать! Аварийно сбрасываю дверцу кабины. Руками закрываю от огня лицо и ныряю вниз.

Нахожусь в свободном падении. Но меня подстерегла новая беда: штопор. Раскрыть парашют в этом случае нельзя - мое вращающееся тело закрутят стропы, и парашют не раскроется полностью. А скорость падения возрастает.

Как в подобном случае выйти из критического положения? Мгновенно вспомнилась рекомендация инструктора: надо остановить вращение, принять нормальное положение. А земля стремительно приближается.

Движениями рук и ног прекращаю вращение, падаю "крестом", лицом вниз. Скорость падения снизилась, но до земли не так уж много. С силой дергаю вытяжное кольцо. За спиной чувствую движение. И тотчас же последовал рывок.

Парашют раскрылся!..

До земли осталось метров 150-200. Внизу людей не видно - ни своих, ни немцев.

Приземлился удачно, и освободившись от подвесной системы, отбежал в кустарник. Огляделся. Прислушался. Пытаюсь разобраться в обстановке.

Где-то идет перестрелка. Достал пистолет, приготовился ко всяким неожиданностям. Решение возникло такое: отойти от места приземления, замаскироваться и, если позволит обстановка, переждать до ночи. А с наступлением темноты продвигаться к своим. По солнцу определил направление движения. Вот только одно и самое главное для меня не было ясно: перетянул ли Я линию фронта или нахожусь в тылу у противника? Все это требовало утроенного внимания. Напрягая память, попытался определить, когда меня подбили и сколько времени я "тянул" к фронту на горящем самолете. Получалось, что я должен приземлиться на своей территории. И все же осторожность и еще раз осторожность!

Пополз, стараясь не задевать ветки кустарника.

"Наша пятерка теперь, наверное, возвратилась с задания, - думаю я. Говорят обо мне, может, мол, еще вернется. Во всяком случае будут ждать: так в полку заведено! А мой техник Павел Иванович Ухов, наверняка, покачает головой и вспомнит, как я говорил, что меня не собьют. И вот, пожалуйста, я на земле".

Успокаивало одно: главное - цел, невредим, а значит - еще встретимся! Волновало: не напрасен ли был мой риск, успел ли я прикрыть командира? Это досадное "успел ли?" настолько заслоняло все остальное, что я даже как-то отвлекся от наблюдения за близлежащей местностью.

Однако разворачивающиеся события быстро возвратили меня к реальности: прямо на меня поползли два солдата в касках. Ясно вижу, как шевелятся кусты. Замечаю даже, что каски обвязаны травой для маскировки. Кто они?

Я замер, притаились и они, но вскоре солдаты разделились, и один пополз правее с явным намерением обойти меня. Что делать? Стрелять пока не имело смысла - слишком велико расстояние. Да и кто эти солдаты? А вдруг свои?

Солдаты, как я вскоре понял, избрали довольно хитрую тактику: один лежал напротив меня, метрах в тридцати, другой подполз с тыла, и таким образом мы все трое оказались на одной линии. Я навел пистолет и решил: взять меня живым им не удастся! В это время солдат, что лежал впереди, негромко окликнул меня:

- Эй, фриц, хенде хох! Подними руки! - И даже показал, как это следует делать.

Сзади затрещали кусты, я обернулся, увидел рядом второго солдата и обрадовался: лицо-то уж очень у него русское - широкое, нос курносый.

- А ну, бросай пистолет! - угрожающе произнес курносый, наставив на меня автомат.

Сомнений не оставалось: наши. Да и форма на бойце была советская. И автомат - я теперь ясно

видел - отечественный ППШ.

- Да свой я! Летчик с подбитого самолета!

- Свой не свой, а пистолет брось! - предупредил боец.

Тем временем, пока я вел с ним переговоры, другой солдат продвинулся еще метров на двадцать.

- Васька, обожди маненько! Сейчас мы его скрутим вместе. - Слово "маненько" окончательно убедило, что это свои. Я подчинился, сдал пистолет второму бойцу, и вскоре мы трое поползли в обратном направлении.

Оказывается, я приземлился на нейтральной полосе, но ближе к нашим, которые почему-то решили, что подбит был немецкий самолет. Этим и объяснялась осторожность, с которой бойцы обходили меня. Но надо бойцам отдать должное: действовали они со знанием дела. Я даже подумал, что пехота - и та летчика берет с "хвоста".

Вскоре мы прибыли в землянку командира стрелкового полка, который, проверив мои документы и позвонив куда-то, переправил меня в тыл. Меня передавали, что называется, с рук на руки. На вторые сутки потрепанный газик привез меня на родной аэродром.

Увидя стоянки, родные самолеты, техников, махавших руками, я с трудом сдержал слезы радости.

Подъехали к КП полка, и я доложил командиру о прибытии и о том, что со мною произошло. Командир пожал руку капитану-пехотинцу, привезшему меня на газике, и попросил передать командиру стрелкового полка большую благодарность.

Минут через сорок прилетел Александр Иванович Покрышкин с нашими товарищами и крепко пожал мне руку. Сказал всего два слова:

- Молодец, спасибо!

На следующий день на разборе Покрышкин отметил мою и Березкина самоотверженность, но, как всегда, сказал он об этом просто, скупно: все сделанное нами входило в рамки покрышкинских заповедей воздушного бойца. А это значит, что действовал я так, как надо.

Часть IV. В БОЯХ ЗА УКРАИНУ

ТАРАН - ОРУЖИЕ СМЕЛЫХ

Мы действуем на юге Украины, поддерживаем войска, наступающие в направлении Амвросиевки. На нее и нацелено острое клина нашей ударной группировки.

Полк перебазировался в Дьяково, только что освобожденное от противника. Замаскированные самолеты стоят прямо в населенном пункте - между домами и сараями. Перед вылетом на боевое задание моторы запускаются на месте стоянки и по команде ведущего группы по порядку вырывают по улице на окраину села, на небольшое поле, служившее взлетно-посадочной полосой.

Помню как сейчас - это было 24 августа 1943 года. По главной улице Дьяково, оставляя за собой клубы пыли, быстро вырывала пара истребителей с хвостовыми номерами "21" и "7".

Это старший лейтенант Вениамин Цветков и младший лейтенант Вячеслав Березкин спешили на боевое задание.

К линии фронта они подошли на высоте 4000 метров. Связались с радиостанцией наведения.

- "Двадцать первый"! Ниже вас, на высоте тысяча пятьсот метров идет "рама". Атакуйте ее... - приказал командир.

Цветков положил самолет на крыло, присмотрелся. "Рама" шла без прикрытия, параллельным курсом.

- Внимание, атакуем. Прикрой! - передал ведущий Березкину и полупереворотом ввел истребитель в пикирование.

Березкин, как это и положено в подобной ситуации, осмотрел воздушное пространство. Вражеских истребителей не видно. Немного приотстал от ведущего, последовал за ним. Пара стремительно падала на "раму". Стрелка прибора скорости прижалась к краю шкалы. Самолет начал вздрагивать, управлять им стало очень трудно.

Наши летчики хорошо знают "раму": машина не скоростная, но маневренная, ее геометрические размеры невелики. В силу всего этого сбить "Фокке-Вульф-189" очень трудно.

Силуэт "рамы" быстро увеличивался в размерах. Высота падает: 3000, 2500, 2000 метров...

Еще несколько напряженных секунд - и Цветков открывает огонь. "Рама" тут же сманеврировала, и трасса на большом расстоянии проходит мимо цели.

- "Седьмой", атакуй! - почти кричит по радио Цветков Березкину, проскакивая "раму" и уходя левым боевым разворотом вверх.

Березкин к этому времени снизился и атакует цель с нижней полусферы под одну четверть. Переведя истребитель в небольшой угол набора высоты, Вячеслав пытается поймать в прицел силуэт вражеского самолета. Но при большой скорости истребителя сделать это нелегко. Дистанция сокращается. Можно открывать огонь!

Истребитель дрожит, как в лихорадке, перекрестие прицела прыгает, мечется по силуэту "рамы". Наконец, улучив момент, Березкин нажимает гашетку. Кабина наполнилась пороховым дымом. Видно, как рассеянная трасса, почти касаясь "рамы", проносится мимо и взрывается вдали белыми облачками.

"Не сбил!" - мелькнуло в голове. Березкин тут же переводит свой истребитель на "горку" и, набрав высоту, кладет его на крыло под 90°. "Рама" продолжает полет. Значит, она на боевом курсе и, по всей вероятности, производит аэрофотосъемку наших боевых порядков. "Надо сбить, во что бы то ни стало сбить! Чтобы ударить наверняка, надо погасить скорость".

"Семерка" зависает, затем начинает падать вниз. Сейчас истребитель уйдет под "фокке-вульф", чтобы занять наиболее выгодное положение для атаки. Левый крен - чтобы видеть, не выпускать "раму" из поля зрения... "Семерка" нацелена прямо на нее.

И вдруг Березкин всем телом ощущает удар, странную тряску. Секунду-две он еще не видит крови, не чувствует боли. Но вот он уже понял: ранен. Не подчиняется воле левая рука, отяжелела левая нога.

А "рама" идет прежним курсом, и фашистский стрелок снова поднял стволы.

- Не уйдешь! - цедит сквозь зубы Березкин и снова направляет истребитель на вражескую машину. Он слился со своей "семеркой" воедино всем телом и сердцем. "Рама" на сей раз не увернулась, не сманеврировала.

Удар!..

Встречный поток подхватил самолет Березкина и бросил в бездну. Аварийно отброшена дверца. Прыжок!

Березкин нащупал вытяжное кольцо, с силой потянул его. Парашют раскрылся. Сверху хорошо виден передний край. Он идет зигзагообразно, упирается в лесок, тает, исчезает в дымах, плывущих за горизонт.

Наконец, под ногами земля. Упал, с трудом погасил парашют. Но подняться не в состоянии. В чьих руках этот опаленный войной участок? Совсем близко слышатся шаги. Из кустов кто-то выглянул. В пилотке. В серой, выгоревшей пилотке. Со звездочкой. Свои!..

Березкин понял, что приземлился как раз на острие того клина, что нацелился нашими наступавшими частями на Амвросиевку.

Утром следующего дня санитарная машина увозила раненых в тыл. Березкин узнал: дорога пролегла рядом с Дьяково. Подозвал медсестру. Убедил завернуть. Дорога показалась долгой. И вдруг послышался рокот самолетных моторов. Дьяково! Машина остановилась. Кто-то из летчиков заглянул внутрь кузова и узнав Березкина, закричал:

- Березкин! Да он жив, ребята! К санитарной машине бежали техники, механики, летчики.

- Дальше Березкин с вами не поедет! - твердо сказали они растерявшейся медсестре, бережно подняв крепкими руками носилки. - У нас ведь свой госпиталь есть, авиационный. Там и вылечится.

Новость дошла до командира полка. А вот и он, Александр Иванович Покрышкин. Сам направляется сюда, к машине.

Увидел его Березкин - стал лежа докладывать про то, как фашистский самолет "срезал".

- Как чувствуешь себя? - с беспокойством спросил Покрышкин. И оба они сейчас думали об одном: разрешат ли летать после такого тяжелого ранения?

Прошло время. Залечил Березкин свои раны. Величайшим усилием воли разработал кисть левой руки, натренировал раненую ногу - и вернулся в боевой строй. И летали мы вместе до самого конца войны. Помню, как в районе Львова, защищая раненого ведущего, вступил Березкин в неравный поединок с четырьмя "фоккерами" и сбил два из них. Как на следующий день наш командир вручил младшему лейтенанту Березкину орден Славы и по-отечески поцеловал его. Помню, как сбил Березкин еще два "Фокке-Вульфа-190" в последние дни войны в берлинском небе. Все подробности его двенадцати побед над фашистскими асами помню! Но особенно четко представляется мне таран, что совершен был двадцатилетним летчиком в небе Донбасса.

ДИВИЗИЯ СТАНОВИТСЯ "МАРИУПОЛЬСКОЙ"

Трудная военная осень 1943 года застала 9-ю гвардейскую истребительную авиадивизию в боях за Донбасс.

Войска Южного (впоследствии 4-го Украинского) фронта, прорвав сильно укрепленную линию обороны противника на реке Миус и развивая наступление, сокрушительными ударами стали громить фашистских захватчиков. На левом фланге механизированные части, тесно взаимодействуя с кавалерией и пехотой, стремительно продвигались к Азовскому морю - в направлении Таганрога и Мариуполя.

Противник пытался любой ценой задержать успешное продвижение наших войск. Фашисты отчаянно сопротивлялись, цеплялись за каждый оборонительный рубеж, за каждое село, превращая его в опорный пункт.

В Приазовье развернулись жаркие бои на суше, в воздухе и на море. Нашей дивизии была поставлена задача прикрыть наступающие наземные войска от ударов вражеской авиаций. Мы действовали группами по четыре, шесть, а нередко и по восемь самолетов - буквально висели над головными частями продвигающихся вперед советских войск. Особенно яростные бои развернулись на Мариупольском направлении.

Взломав последний рубеж вражеской обороны на реке Кальмиус, наши передовые части устремились к городу металлургов и машиностроителей Мариуполю. Завязались бои за город. Не в силах задержать натиск наших войск, враг стал творить свое черное дело: специальные команды подрывников уничтожали культурные ценности города, жгли жилые дома, разрушали фабрики и заводы, превращая все в груды развалин.

С яростью обреченных бросали фашисты свои эскадрильи против наступающих советских войск, стремясь задержать их, но тщетно: господство в воздухе было за нами.

Ясным осенним днем с высоты птичьего полета земля отлично просматривалась, каждый ориентир отчетливо был виден. Отливают желтизной поля, яркой зеленью обозначились луга, голубеют извилистые жилки речушек. Узкими сероватыми ленточками протянулись в разных направлениях шоссейные дороги. От города на север, в направлении Волновахи, двумя тоненькими параллельными ниточками, уходящими вдаль, за горизонт, протянулась железная дорога.

Над Мариуполем стоит тяжелое темно-серое облако дыма, полыхает пламя. Больно видеть, как враг терзает город. Мои однополчане, группа за группой, чередуясь с летчиками других полков, уходят на боевые задания - прикрывать наземные войска, на разведку, на свободную "охоту",

Пара наших "охотников" - Речкалов и Чистов - вылетела в район Мариуполя с задачей: уточнить сложившуюся на 6 сентября 1943 года наземную обстановку, которая после последнего прорыва вражеской обороны была не совсем ясной. В указанный район эта пара пришла на высоте около 3000 метров на большой скорости. И тут же Чистов доложил Речкалову:

"Шестьдесят шестой!" Справа ниже - пара "мессеров"!..

- Вижу! - ответил Речкалов. - Внимание! Атакуем! Расстояние между самолетами быстро сокращалось. Враг - в прицеле. И тут же из ствола вырвалась трасса и вонзилась в осиное тело "мессершмитта". Он вздрогнул и сразу же задымил. Еще один фашист отлетелся!

С земли тем временем враг открыл плотный зенитный огонь, стремясь отогнать пару наших

истребителей от второго "мессера", который переверотом пытался уйти от преследования. Чистов внимательно всматривается вниз и вдруг сообщает:

- Вижу танки!

Так вот почему здесь рыскали "мессеры"! Они, оказывается, прикрывали колонну. Наши истребители снизились и на бреющем проскочили над местом скопления вражеских танков. Затем круто стали набирать высоту. Слева, как на ладони, виден длинный железнодорожный состав. В хвосте - два пассажирских вагона, все остальные - теплушки.

- "Тридцатый"! Бей по пассажирским вагонам. Я беру паровоз!

И пара снова идет в атаку. Все ближе и ближе змеей ползущий внизу состав.

- Спешу не спешу, все равно не уйдешь! - говорит про себя Речкалов. Он прицелился, выбирая момент, когда лучше всего нажать на гашетку. Вот сноп огня сорвался с передней кромки крыльев, и секунду спустя паровоз, окутавшись клубами пара, враз лишился всех своих лошадиных сил. Эшелон теперь двигался только по инерции. Чистов пулеметно-пушечным огнем изрешетил вагоны. Истребители пронеслись над самым составом и пошли на "горку".

- "Тридцатый"! Делаем еще заход!

- Понял! - ответил Чистов. И летчики стали заходить на повторную атаку. Пикируют. Эшелон уже неподвижен. Видны мечущиеся фигурки фашистов. Дистанция открытия огня. Палец привычно ложится на гашетку - огонь!

Истребители с ревом пронеслись над эшеленом. Возле разбитых классных вагонов валялись трупы в серой форме.

В тот же день другая пара истребителей - Бабак и Гучек - из 100-го гвардейского истребительного авиаполка летала на разведку наземного противника в этом районе. Обойдя Мариуполь со стороны Азовского моря, летчики развернулись и обнаружили усиленное движение поездов в северном направлении.

Прилетели, доложили командиру. Тот по инстанции - командиру дивизии. Так мол и так. Фашисты, очевидно, вывозят награбленное добро.

Комдив уже располагал подобными данными и распорядился действиями нескольких пар "охотников" остановить движение вражеских эшелонов.

Пара за парой взлетали истребители. Первой на штурмовку поездов ушла пара Бабака, за ней - пары Глинки и Лавицкого. "Охотники" быстро находили вражеские эшелоны, поражали паровозы, уничтожали грузы.

10 сентября 1943 года наши войска с боями освободили Мариуполь. Авиаторы вновь прославили боевое знамя своей 9-й гвардейской дивизии. И Родина высоко оценила их подвиг, их ратный труд: Москва салютовала доблестным освободителям города, а приказом Верховного Главнокомандующего нашей дивизии было присвоено наименование Мариупольской.

Вскоре развернулись бои за Бердянск. Еще одно усилие - и город будет наш. Но противнику удалось приостановить наступление советских войск. Тогда наше командование принимает решение взять Бердянск совместными действиями наземных войск и Азовской военной флотилии.

Задача нашего истребительного авиаполка - прикрыть высадку десанта и защитить корабли от вражеской авиации. В управление дивизии прибыли представители Азовской флотилии во главе с начальником штаба. Детально рассматривались вопросы взаимодействия. С летным составом все было проиграно на земле. Каждый имел представление о расположении кораблей и транспортов при высадке. Мы ждали только сигнала.

И вот он поступил. Истребители группами идут на задание. В Бердянске уже завязались бои. Наступают наземные войска, успешно развивают операцию десантники.

Парой с Покрышкиным присоединяемся к летчикам второй эскадрильи. Группа теперь состоит из восьми самолетов: одна четверка ударная, другая прикрытия.

Вылетели часов в одиннадцать. Пришли в район Бердянска. Вражеских самолетов не видно. Правда, промелькнула пара "мессеров", потом четверка. Бой они начали пассивно.

В составе группы прикрытия был лейтенант Виктор Примаченко. Знал я его еще по школе в Цнорис-Цхали. В войну встречался с ним на аэродроме бомбардировщиков Пе-2, которых мы тогда прикрывали.

В нашем полку Примаченко уже давненько. Дважды его сбивали. Не повезло ему и теперь.

Как все случилось - до сих пор загадка: то ли зенитный снаряд его машину достал, то ли "мессеры" по ней ударили - не знаю. Только никакой атаки мы не видели. И вдруг самолет Виктора Примаченко задымил и круто пошел вниз.

Однажды он уже загадку предложил нам: все диву давались, как можно было посадить подбитый самолет с выпущенными шасси на ограниченных размеров площадку, окаймленную лесом? Посадить - и не поломать при этом машину!..

На этот раз самолет при посадке ударился колесами о землю около оврага, подпрыгнул, перелетел на другую сторону оврага (а это метров пятьдесят), прокатился немного и остановился.

Примаченко выбрался из кабины, огляделся. Никого. Но вот спешит к самолету пожилой человек. Станный какой-то, взгляд плутоватый...

- Давай-ка быстрее, побежали! Вас вон "тигр" ожидает...

Примаченко посмотрел на старика - в своем ли он уме? Какой такой "тигр"?.. И догадался: немцы приняли его за... своего и послали старика "на связь".

Поодаль, действительно, стоял танк.

- Никуда я не пойду! - отрезал Виктор старику. А тот, услышав русскую речь, тоже сообразил, что получилась неувязочка. И только теперь, присмотревшись, дед увидел на крыльях красные звезды и... бросился бежать в ту сторону, откуда пришел.

- Гад проклятый, продажная шкура! - закричал ему вслед Примаченко. Не успел он отойти и нескольких метров от самолета, как воздух потряс взрыв. Примаченко упал. Когда дым рассеялся, Виктор увидел, что самолет его осел, пылает. Сидевшие в "тигре" фашисты, оказывается, держали его под прицелом и как только заметили, что старик убегает, все поняли и ударили по самолету из танковой пушки. Гитлеровцы думали, что советский летчик погиб и уехали. Но Примаченко был жив. Еле держась на ногах, он побрел на восток, туда, где ждали

его боевые друзья. И он пришел на свой аэродром.

Вскоре Бердянск был освобожден. Противник не устоял перед мощным натиском наших войск с моря, суши и с воздуха - отступил.

"ХЕЙНКЕЛИ" НАД АЭРОДРОМОМ

Четвертый день сидим близ хутора Розовка. Самолеты хорошо замаскированы: до переднего края каких-нибудь пятнадцать километров - не больше. Отчетливо слышен гул войны. Идут напряженные бои на земле и в воздухе. Нам приходится делать по три, а то и по пять вылетов в день. Вражеская авиация буквально висит над передним краем. Не успеет скрыться одна группа истребителей или бомбардировщиков, как появляется другая.

Идут упорные бои за Мелитополь. Гитлеровское командование стремится любым способом сдержать натиск наших войск, не пустить их в город. Врагу ясно, Мелитополь - это ворота в Крым. Бои идут тяжелые, изнурительные. Город пылает.

От хутора Розовка тоже остались одни развалины да пепелища. Чудом уцелело лишь несколько домишек, и мы, летчики, разместились тут. Собственно, в домиках мы проводим только ночь, а все светлое время суток находимся либо в кабинах, либо где-нибудь близко, рядом со своими самолетами.

Площадкой служит открытое поле, мало-мальски пригодное для взлета и посадки. Здесь же, на краю аэродрома, в тени, на траве или в наспех оборудованной землянке отдыхаем в перерывы между вылетами, досыпаем. Здесь же и наша "столовая": на траве раскладываются клеенки, салфетки, присаживаемся и кому как удобно - на корточках или полулежа - принимаемся за еду. И снова спешим к самолетам: все подчинено боеготовности!

...Восемь утра. По распорядку - завтрак. Но с ним что-то опаздывают. И мы все чаще поглядываем в сторону Розовки, откуда должна подойти машина. Часов около девяти наши "кормильцы" появляются. Официантка быстренько раскладывает "скатерть-самобранку", ставит тарелки с едой. Приступаем к трапезе.

Не опоздали на завтрак и наши четвероногие общие любимцы - Киттихаук и Кобрик. Неунывающий народ - летчики! Вот и дали они собачкам имена по названиям американских самолетов. Друзья наши тут как тут. Ведут себя не назойливо: лежат в стороне, вытянув вперед лапы, и повливают хвостом, ждут. Знают, что их не обидят, поделятся съестным.

Вдруг Киттихаук насторожился, наострил уши, прислушивается. Забеспокоился и Кобрик, поднял мордочку вверх, залаял.

Мы тоже сосредоточились. Издали, со стороны линии фронта, плыл тяжелый гул. Он все нарастал и нарастал. Присмотрелись сквозь просветы в листве скрывавших нас от чужого взора деревьев - и увидели самолеты. Определили: бомбардировщики. Сосчитали: девять. Высота примерно 3000 метров.

- Наши, что беспокоитесь! - слышался чей-то голос. - Отбомбились и возвращаются домой.

За первой девяткой следовало еще две. Потом появилось две четверки истребителей.

- "Мессеры"! - безошибочно определили мы. Всем стало ясно, что самолеты - вражеские. Три девятки "Хейнкелей-111" строем "клин" под прикрытием восьми "мессершмиттов" шли бомбить наш аэродром. Они уже были на боевом курсе. Что-либо предпринять сейчас поздно. Правда,

несколько летчиков, метнулись к своим истребителям. Но тут раздался "властный голос командира:

- Стой! Всем - в щели!

...Томительно тянутся секунды. Гул уже над головой. Тяжелый, нудный. Распластав широкие эллипсообразные крылья, тяжело груженные смертоносным грузом "Хейнкели" подходят к границе нашего аэродрома. Пятьдесят четыре мотора заунывно воют: "Везу, везу, везу-у-у"...

Укрытие в лесопосадке - стоят неподвижные наши истребители. Будь они сейчас в воздухе, врагу несдобровать!

Но что сейчас поделаешь?..

Из укрытий наблюдаем за воздушной армадой. Кажется, что мы видим открывающиеся бомболоуки. Вот-вот посыплется оттуда "горох". Вначале бесшумно, потом с воем и пронзительным свистом начнут падать бомбы.

Сердца отсчитывают секунды. Но происходит что-то непонятное: бомбардировщики проходят мимо, разворачиваются на север и идут дальше. Истребители прикрытия свободно маневрируют между девятками бомбардировщиков. Вот ведущий одной из четверки положил свой самолет на крыло, очевидно, обнаружил нас. Затем он выровнял свой "мессер" и пошел вслед за "хейнкелями". Строй развернулся почти на девяносто градусов, стал удаляться.

Мы же несколько не сомневаемся в том, что враг обнаружил нас. Почему же он оставил цель? Видимо, какая-то ловушка: вот-вот немцы выполнят энергичный маневр и нанесут удар!..

Но ничего подобного не происходит. Самолеты уже удалились на такое расстояние, что нам можно взлетать. Быстро покидаем цели и что есть духу мчимся к истребителям. Мгновение - и я в кабине. Включаю радиостанцию, надеваю парашют, пристегиваюсь, докладываю, что к вылету готов. Скорее бы в воздух!

С КП командир полка приказывает шестерке Федорова догнать и атаковать группу бомбардировщиков, а шестерке Трофимова объявляет готовность номер один. Остальным готовность номер три, ждать вылета на прикрытие войск на переднем крае - в соответствии с графиком.

Тем временем в воздухе происходили серьезные события. Шестерка майора Федорова настигла врага, но предотвратить бомбежку соседнего нашего аэродрома, на котором базировалось два полка штурмовиков и один полк прикрывавших их истребителей, уже не успела.

Шестерка атаковала заднюю правую девятку бомбардировщиков и сразу же два из них подожгла. Но в ту же минуту с "хейнкелей" посыпались бомбы на аэродром штурмовиков. Завязался воздушный бой с "мессерами". Три вражеских самолета были сбиты. В конце концов, и этот внезапный налет не прошел для фашистов безнаказанно.

АСКАНИЯ-НОВА

Остались позади Большой Токмак, Скелеватая, Гоголевка, где мы базировались, ведя бои на подступах к Крыму.

Ноябрь на юге еще теплый. Поражает бездонная синева неба. Где-то вдали, у горизонта, виднеется белесая дымка. За ней - море. Это я знаю точно: на моих коленях лежит планшет, а

сквозь его целлулоид просвечивает карта - мой верный путеводитель.

Летим четверкой. Ее ведет Покрышкин. Курс - в район Сиваша, к новому месту базирования. Строй, близкий к "фронту" с небольшим превышением второй пары, то и дело маневрирует: Жердев и Сухов, выполняя небольшие отвороты влево-вправо, то удаляются от нас, то приближаются, да так, что я отчетливо вижу спокойные, сосредоточенные лица своих товарищей. Понять их нетрудно: подходим к заданному району. Ведущий внимательно всматривается в переднюю полусферу воздушного пространства. Во фронтовом небе могут быть всякие неожиданности.

Вот впереди, немного правее, сквозь серую дымку еле заметно проступают очертания береговой линии. Сиваш! Где-то здесь должна находиться наша "точка". Расчетное время полета подходит к концу. Командир немного подвернул свой самолет влево, затем переложил его с крыла на крыло, просматривая землю под собой и подал нам по радио команду:

- Я - "сотый". Точка впереди слева. Снижаемся.

С высоты 3000 метров А. И. Покрышкин перевел машину в пикирование. Мы незамедлительно повторили его маневр. Нам виден небольшой населенный пункт, такой же маленький лесок, а несколько озер вокруг них казались оазисом в Приазовской равнине. Аскания-Нова! Знаменитый заповедник, о котором я впервые услышал еще в школе на уроке географии...

Выйдя из пикирования метрах в пятистах от земли, мы прошли по большому кругу, осмотрели площадку, приметили характерные ориентиры. Посадочное "Т" уже было выложено, и один за другим мы произвели посадку. Подрулив поближе к знаку, Покрышкин не выключая мотора и, не покидая кабины, стал руководить посадкой следовавших за нами экипажей.

К исходу дня воздушный и наземный эшелоны нашего полка полностью перебазировались в Аскания-Нова.

Частые "переезды" с места на место были для нас делом привычным. Порой долго засиживаться в одном пункте не хотелось: тянуло дальше в новые города и села. И вряд ли это было обыкновенное любопытство. Просто, мы сознательно чувствовали, что быстро меняющаяся фронтовая обстановка неизбежно требует этого неуклонного движения, этого боевого ритма наступления. И мысли наши опережали события, спешили вдаль, будоражили сердце. И чувства тоже торопили нас: вперед, вперед!..

К заповеднику все мы проявили большой интерес. Место было уютное, красивое и довольно оживленное: над головами то и дело носились большие птичьи стаи, с утра и до вечера в воздухе стоял разноголосый гам. Гуси, утки и даже лебеди то улетали на озера, то снимались с них "и летели на Сиваш, на Азовское море.

В парке мы увидели уникальные деревья, привезенные сюда из разных стран, из разных уголков Земли.

Тишина... Благодать... Словно и нет войны!

Все это объяснялось тем, что на нашем участке фронта на некоторое время снизилась активность боевых действий. Фронт как бы стабилизировался. Враг оказался в "мышеловке" - в Крыму. Фашистские войска с суши полностью отрезаны. Снабжать блокированную группировку противник мог только по морю или по воздуху:

С утра следующего дня мы прибыли на аэродром. Техники готовили матчасть к полетам.

Летчики третьей эскадрильи заступили на дежурство, а второй и первой готовились к облету района боевых действий.

Осень уже добралась и до этих мест: с каждым днем становилось прохладней. По утрам над землей долго плавали туманы. И лишь к полудню они взбирались повыше, образуя невысокую сплошную облачность. Видимость, конечно, была плохая.

Мы готовились к боям за освобождение Крыма. Район предстоящих действий имел свои особенности: бои придется вести над Сивашем и Черным морем. "Сухопутные" летчики над водной поверхностью чувствуют себя несколько необычно. Объясняется это, по-видимому, тем, что кругом, куда ни глянешь вода; нет ни площадных ни линейных ориентиров - глазу не за что "зацепиться". Так что надежда только на компас. Кроме этого, над морем появляются большие трудности в определении и Сохранении пространственного положения. Нам надо изучить эти особенности, преодолеть "водобоязнь", подготовить себя к любым неожиданностям, чтобы успешно бить врага и над морем.

Погода в этом районе была неустойчивая, по утрам стояли туманы, дымка и нижняя облачность. Чувствовалось море.

Два дня спустя к нам прилетел командующий армией генерал Т. Т. Хрюкин, прославившийся своим героизмом еще в небе Испании.

Минут через сорок после посадки он зашел в землянку, где уже собрался весь личный состав полка, и подробно обрисовал сложившуюся на нашем участке наземную и воздушную обстановку, поставил задачу: прикрывать с воздуха наши наземные войска в районе Перекопа и переправу на Сиваше. И подчеркнул:

- Ни одна бомба не должна упасть на переправу! Надеюсь, гвардейцы не подведут.

- Не подведем! - дружно ответили мы.

- Какие вопросы есть ко мне? - спросил командующий.

Все притихли.

- Товарищ командующий! - обратился к генералу А. И. Покрышкин. - Дайте нам радиолокатор и хорошую радиостанцию. Здесь они нам крайне необходимы.

- Хорошо, подумаю! - Командующий обвел взглядом сидящих перед ним летчиков. - Вы хотели что-то спросить? - обратился он к офицеру, поднявшему руку.

- Майор Еремин! - быстро встал офицер. - Сколько мы будем здесь находиться?

- Пока не очистим от фашистов Крым!..

- Товарищ командующий, - снова обратился к генералу Покрышкин. Помогите заменить летчикам сапоги. Вон как истоптались, совсем обносились! Александр Иванович показал на чьи-то ноги. - Погода-то какая!..

- А в чем дело? - строго спросил генерал.

- В БАО несколько раз ходили. Срок носки, отвечают, не вышел...

- Сапоги вы получите! - коротко, как о деле решенном, сказал генерал.

Дальнейший разговор шел на будничные фронтовые темы. Кто-то рассказал забавную историю, другой отпустил шутку. Тут уж "мастеров" было немало: Крюков, Жердев, Труд, Клубов, Еремин. Не оставался в долгу и сам Хрюкин. Землянка наполнилась задорным, веселым смехом.

Когда все вдоволь насмеялись, командующий поднялся с табурета, стал прощаться.

- Да, чуть было не забыл! - остановился он. - Вы будете жить в заповеднике. Берегите растительность и все живое. Помните: это государственная ценность.

- Все будет в порядке, товарищ командующий! - заверил генерала подполковник Погребной, заместитель командира нашего полка по политчасти.

- До свидания, товарищи! Желаю вам всего наилучшего! Пойдем, Александр Иванович, на КП. Кое о чем нужно посоветоваться.

Мы уже успели облетать район предполагаемых боевых действий, хорошо изучили береговую черту Сиваша, Азовского и Черного морей, прошли над линией фронта. Бои шли только на некоторых участках фронта, да и то местного значения. Воздушная обстановка характеризовалась незначительными боями и полетами разведчиков с обеих сторон.

В свободное от полетов и занятий время мы бродили по заповеднику прекрасному уголку Причерноморья. Прихватывали с собой кусочки хлеба и подкармливали птиц.

Однажды утром, когда я находился на стоянке, меня вдруг позвали к телефону. Звонили из штаба: вызывает Покрышкин. Оставив свои дела, я прихватил планшет с картой и поспешил к командиру. Александр Иванович сидел в кабинете за столом и что-то читал.

Я доложил.

- Чем занимаешься? - спросил он.

- На матчасти работаю.

- Сейчас подойдет машина, и мы поедем посмотреть радиолокатор.

- А что это такое?

- Очень интересная и ценная для нас штука! - многозначительно произнес Александр Иванович.

Вскоре мы на "газике" поехали на северо-западную часть заповедника Аскания-Нова. Вдали показался одиноко стоящий домик. Подъехали ближе, и я увидел рядом с домом автомашину с возвышающейся над ней конструкцией из металлических трубок..

Нас встретил стройный, подтянутый майор, доложил Покрышкину, что самолетов противника в воздухе не наблюдается.

Александр Иванович раскрыл коробку папирос, угостил майора, меня.

- Вот это и есть радиолокатор, - пуская дым, сказал он мне. - Над автомашиной - антенна, а в помещении - сама станция. С ее помощью мы сможем "видеть" противника и наводить наши истребители на вражеские самолеты.

- Теперь все ясно! - бодро ответил я.

Мы вошли в домик. Майор стал объяснять нам устройство и принцип работы отечественного радиолокатора РУС-2.

В соседней комнате, куда мы зашли, было жарко. Вдоль стен на стойках я увидел множество радиоламп огромного размера, внутри которых светились раскаленные докрасна электроды.

Зашли еще в одну комнату. Окно было завешено, и в полумраке я увидел то, что майор назвал индикатором. Офицер показал, как фиксируются на нем цели, тут же сообщил тактико-технические данные станции, объяснил, что можно обнаруживать, в зависимости от высоты, одиночный самолет или групповую цель, находящиеся на удалении до ста километров. Кроме того, определяется направление и скорость полета.

Александра Ивановича очень заинтересовало это новшество. Он задавал майору много самых разнообразных вопросов. Затем договорился с офицером, что он проведет ознакомительные занятия со всеми нашими летчиками.

- Будем с вами вместе работать! - оживленно заявил Покрышкин. - Я пришлю сюда нашего начальника связи, и вы обо всем сможете договориться.

По возвращении в штаб командир незамедлительно вызвал к себе начальника связи майора Масленникова и приказал ему организовать с личным составом изучение радиолокационной техники, установить телефонную связь между КП полка и радиолокационной станцией.

- В ближайшее время начнем использовать локатор при боевой работе! заметил он.

На следующий день начались занятия с летчиками - поэскадрильно. Надо сказать, что некоторые скептики вначале недоверчиво относились к локатору, попросту не верили в его возможности. Как это, мол, он может "видеть" самолеты на таком расстоянии? Да еще и определять курс и скорость полета?! Но вскоре скептики получили возможность убедиться в его высокой эффективности.

Что же касается нашего командира, то он сразу же стал самым активным пропагандистом радиолокационной техники.

- Она поможет нам, - говорил Покрышкин, - сохранить энергию летного состава, ресурс самолетов, горюче-смазочных материалов: ведь отпадает необходимость барражирования в воздухе впустую.

ПЕРЕПРАВА, ПЕРЕПРАВА...

Ожесточенные воздушные бои шли над Перекопом и над понтонной переправой через Сиваш, протянувшейся к небольшому плацдарму, который захватили наши войска в восточной части Крымского полуострова.

Фашистское командование стремилось любой ценой уничтожить переправу, чтобы не допустить сосредоточения советских войск на плацдарме. Волна за волной шли пикирующие бомбардировщики Ю-87 на эту, важную для противника, цель. Группами по 20-30, а то и более, прикрытые "мессершмиттами" бомбардировщики совершали по два-три налета в день. Так что нам почти непрерывно приходилось "висеть" в воздухе над переправой, чтобы во что бы то ни стало защитить ее.

Здесь, в Аскания-Нова, проанализировав воздушную обстановку в районе Сиваша и исходя из наличия радиолокатора, командир 16-го гвардейского авиаполка А. И. Покрышкин принял

решение: наряду с дежурством в воздухе вылетать на боевое задание из положения дежурства на аэродроме. Был составлен график дежурств, по которому мы поочередно занимали места в кабинах истребителей и находились в готовности э 1. Дежурили группами по шесть - восемь летчиков в течение одного часа. Затем происходила смена. Сигналом на взлет служила ракета с КП полка заранее обусловленного цвета. Задание и информацию об обстановке летчики получали по радио, когда уже находились в воздухе.

Покрышкин и здесь проявил находчивость. Сигнальщику каждый раз приходилось выбегать с КП, чтобы выпустить ракету. Как сэкономить время? Командир приказал пробить в потолочном перекрытии землянки отверстие, в него вставили металлическую трубу, а в трубу ракетницу. Теперь ракету можно было выпускать без промедления - прямо от рабочего стола.

Вылеты из положения дежурства на аэродроме поданным радиолокационной станции было делом новым и непривычным. Не всем нравилось подолгу просиживать в кабине истребителя в напряженном ожидании сигнала на взлет. Нередко такие "сидения" оставались бесцельными.

Больше других не нравилось такое пассивное ожидание Александру Клубову - человеку горячему, энергичному, жаждущему сражаться. Он говорил, что готов лучше полный день провести в воздухе, чем один час просидеть в кабине на земле.

Но постепенно летчики втянулись в новшество и по достоинству оценили его. Да и тем, кто прежде сомневался в возможности локатора, вскоре тоже пришлось изменить к нему свое отношение.

Как-то в ноябре восьмерка во главе с Покрышкиным находилась в готовности э 1. До конца дежурства оставалось минут двадцать, когда в небо взлетела красная ракета, за ней вторая. Немедленный вылет!

Буквально через две минуты мы уже были в воздухе. С командного пункта нам передали по радио, что к переправе идет большая группа вражеских самолетов. На полном газу с набором высоты мы подошли к Сивашу.

Внизу узкой ленточкой, переброшенной с одного берега на другой, виднеется переправа - объект, который мы обязаны прикрывать. Идем "этажеркой"; В шлемофоне слышу голос командующего нашей воздушной армией генерала Хрюкина:

- Помните: ни одна бомба не должна упасть на переправу!

И тут же Виктор Жердев торопливо сообщает ведущему:

- "Сотка"! - Я - "двадцать седьмой". Впереди слева и ниже вижу большую группу "лаптежников" (так наши летчики прозвали вражеские бомбардировщики Ю-87 за неубирающиеся шасси с обтекателями).

Действительно, навстречу нам летели до тридцати "юнкерсов" своим излюбленным строем "правый пеленг, чтобы без потери времени на перестроение сразу же полупереворотом свалиться на цель и с высоты 1500-1000 метров произвести бомбометание.

Но мы не должны, мы не можем допустить врага даже близко к переправе!..

- "Сороковой", Я - "сотка". Прикрой, атакуем!

Со стороны солнца наша ударная четверка сваливается на головную группу "юнкерсов".

Четверка прикрытия, возглавляемая Клубовым, пошла в атаку на истребителей прикрытия, связала их боем и тут же атаковала вторую группу "юнкеров".

Фашистские воздушные стрелки ведут плотный огонь. Но Покрышкин уже в хвосте одного из ведущих "юнкеров". Я иду в левом пеленге, слежу за атакой своего командира. Вот "сотка" послала в "юнкере" целый сноп огня. Бомбардировщик вмиг вспыхнул и стал падать, разваливаясь на части. Командир правым боевым разворотом резко вышел из атаки в сторону солнца, чтоб снова атаковать новую цель.

Рядом я вижу еще один горящий "юнкере". Его подожгла пара Жердева, но сама тут же оказалась под огнем "мессеров".

- "Двадцать пятый"! "Мессы" в хвосте! Я - "сотка"! - и полупереворотом Покрышкин пошел в атаку. "Мессеры", увидев свалившуюся на них пару, прервали атаку, оставили Жердева и его напарника в покое, а сами левым разворотом со снижением ушли под нас.

Командир подворачивает к бомбардировщикам и атакует их. Строй первой группы сломался. "Лаптежники" переворотом стали спешно пикировать, еще не дойдя до переправы, и беспорядочно бросать бомбы. Палили они в Сиваш.

- "Тигр", "Тигр"! Я - "сотка". Вызовите группу Федорова! - передал на землю Покрышкин. Прекратив преследование первой группы вражеских бомбардировщиков, мы всей четверкой "полезли" вверх на помощь четверке Клубова.

- "Тридцатка"! Я - "сотка"! - звенел знакомый голос. - Атакуйте, прикрываю!

И мы бросились на "мессеров", набравших высоту для атаки Клубова. Выше появилась еще пара "мессершмиттов", нацелившихся на нас.

- "Двадцать пятый"! Я - "сотка". Атакуйте верхних.

Жердев, Сухов тоже с набором и полупереворотом пошли в атаку на бомбардировщиков.

Секунда, две, три... Очередь. Еще один Ю-87 горит: его "достал" кто-то из четверки Клубова.

И тут слышу:

- Внимание, я - "Тигр". На подходе еще одна группа бомбардировщиков. Атакуйте.

Воздушная обстановка накалялась. Следом за предупреждением станции наведения слышу голос Покрышкина:

- Я - "сотка". Прикройте - атакую!

Резким полупереворотом устремляемся к замыкающему группу "юнкерсу". Скорость высокая, сближение идет быстро. Но "лаптежники" уже пикируют. Александр Иванович дает короткую очередь. В металлическом теле "юнкера" вначале появились черные отверстия, затем самолет отвесно пошел к земле, плюхнулся в воду и взорвался в болотной жиже на своих же бомбах.

Выше нас группа Аркадия Федорова уже завязала бой с новой группой вражеских самолетов.

У нас горючее на исходе, надо снижаться, идти на аэродром. Восьмерка собирается, и мы уходим, зная, что группа Федорова - это надежная смена!

Смотрю вниз, на переправу. Живет! Действует! Вижу, и другие мои товарищи поглядывают вниз. Все в порядке - "ленточка" лежит! А слева и справа от нее темнеют круглые пятна. Это - воронки, образовавшиеся от взрывов авиабомб. Но переправа цела! Значит, приказ выполнен! К тому же, сбили мы семь вражеских самолетов, из них два самолета сразил А. И. Покрышкин.

Перекладываю машину с крыла на крыло, всматриваюсь вниз. Привет матушке-пехоте! Идут солдаты в серых шинелях, спешат на противоположный берег. А вот и саперы трудятся. Машут нам руками. Самоотверженные ребята. По грудь в холодной воде работают.

Идем бредущим полетом над берегом. Бросаю на секунду взгляд на солдат, чтобы в знак уважения к этим труженикам войны мысленно поприветствовать их. Внизу - оживление. Летят вверх шапки. Видно - что-то кричат. Но разве услышишь? Смысл ясен: нас благодарят за то, что отгоняем вражеские самолеты, не пускаем их к объекту.

С каждым днем воздушные бои ведем все эффективнее, не даем противнику прицельно отбомбиться, встречаем его самолеты еще на подходе к линии фронта. В этом хорошо помогает нам радиолокатор. Александр Иванович и несколько наших штабных офицеров неплохо освоили станцию РУС-2 и "Редут": первая подвижный вариант, а "Редут" - стационарный. И стали непосредственно с их помощью наводить нас на вражеские самолеты. По сути дела, Покрышкин первым в нашей воздушной армии раскрыл большие возможности радиолокатора.

Для лучшего взаимодействия группа капитана Федорова была "подсажена" ближе к Сивашу, чтобы встречать противника еще на дальних подступах к переднему краю.

СВОБОДНАЯ "ОХОТА"

Полеты на свободную "охоту" нашими летчиками-истребителями стали в основном производиться с поступлением на фронт новых типов самолетов: Ла-5, Ла-7, Як-7 и Як-3, которые по своим летным данным - скорости полета, скороподъемности, маневренности и вооружению не уступали лучшим немецким самолетам-истребителям Ме-109 и ФВ-190.

Весной 1943 года, в соответствии со специальным приказом Верховного Главнокомандующего, для действий на особо важных коммуникациях противника лучших летчиков посылали на свободный поиск. Летчики-"охотники" своими внезапными и дерзкими действиями по важным объектам и коммуникациям наносили большой урон противнику в технике и живой силе.

В полках истребительной, штурмовой и бомбардировочной авиации были "охотники", которые наряду с выполнением общих задач вели боевые действия и способом "охоты". Полеты на "охоту" в истребительной авиации производились в основном парой, в штурмовой и бомбардировочной авиации - одиночными экипажами в сложных метеорологических условиях.

Например, в операции по освобождению Крыма летчиками-"охотниками" нашего 16-го гвардейского истребительного полка А. Покрышкиным, Г. Речкаловым, И. Олифиренко, А. Клубовым, А. Федоровым, П. Ереминым было сбито над Черным морем двенадцать транспортных самолетов Ю-52, совершавших с аэродромов Одессы, Констанцы полеты в Крым и обратно и перевозивших боеприпасы, продовольствие, горючее и людей.

Свободная "охота" - это сложный вид боевых действий, связанный с большим риском для летчика. Ведь полеты выполняются за линию фронта на 100-150 километров и дальше в тыл противника. Каждый такой полет требует в первую очередь от летчика особенно высоких морально-психологических качеств, полной уверенности не только в самом себе, но и в своем напарнике. Строгие требования предъявляет он и к материальной части; "Охотниками" желают

стать многие летчики, но не каждый может им быть в силу ряда особенностей. Некоторые летчики храбро дерутся в групповом бою, в районе переднего края, сопровождают штурмовики, бомбардировщики. Здесь ободряет "чувство локтя" близость товарищей в бою, да и наличие своих войск. Если подобиют - можно выпрыгнуть из самолета и спастись на парашюте.

Летчики-"охотники" лишены таких преимуществ. Они улетают парой в пространство над территорией, занятой врагом, и там ведут боевые действия. В процессе полета, особенно на малой высоте, летчики-"охотники" полностью оторваны от своих войск, теряют радиосвязь со станциями наведения. -Они не знают, какая по ходу действия может сложиться обстановка: мало ли с каким воздушным противником придется встретиться?! Главное - найти врага, уничтожить и выйти победителем в самой сложной схватке, которая может произойти. Здесь нет места неуверенности, растерянности. Здесь не от кого ждать помощи в трудную минуту. Здесь - надежда только на себя и на товарища!..

Летчики-истребители, занимающиеся "охотой", должны иметь чутье охотника, дабы не превратиться самому в дичь. Нужно твердо знать воздушную и наземную обстановку в тылу врага, владеть искусством полета по приборам в облаках, иметь снайперскую воздушно-стрелковую подготовку. Летчики-"охотники", как правило" цель поражают с первого захода и с первой атаки: на повторную атаку может не хватить времени, да и обстановка этого не позволит. Надо подробно изучить район полета, типы базирующихся самолетов, аэродромы противника, подходы к ним для успешной атаки. Если на аэродроме базируются бомбардировщики, то аэродром прикрыт зенитной артиллерией; если истребители - то имеются еще и дежурные машины, которые немедленно взлетают для отражения атаки.

Кроме того, надо хорошо знать наличие в районе охоты линейных, площадных ориентиров, их конфигурацию, рельеф местности, чтобы умело прикрываться и маскироваться ею, незаметно и внезапно подходить, к цели, а также после выполнения атаки уходить от нее, не подвергая себя опасности.

Задача на боевой вылет способом "охоты" обычно ставится командиром части. Указывается район боевых действий, данные о наземной и воздушной обстановке, сообщаются необходимые данные воздушной и агентурной разведок. Бывают случаи, когда "охотникам" ставится задача на конкретную цель, которую надо уничтожить. Однако в выборе маршрута, высоты, скорости полета и захода на цель летчики не ограничивались. Они сами выбирали условия полета, наиболее выгодные на данное время, и принимали решение.

Находясь в свободном поиске, летчики стремились сбивать вражеские самолеты в районе их аэродромов или на маршрутах "к линии фронта. Если самолетов противника не было, то они вели штурмовку наземных целей: железнодорожных эшелонов, автотранспорта, боевой техники и живой силы врага.

К полетам на свободную охоту мы с Александром Ивановичем тщательно готовились, изучали особенности района независимо от того, будет ли этот полет над сушей или над морем. Особенно внимательно изучали по карте железнодорожную и шоссейную сеть дорог: под каким курсом они проходят, к каким населенным пунктам, их особенность, чтобы в случае отказа компаса можно было взять направление на свою территорию.

Линию фронта стремились перелетать незаметно, где-то в стороне от главного направления боевых действий, на большой высоте. Если не было облачности - то шли со стороны солнца, а при наличии облачности - скрывались в ней. Если облака тонкие, пробивали их и шли за облачностью. Пройдя определенное время, выходили из нее, собирались и шли дальше по намеченному пути. Вели поиск воздушного и наземного противника и одновременно разведку,

запоминая важные цели, район их расположения.

Порой, оценивая воздушную обстановку в тылу противника, делали вывод, что вражеских самолетов в воздухе можно и не встретить и тогда переходили на поиск эшелонов, автоколонн. В безоблачную погоду с высоты 3000-5000 метров хорошо видны движущиеся составы, автомобили.

Эшелоны мы стремились атаковать, как правило, на участках с насыпями или выемками, подальше от железнодорожных станций, которые, как правило, прикрывались сильным зенитным огнем.

Выследив идущий состав, мы отходили в сторону, пикированием быстро снижались и дальнейший маневр для захода в атаку строили так, чтобы незамеченными внезапно выйти на цель. А для маскировки использовали лесные массивы, населенные пункты, большие лощины.

Состав, как правило, атаквали под три-четыре четверти, то есть почти под прямым углом к его движению, слева или справа.

Сначала выводили из строя паровоз как наиболее уязвимый элемент. Для этого пушечная лента снаряжалась с определенным процентом бронебойных снарядов. Даже в небольшой очереди был обязательно бронебойный снаряд. При попадании такого снаряда в котел большим облаком вырывался пар, движение прекращалось, эшелон останавливался. После вывода из строя паровоза мы переносили огонь на цистерны с горючим, били по вагонам и платформам с военным имуществом.

Атака эшелонов под четыре четверти наиболее выгодна еще и тем, что огонь зенитной артиллерии, которая размещалась на платформах, в этом случае малоэффективен: быстрое смещение самолета в пространстве затрудняет расчету ведение прицельного огня.

Уничтожать автомашины в движении или на месте гораздо проще: сама автомашина очень уязвима, и водитель в таких случаях, стремясь спастись, сам попадает в аварийную обстановку.

Обнаружив на дороге колонну или одну машину, мы атаквали их, в основном по ходу движения, а иногда и против движения с небольшим углом пикирования. Учитывая направление и силу ветра, открывали огонь по носовой части автомашины, и она сама "проходила" через очередь.

Боевые действия "охотников" были весьма эффективными. В результате их дезорганизовалась работа тыла противника. Немаловажное значение имели и морально-психологические последствия. Среди вражеских солдат и офицеров, находящихся в тылу, появление "охотников" вызывало панику и страх, а у советских людей, оставшихся на оккупированной территории, чувство гордости и надежды на скорое освобождение.

Так, за период активных боевых действий способом "охоты" при освобождении Украины, а также Румынии и Польши прославленными нашими асами А. Покрышкиным, Г. Речкаловым, А. Клубовым, А. Федоровым, Н. Трофимовым, А. Трудом, В. Цветковым, братьями Глинка было уничтожено в воздухе и на земле 38 самолетов, 24 паровоза, 56 железнодорожных вагонов, 18 цистерн с горючим, 70 автомашин и много другой техники и живой силы врага.

Наряду с большой деятельностью по уничтожению врага, летчики-"охотники" параллельно вели успешную воздушную разведку наземного и воздушного противника и привозили командованию много ценных сведений.

Командование ВВС придавало большое значение боевым действиям способом "охоты". Так в 1943 году по решению командующего нашей 8-й воздушной армией Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации Т. Т. Хрюкина в местечке Агальман была организована конференция истребителей-похотников". Проводилась она под общим руководством дважды Героев Советского Союза генерал-лейтенанта Е. Я. Савицкого и майора А. И. Покрышкина.

На конференцию съехались лучшие летчики-асы: дважды Герои Советского Союза В. Лавриненко, Д. Глинка, А. Алелюхин, Аметхан Султан, Герои Советского Союза Решетов, Б. Глинка, Комельков и другие.

Конференция ставила своей задачей обобщить накопленный боевой опыт летчиков-"охотников" и выработать наиболее рациональную методику подготовки и тактические приемы при ведении боя способом "охоты".

Летчики в своих выступлениях поделились опытом боевых действий по различным целям на земле и в воздухе, анализировали как успешные, так и неудачные вылеты на "охоту". Анализ давался на конкретных примерах полета: какая складывалась воздушная или наземная обстановка, какие были метеорологические условия, в которых летчики вели бой.

В результате трехдневной работы был обобщен опыт лучших летчиков-истребителей армии, выработана тактика боевых действий способом "охоты", которая еще успешнее позволяла уничтожать противника вдали от линии фронта.

До самого конца войны мы вели успешные боевые действия способом сводная "охота". Приведу в подтверждение один эпизод.

На Крымском направлении в районе Сиваша и Перекопа создалась оперативная пауза. Боевая авиация в эти дни летала мало. Противник в основном ограничивался разведывательными полетами Ю-88, Хе-111 или пары "мессеров". Обе стороны готовились к решающему бою за Крым.

Как-то я зашел в штаб к А. И. Покрышкину узнать, долго ли мы будем сидеть "без дела". В комнате его не было, и я присел на табурет. Ожидая командира, рассматриваю силуэт большого самолета с четырьмя моторами и тремя киями. Я подошел к схеме и прочитал: "Фокке-Вульф-200".

В это время вошел Александр Иванович и прямо с порога задал вопрос:

- На "охоту" полетишь? Я ответил:

- Хоть сейчас!

- Ну, тогда слушай. Сейчас на фронте затишье, авиации нет, Крым отрезан нашими войсками и изолирован. Снабжение войск идет только морским и воздушным транспортом. Теперь ты понял меня? Транспортные самолеты Ю-52 и "Фокке-Вульф-200" летают с занятых немцами аэродромов Румынии и Одессы. Следовательно, где-то недалеко от береговой черты над морем проходят их трассы. Патрулируя в районе их пролета, мы можем успешно уничтожать эти самолеты.

А. И. Покрышкин молча, не торопясь, расстегнул планшет и достал полетную карту, развернул ее и положил на стол, затем взял красный карандаш и негромким голосом заговорил:

- Я примерно продумал маршрут нашего полета, - карандаш провел линию от Аскания-Нова до

Тендеровской косы. - Вот мы выйдем на косу, отсюда курсом сто восемьдесят градусов пойдем в море и минут десять будем там ходить.

- Александр Иванович, - сказал я, - а не лучше ли нам ходить в море змейкой, с севера - на юг, с юга - на север. Этим маневром мы будем просматривать большее пространство...

Покрышкин задумался, как бы прикидывая целесообразность моего предложения, и, кивнув головой, сказал:

- Хорошо! Давай тогда сделаем так: с косы берем курс сто восемьдесят градусов, идем десять минут, затем разворачиваемся правым разворотом на курс триста пятьдесят и идем четыре минуты, затем снова берем курс сто восемьдесят и идем столько же времени. И так в последующем. В результате у нас получится полоса, сдвигающаяся к берегам Одессы, шириной двадцать пять тридцать километров. Это будет хорошо. Теперь слушай дальше: над морем с курсом сто восемьдесят обрати внимание и запомни, под каким углом к оси полета, то есть фюзеляжу, идут волны. Они хорошо заметны по барашкам. В случае, откажет компас - можно таким способом выйти к своему берегу, а не улететь куда-нибудь к берегам Турции.

- Не улетим! - заверил я, - у меня есть ручной магнитный компас. Он хоть и не точно, но все же север показывает!

- Какие вопросы есть?

- Когда полетим?

- Давай вот что: сначала проложи маршрут, а затем иди к самолетам. И передай техникам, чтобы они подвесили к нашим самолетам подвесные бензобаки, заправили их, опробовали при работающем моторе. О готовности доложить мне.

Проложив маршрут, увлеченный новым заданием Александра Ивановича, я поспешил на аэродром, нашел своих техников Григория Чувашкина и Павла Ухова и рассказал им о предстоящем вылете на "охоту". Оба техника сразу же вызвали механиков и принялись готовить самолеты к боевому вылету. Минут пятьдесят спустя были поставлены подвесные баки, заправлены и опробованы при работающем моторе. Течи в стыках бензобаков не было. Все хорошо, и я доложил А. И. Покрышкину.

- Товарищ майор, самолеты к вылету готовы! Погода не очень благоприятствовала нам. Низкая облачность тянулась с моря. Солнце почти не просматривалось, только порой выглянет - и тут же скроется за облаками. Я сел в кабину. Вскоре подошел и Александр Иванович.

...Лохматые тучи нависли над морем. Местами они валились с набегающими волнами, образуя сплошную туманную стену. Между тучами и темной морской водой - просвет метров 60-100.

Здесь, между морем и облаками, проходит путь немецких транспортных самолетов из Крыма в Одессу. Наши истребители идут в пяти метрах от волн с пенистыми гребнями. Впереди - А. И. Покрышкин. За ним в правом пеленге я. Непрерывно осматриваю пространство по сторонам, сзади. И вот замечаю, как впереди, из облака выползает тяжело груженный "Юнкерс-52" и идет метрах в тридцати от воды. Коротко сообщаю А. И. Покрышкину курс и направление полета транспортника. А Александр Иванович видит его и подает команду:

- Атакуй, Голубев! Только наверняка!

Я быстро делаю небольшой доворот. Крыло моей машины чуть ли не касается волн.

Транспортник приближается все ближе и ближе. Бью по левому мотору одной длинной очередью. Темная струя дыма потянулась изогнутой дорожкой. Я почти рядом на параллельном курсе проскакиваю его. В иллюминаторах "юнкерса" вижу немецких офицеров, возвращающихся с крымских "курортов".

Горящий самолет начал снижаться, затем коснулся воды колесами, обдав себя брызгами, неуклюже пошел на нос и, оставляя за собой большое бурлящее пятно, нырнул в морскую пучину.

Мы продолжаем поиск. В щели между облаками и водой ни одного ориентира. Нужно обладать очень тонким ощущением высоты и беспрекословно верить в приборы, чтобы лететь в таких условиях. Необходимо постоянно наблюдать за пилотажными приборами, компасом и часами, чтобы не потерять пространственное положение, не сбиться с курса - выдержать большое физическое напряжение.

Покрышкин уверенно ведет в таких сложных условиях свою машину.

Спустя несколько минут полета мы снова встречаем один за другим двух Ю-52, которых постигает такая же участь.

Нам в этот день повезло: три сбитых самолета!

Так победно заканчивался почти каждый полет на свободную "охоту", ставшую одним из распространенных видов боевой деятельности наших истребителей.

Нигде так ярко, как на "охоте", в свободном полете, не проявлялся закон взаимодействия ведомого и ведущего. Это - высшая форма боевой деятельности летчиков-истребителей.

Выносил, отработал, усовершенствовал эту форму А. И. Покрышкин. Настойчиво и повседневно прививал он своим летчикам качества зорких, находчивых "охотников". И лучших из них посылал в тылы противника, в самые ответственные и трудные полеты.

В свободном полете пары Покрышкин предъявлял к ведомому очень высокие требования. И это не случайно. Роль ведомого в таком полете значительно усложняется. Истребитель-вохотник" не имеет определенного маршрута. В поисках воздушного противника ему приходится преодолевать немалое расстояние. И ведомый должен непрерывно следить за ориентировкой, мгновенно разгадывать замысел ведущего.

На "охоте" в момент атаки обнаруженного противника инициатива ведомого активизируется. Он может атаковать врага вслед за ведущим или даже первым по его указанию, или в зависимости от обстановки. А эти обстоятельства предъявляют ведомому новые требования: точность удара, всестороннюю отличную летную подготовку.

Для лучшей осмотрительности в свободном полете ведомый держится на увеличенной дистанции, не превышающей триста метров. Это обеспечивает большой просмотр зоны, дает возможность заранее обнаружить противника, если он попытается обрушиться на пару "охотников".

Радиосвязь в свободном полете пары имеет большое значение. Ею нужно пользоваться с толком. Ни одного лишнего слова - иначе противник может засечь направление, район полета пары, и тогда "охота" не принесет эффекта. Покрышкин не терпел лишних фраз и докладывать о замеченном противнике требовал двумя-тремя словами - направление полета, высота и расстояние. Дальнейшее он выяснял сам.

ВДАЛИ ОТ ФРОНТА

Долгие и непрерывные боевые действия давали себя знать: личный состав всех трех наших гвардейских - 16-го, 100-го и 104-го - авиаполков заметно устал. В жестоких сражениях никто не щадил себя, - только бы победить! Нередко достигалось это неизмеримой ценой - жизнью. Дивизия, естественно, понесла потери, и в конце декабря, перед самым новым 1944 годом, главнокомандующий Военно-Воздушными Силами решил снять с фронта нашу 9-ю гвардейскую Мариупольскую дивизию и отвести ее в тыл - для пополнения личным составом и материальной частью, а заодно дать летчикам, техникам, механикам передохнуть и подготовиться к новым схваткам с коварным врагом, которого советские войска уже начали изгонять с нашей родной земли.

Полки перебазировались севернее Черниговки. Надвигалась зима; погода, после того, как прошли дожди со снегом, стояла пасмурная. Образовалась непролазная грязь. Но месить ее нам пришлось недолго. Вслед за небольшим морозцем, сковавшим землю, повалил снег, и зима заявила о себе по-настоящему.

Население Черниговки, как и соседних с ней населенных пунктов, куда прибыли на отдых полки, тепло и радушно встречало авиаторов, предоставляло нам жилую площадь, образовавшуюся за счет уплотнения. Местные власти подыскивали домики под штабы, учебные классы, столовые. С жителями у нас установились очень хорошие взаимоотношения. Люди были свидетелями преступлений, совершенных здесь фашистскими оккупантами, много рассказывали нам о зверствах гитлеровцев и неизменно просили отомстить за поруганную землю, крепче бить врага и гнать, гнать супостата туда, откуда он пришел.

Первые дни ушли у нас на устройство. Мы обживали теплые, уютные комнатухи, приводили себя в надлежащий вид.

Разместили меня вместе с Покрышкиным в одной комнате, где уже стояло две кровати. Стол дала хозяйка. Вот и вся наша мебель.

Дом стоял на берегу небольшой речки. У запруды вода не замерзала, и колесо водяной мельницы, пошлепывая плитами, крутилось круглосуточно.

По утрам мы с Александром Ивановичем совершали пробежку к реке, делали зарядку, умывались. Тело наливалось бодростью, силой. Дышалось легко, полной грудью. И далеким сном уже казались нам трудные фронтовые дни и ночи, и словно бы совсем не мы, не зная отдыха, не зная сна, не успев поесть или побриться, торопили свои поостывшие машины в бой.

А тут - благодать! Отошли куда-то вдаль печали и тревоги, отоспались и нет уже усталости.

Но полеты продолжаются. Передышка - передышкой, а летные навыки нужно не только сохранять, но и совершенствовать, готовить себя к новым схваткам с воздушным противником. Летчики отрабатывают технику пилотирования, подвергаются тщательной, скрупулезной проверке. Перерывов в полетах нет. А отлетав, занимаемся в классе, изучаем штурманское дело, овладеваем теорией стрельбы по наземным целям, а затем закрепляем навыки на практике - наносим удары по мишеням. Учебные воздушные бои ведем с учетом качественно новых тактических приемов, разработанных наиболее опытными летчиками нашей дивизии во главе с уже известным всей стране советским асом А. И. Покрышкиным.

Технический состав, разумеется, трудился так же самоотверженно, как и в прифронтовых условиях: обеспечивал полеты, производил необходимый самолетам ремонт, добивался четкой,

безотказной работы аппаратуры и оборудования. Таким образом, передышка была несколько условной. Личный состав трудился по-прежнему напряженно, а вот обстановка была сейчас иной - не содрогалась от взрывов земля, не чертили небо самолеты с черными крестами на крыльях. Люди становились более спокойными и уравновешенными.

В свободное время, по вечерам, стала выступать наша самодеятельность. Разрядка уже сама по себе располагала певцов, танцоров, музыкантов к проявлению таланта. Кто-то из политработников повел речь о самодеятельности - и дело пошло! Нашлись и мастера слова, и баянисты, и плясуны. Поистине талантов не счесть! Кто бы мог подумать, что дерзкий, горячий в бою Клубов тонкий лирик в душе и до самозабвения влюблен в Пушкина! А разве не было для нас открытием, когда на импровизированную сцену вышел Слава Березкин? Ну, артист! Уморил нас своими шуточными песнями! А как плясал Андрей Труд! Никто не знал прежде о его "хореографических" способностях.

После концерта, как правило, устраивались танцы. Тревожил душу голосистый баян Григория Масленникова - начальника связи полка, мягкие мелодии будили воспоминания, и мы на какой-нибудь часик как бы отрешались от суровой действительности, забывали о войне. А когда приезжали артисты с настоящим концертом - для нас это было праздником! Пела душа, глаза светились радостью. В каждом нашем движении угадывался молодой задор, энергия, сила. Хотелось любить и быть любимым. И нет в этом ничего удивительного: ведь мы были еще очень молоды, мы были просто юны.

В первых числах января Александр Иванович улетел на По-2 за своей любимой - за Машей. Самолет дал ему командуящий армией генерал Хрюкин. Приглянувшаяся Покрышкину белокурая медсестра служила в БАО, который не раз обеспечивал наши боевые действия на Северном Кавказе. Здесь они встретились и подружились. С тех пор и идут вместе по жизни.

Итак, улетел Александр Иванович. А дня через два-три возвратился. Помню, все мы находились на аэродроме, готовились к полетам. Смотрим, идет на небольшой высоте По-2, сделал круг и пошел на посадку. Глаз у летчиков наметан: а что это за пассажир во второй кабине?..

Не успел я, как говорится, оценить обстановку, как Виктор Жердев с улыбкой кричит мне:

- Придется тебе, Георгий, нынче переселяться! Третий - лишний!

Ребята засмеялись. Засмеялся и я:

- Что ж, переселяться, так переселяться! Кому-то из вас придется потесниться.

А самолет уже подрулил к стоянке. Как только винт замер, к машине отовсюду поспешили все, кто был поблизости. Поняли, что к чему. Клубов, Жердев, Трофимов, Сухов, Еремин и другие хором поздравляют молодоженов. Те смущенно улыбаются, благодарят за оказанную им теплую встречу.

Прошло уже больше месяца, как мы в Черниговке. Полк живет все той же напряженной подготовкой к грядущим схваткам. Идут занятия в классах, отрабатывается боевое мастерство в небе. Мы уже знаем, как следует бороться с различными типами самолетов, отработали штурманскую подготовку с применением радиопеленгаторов, групповую слетанность в боевых порядках пары, звена и эскадрильи.

В дни полетов все эти элементы мы отрабатывали в комплексе. Ходили парами и звеньями по маршруту, затем, подходя к аэродрому, с разрешения руководителя полетов, снижались до

бреющего, выскакивали на полигон, делали "горку" и атаковали наземные цели. Как правило, это были бочки из-под бензина, наполненные песком, пропитанным горючим. Попадешь - "смесь" загорится, и результат атаки летчику виден. После этого на бреющем полете уходили от цели и шли на посадку.

В один из таких дней, когда после выполнения полетного задания наша четверка возвратилась на аэродром, техник сказал А. И. Покрышкину:

- Вас вызывает командир дивизии.

Мы переглянулись: полковник Дзусов просто так не позовет!

Стало грустно на душе: уехал в Москву на учебу наш комиссар подполковник Погребной. Близкие друзья - Клубов, Жердев, Сухов, Руденко, Олефиренко, Старчиков сейчас в Баку, получают новые самолеты. А тут и Александра Ивановича явно забирают куда-то. И ребята повесили носы.

Вечером я зашел в знакомый домик. Александр Иванович и Маша уже собирались к отъезду. Да и долго ли было собраться. Шинели на себя - и сборы готовы. Разговор у нас как-то не клеился. Чувствовалось, что Александр Иванович тоже переживает, нервничает.

Всю почти ночь я не спал: как-то оно будет дальше? Уж очень я привык к А. И. Покрышкину, привязался к нему, изучил его боевой "почерк", научился молниеносно реагировать на его действия, "угадывать его мысли".

Вскоре меня вместе с командиром 100-го авиаполка подполковником Лукьяновым вызвал начподив полковник Мачнев и сообщил, что надо поехать к шефам, в Мариуполь. Дело в том, что 9-я гвардейская истребительная авиадивизия получила почетное наименование Мариупольской - ее личный состав отличился в жарких боях за освобождение Приазовья, вел успешные боевые действия за Таганрог и Бердянск. Имена бесстрашных асов Н. Трофимова, А. Федорова, П. Еремина, И. Руденко, братьев Глинка, К. Лавицкого, Г. Комелькова, А. Закалюка, И. Бабана и других были широко известны в соединении.

Став "мариупольцами", мы, естественно, почувствовали себя земляками жителей этого славного города-труженика.

Теперь, будучи с Лукьяновым посланцами соединения, мы испытывали и гордость за оказанное нам доверие, и ответственность за миссию, которой удостоили нас. Ехали;

на поездах "от станции до станции" - в теплушках, набитых солдатами, в пассажирских вагонах, вместе с ранеными, а то и прямо на открытых платформах. Порой холод пробирал до костей, но чем ближе был Мариуполь, тем теплее становилось на душе. И вот на третьи сутки мы достигли цели. Пошли сразу же в горком партии. Первый секретарь тепло принял нас, внимательно выслушал, пригласил секретаря райкома комсомола, работников аппарата - и сообща обсудили вопрос об организации встреч. Мы побывали у рабочих заводов имени Ильича и "Азовсталь", рыбкомбината, в местных учебных заведениях. Выступили также по радио. О чем рассказывали? Конечно же, о том, что больше всего интересовало наших "земляков": о том, как воевали за Мариуполь, кто отличился, как готовимся к новым боям.

Мы видели тысячи обращенных на нас глаз. Мы ощущали тепло любви, которую народ питает к своей армии, мы чувствовали в рукопожатиях силу крепких рабочих ладоней, кующих металл для Победы.

Мы видели, как население под руководством партийной и комсомольской организаций восстанавливало разрушенные врагом заводы, фабрики, школы, жилые дома.

До сих пор помню, как, приехав на "Азовсталь", я увидел взорванную фашистами доменную печь. Не рассчитал враг заряда: сделана она была добротно, и могучее тело ее после взрыва стояло накренившись. Я спросил у одного из инженеров, что теперь будут делать с этой печью.

- Как что? - ответил он. - Будем восстанавливать. Выровняем, поставим на место и запустим в работу.

В его голосе звучала уверенность.

И я поверил его словам. Я даже мысленно представил дому такой, какой она должна быть в действительности.

Идем дальше. Повсюду груды развороченного металла, разрушенные мартены. Много видел я разрушений, но то, что предстало сейчас взору, острой болью отозвалось в сердце.

Вскоре мы с Лукьяновым совершали обратный путь на перекладных - спешили к боевым друзьям. Помимо теплых слов, добрых приветов, мы везли им "сюрприз" от работников рыбокомбината - два ящика копченого рыба. Как ни велик был соблазн полакомиться вкусно пахнущей "копчушкой", мы решили ящики не вскрывать, пока не возвратится из Москвы наш командир. Но как сохранить подарок шефов, если днем уже звенит капель? И я решился на эксперимент: зарыл ящики в глубокий снег.

Возвратившись в Черниговку, мы подробно рассказали боевым товарищам о поездке к шефам, обо всем, что видели, что слышали. Выступил я на нашем полковом партийном собрании. Одним из пунктов решения этого собрания было записано: "Организовать сбор средств в помощь мариупольцам". Личный состав собрал вскоре 90158 рублей. Деньги были переданы по назначению как бескорыстная помощь армии народу-труженику для скорейшего восстановления народного хозяйства. В этом факте наглядно отразились кровная связь и нерушимое единство армии и народа. Прочные узы дружбы крепко связали фронтовиков с мариупольцами. Война катилась на запад, и мы частенько, всматриваясь в карту, отыскивали на юге знакомое название и про себя отмечали, что расстояние до него становилось все больше и больше.

Вскоре приехал Покрышкин, да еще с хорошей вестью: остается в полку! Рады были и он, и мы. А тут - рыбец на столе. Ну, чем не праздник!

В конце месяца командир дивизии снова вызвал к себе Александра Ивановича.

- Звонил Главный маршал авиации Новиков, - сказал полковник Дзусов. Вызывает тебя. Видимо, опять на переговоры...

Помолчал, потом добавил:

- Завтра будет самолет. Готовься! Кстати, полетишь не один - возьми с собой и ведомого. Может, новую мат-часть дадут - не отказывайтесь.

В полдень я уже знал, что лечу в Москву. Оформил в штабе документы, вернулся, собрал чемоданчик - и готов!

Утром следующего дня прилетел Ли-2 и забрал нас.

Остановились в гостинице "Москва". Столица выглядела строго, по-военному. Из окон нашего номера мы подолгу глядели вдаль и думали, каждый о своем, и в то же время об одном - о победе над еще сильным врагом.

Наши думы прервал телефонный звонок. Александра Ивановича вызывал к себе Главкомандующий ВВС. Как проходила беседа, о чем шла речь - Александр Иванович не рассказывал. Но когда он возвратился в гостиницу, я понял, что разговор был серьезный.

- Предлагали перейти в Главный штаб, в отдел боевой подготовки, - глухо сказал Покрышкин. - Еле убедил, что это нецелесообразно, что на фронте от меня больше пользы, чем здесь. Да и как оставить полк, ребят, с которыми сроднился и не мыслю себя без них?

Александр Иванович подошел к широкому окну, из которого далеко видна была Москва. А там, за серой пеленой дымки, где-то в дальней дали, в этот предзакатный час, это же неяркое зимнее солнце играло холодными бликами на обшивке его зачехленного истребителя. Я угадывал мысли своего командира, и понимал его состояние, ибо испытывал точно те же чувства, что и он.

- Да! - вдруг оживился Покрышкин, обращаясь ко мне. - Главком предложил нам съездить в КП к Лавочкину, посмотреть его новый истребитель, принятый на вооружение наших Военно-Воздушных Сил. Сказал, что в скором времени получим эти машины...

Утром следующего дня мы уже были гостями выдающегося советского авиаконструктора. Лавочкин очень тепло, радушно встретил нас, пригласил к себе в кабинет и сразу же перевел беседу в деловое русло. Речь шла о наиболее удачной конструкции фронтового истребителя. Каким он видится нам? Чего еще не учли конструкторы, какими летно-тактическими качествами должна, по нашему мнению, обладать машина, какое требуется вооружение. Конструктора интересовали самые разнообразные вопросы, и мы поняли, что мысленно он уже создал не одну идеальную конструкцию истребителя - высокоскоростного, с мощным вооружением, легкого в управлении, маневренного и неуязвимого.

Но мы знали и другое: мысль опережает технические возможности производства, укладывает конструкторский замысел в строгое "прокрустово ложе" реальности. Мы уже знали, что Ла-5 - отличная машина, отвечающая высоким современным требованиям боя на вертикалях и виражах, что она хорошо оснащена и вооружена. Нам предстояло изучить здесь матчасть и облетать самолет.

Мы побывали в заводских цехах, с интересом знакомимся с производственными процессами. В одном из цехов мы увидели машину, несколько отличавшуюся от Ла-5. Сопровождавший нас конструктор, объяснил:

- Это Ла-седьмой. Придет на смену "пятерке". Мы с Покрышкиным переглянулись: значит, верно мы подметили в Лавочкине страсть искать, творить, создавать новое, лучшее!

...На аэродроме стоял неумолчный гул моторов. Вот один из Ла-5 стремительно побежал по бетонной дорожке и, оторвавшись от нее, стал набирать высоту. Как хотелось быть сейчас на месте летчика-испытателя, "чувствовать" понравившуюся нам машину, пойти на ней в бой.

Конструктор, словно угадав наши мысли, сказал: - Вам, ребята, лучше было бы поехать в Горький и там полетать на такой машине. Дело в том, что там есть УЛа-5, вас "провезут", а затем полетаете сами.

Доводы конструктора были резонны и неоспоримы. Решили: отправляемся в Горький.

На следующий день Александр Иванович на Ут-2, который пилотировал личный летчик Лавочкина, улетел в Горький. Я же остался в Москве в ожидании телефонного звонка - выезжать поездом или вылетать самолетом, который будет прислан за мной.

Сижу в гостинице, жду. А звонка все нет и нет. По моим расчетам, Ут-2 давно уже на месте. Еле дождался утра - забеспокоился не на шутку. Вечером отправляюсь на вокзал, беру билет на Горький.

Вот и завод. Проходная. Расспрашиваю, как мне найти А. И. Покрышкина. На меня смотрят с недоумением: никакого Покрышкина здесь не было и нет.

- Как нет? - похолодело у меня внутри.

- Да очень просто - нет! Позвоните в заводоуправление, может, там что-либо знают.

Наконец, узнаю: А. И. Покрышкин приехал в Горький, находится сейчас в гостинице. Адрес такой-то.

Почему мне сказали "приехал", а не "прилетел"? Вернулся из-за плохой погоды? Так на небе ни единого облачка! Позвонили в гостиницу. Ответили, что А. И. Покрышкин ушел. Мне остается ждать. Вдруг открывается дверь, и на пороге - Александр Иванович.

- А ты как здесь? - удивляется он. Объясняю, а сам поглядываю через командирское плечо на его спутника, летчика с Ут-2. Почему он перевязан, в бинтах?

- Что с вами?

- Да ничего, - спокойно ответил Александр Иванович. - Чуть-чуть поцарапались.

Уже вечером, в гостинице, он рассказал подробнее о случившемся. Оказывается, летели вдоль реки на бреющем и налетели на телефонные провода. Самолет упал, разбился.

- Ну, а мы вот отделались легким испугом! - пошутил Александр Иванович.

Мое воображение рисовало картину этого происшествия в деталях, и я понимал, что счастливый исход - чистая случайность. "Как же так, как же так?" - корил я в душе пилота.

В Горьком мы изучили Ла-5, затем нам дали по два-три провозных на УЛа-5, и вот мы с Александром Ивановичем занимаем места в кабинах Ла-5ФН и один за другим взлетаем. Машина ведет себя отлично. Мотор мощный;

Истребитель легко слушается рулей. О чем еще может мечтать боевой летчик?!

Совершили несколько полетов по кругу, по одному полету в зону. На этом наша "учеба" закончилась. Получили два новеньких самолета УЛа-5 - и взяли курс на Москву.

А вскоре на одном из УЛа-5 мы вылетели домой - в Черниговку.

Нас ждали с нетерпением. Засыпали вопросами. Люди стремились к действию, люди рвались на фронт. А тем временем в этих краях уже чувствовалось весеннее дыхание.

Запомнился мне по той поре такой эпизод. Идем мы как-то утром вдвоем с Александром Ивановичем на аэродром вдоль пруда, глядим - невдалеке от берега, где лед уже растаял, чирки один за другим ныряют в воду.

- А не хотел бы ты, Жора, отведать утятину? - шутливо спросил Александр Иванович.

- Отчего же нет! - ответил я, почувствовав вдруг щекочущий запах жареного утиного мяса.

А мой командир, вижу, вытаскивал уже пистолет, целится.

"Э, - думаю, - ничего из этой затеи не будет! "Утятина" сейчас взмахнет крылышками и улетит..."

Грянул выстрел. В тот же миг захлопали крылья, побежали по воде белые следы бурунчиков. И вот уже чирки взмыли ввысь. Но один остался лежать комочком.

А. И. Покрышкин отыскал хворостину, зацепил чирка, подтянул к берегу. На выстрел вышла хозяйка дома:

- Что, уже и дичь добыли? Давайте - на ужин изжарю вам...

Вечером нас ждал сюрприз: вкусно пахнущая жареная утятина. На столе появилась вишневая настойка. Хозяйка, тепло улыбаясь, взволнованно сказала:

- Выпейте, ребятки, за скорую победу! - На ее глазах заблестели слезы. - И я с вами выпью. За ваше здоровье, за ваше счастье, за то, чтобы сынки наши да мужья вернулись целехонькими до своих хат, до деток своих!

НАД ЯССАМИ ГРЕМЯТ БОИ

До свиданья, Черниговка! Мы снова отправляемся на фронт. Передышка наша закончилась. 16-й гвардейский истребительный авиаполк полностью укомплектовался летно-техническим составом и материальной частью.

С молодыми летчиками, прибывшими к нам на пополнение из школ и не "нюхавшими пороха", была пройдена специальная программа по тактической подготовке и боевому применению. Каждый ведущий "натаскивал" своего ведомого применительно к воздушным боям, проведенным в небе Кубани, Донбасса и Крыма.

За "черниговский" период произошли небольшие изменения в руководстве: наш командир Покрышкин сменил полковника Дзусова на должности командира дивизии. Сам Дзусов тоже пошел на повышение. Командовать нашим полком стал Б. Глинка, которого мы все хорошо знали как превосходного воздушного бойца.

Полк был боеспособным, личный состав готов был выполнить любую задачу.

По сводкам Совинформбюро мы жадно следили за обстановкой на фронте. Ежедневно политработники спешили к нам, чтобы сообщить одну за другой радостные вести:

освобожден от фашистов еще один крупный город, столица Родины снова салютуют в честь очередной победы наших войск. И мы от души радовались таким вестям. А в груди росло желание еще смелее драться с противником, вносить и свой вклад в общий успех наступающих фронтов. И сердце звало: "Скорее в бой!.."

2 мая 1944 года мы покидали Черниговку, простились с ее замечательными людьми, с которыми успели крепко подружиться, которым мы многим обязаны за их бескорыстную помощь, за радушие. Жители провожали нас, тепло напутствовали, наказывали быстрее

очистить от фашистской нечисти родную землю, родное небо.

Полки нашей 9-й авиадивизии, перелетая с одной точки на другую, перебазировались все ближе и ближе к фронту. Направление - на Румынию. Где-то там должны мы снова скрестить оружие с врагом, где-то там предстоит нам драться с ним, гнать все дальше и дальше на запад.

Четвертое военное лето вступило в свои права. Пролетая над украинской землей, мы всюду видели разрушения, следы упорных боев. Отступая под мощными ударами наших войск, фашисты предавали огню и уничтожению все, что только можно было сжечь и уничтожить.

Но жизнь есть жизнь. Нам сверху видны черные, обугленные воронки, а вокруг уже зеленеет молодая трава. Опаленная войной земля пробуждалась к жизни!..

У разбитых домов копошатся люди - отстраивают, восстанавливают из пепла родимый кров.

Из сводок мы узнали, что 3 мая немецко-румынские войска группы армий "Южная Украина" севернее города Яссы пытались наступлением ликвидировать плацдарм, захваченный войсками 2-го Украинского фронта на западном берегу реки Прут. Однако широкого развития это вражеское наступление не получило, хотя на некоторых участках противнику и удалось вначале вклиниться в боевые порядки наших войск и даже кое-где продвинуться на глубину 2-4 километра. Но войска 2-го Украинского фронта при поддержке авиации тут же контратаковали врага и быстро восстановили прежнее положение, а затем нанесли противнику сильный удар, отбросив его под Яссы.

Наш полк - на последнем отрезке маршрута, ведущего нас навстречу боям. Конечная наша точка - Стефанешты, небольшое румынское село. Отсюда мы будем вести боевые действия. Завтра же. А сегодня это уже зона боев: кто знает, может, ждут уже нас в том районе вражеские истребители? Наши ребята хорошо знают, - что прифронтовая полоса полна неожиданностей - и все настроены по-боевому, бдительны, готовы дать решительный отпор.

Эскадрилья за эскадрильей, с небольшими интервалами по времени, производят посадку. Рассредоточиваем самолеты по стоянкам и тут же, по заранее составленному графику, начинаем - пока что парами - нести дежурство на аэродроме, готовые немедленно на взлет.

Боевая жизнь началась! Вернее сказать - продолжается. Неутомимые труженики из батальона аэродромного обслуживания уже все подготовили для встречи полка, а теперь вместе с нами работали, заботясь о подготовке самолетов к вылету: заправляли их бензином и маслом, укрывали машины маскировочными сетками, рыли щели, чтобы личный состав мог укрыться в случае налета вражеской авиации. Проявили оперативность и повара: точно ко времени обед был готов.

Мы довольны своими новыми боевыми друзьями: первое знакомство с личным составом БАО оставило хорошее впечатление.

Здесь, в Стефанештах, мы были удивлены встречей, оказанной нам местными жителями. На аэродроме появилась большая группа местных жителей. У каждого либо скрипка, либо барабан, флейта, кларнет. Нас встретили "Катюшей", затем были исполнены популярные мелодии тех лет - "Синий платочек", "Сулико" и другие. Просто диву даешься: как дошли сюда "наши песни"? Когда успели их разучить?

Мы видели в глазах этих людей дружелюбие, понимали, что в нашем лице они приветствуют Советскую Армию, приветствуют своих освободителей от фашистской чумы.

К вечеру собралось еще больше народу. Музыканты играли непрерывно. Начались танцы. К этому времени и "нашего полку прибыло": во второй половине дня стали садиться транспортные Ли-2, доставившие остальной личный состав полка, техническое имущество и все полковое хозяйство.

Люди сразу же занялись делами: подготовкой самолетов, устройством на еще необжитом аэродроме.

На следующий день работа здесь кипела уже по-настоящему. Вечером состоялись полковые партийное и комсомольское собрания. Докладчиком на партсобрании был командир части майор Б. Глинка. Он подробно обрисовал наземную и воздушную обстановку, сложившуюся под Яссами, в районе которых мы будем отныне действовать, соответственно этому объяснил наши задачи и, конечно, подчеркнул, что коммунисты, как и всюду, будут действовать решительно, смело, будут личным примером звать на подвиги молодежь. Затем выступил коммунист П. Еремин. Он призвал товарищей организованно начать боевые действия, не забывая о дисциплине в различной обстановке, особенно о дисциплине боя.

- Мы некоторое время находились в тылу, - сказал он. - За этот период кое-что изменилось в тактических приемах воздушного боя. Надо это обязательно учесть...

Командир 3-й эскадрильи Н. Трофимов высказал свои соображения относительно быстрейшего ввода в строй молодых летчиков, которые еще не участвовали в боях и, следовательно, боевого опыта не имеют.

- Наш долг, - твердо сказал он, - сделать из новичков настоящих воздушных бойцов!

Старший инженер полка майор Копылов обратил внимание коммунистов технических профессий на ожидающие их трудности.

- Техники, механики, оружейники должны быстро и качественно готовить материальную часть самолетов к интенсивной боевой работе, - сказал он, а затем обратился к коммунистам обслуживающего подразделения - БАО, призвав их действовать умело, быстро.

Рано утром следующего дня поэскадрильно, группами по шесть самолетов полк начал облет района боевых действий. В воздухе было сравнительно спокойно, и мы "проездили" всю летную молодежь, показали ей линию фронта, приобщили к своему боевому коллективу.

Чувствовалось, что наступившее затишье вот-вот взорвется активными боевыми действиями. Противник явно накапливает силы. По данным агентурной разведки, на этом участке фронта появились наши давние "знакомые", с которыми нам приходилось встречаться не раз и не два - и в небе Кубани, и над просторами Украины: эскадры "Рихтгофен", "Удет", "Мельдерс", "Зеленое сердце". Значит, гитлеровское командование в данный момент придает этому участку фронта весьма важное значение. Летчики в этих эскадрах собраны отборные - хитрые, коварные, с солидным боевым опытом. Воздушные схватки будут серьезные. Надо готовиться к боям по-настоящему.

...После того как мой ведущий стал командиром дивизии, я тоже пошел на повышение - сам стал ведущим, а моим ведомым был назначен молодой летчик Андрей Иванков. Я успел уже слетаться с ним, вместе мы произвели облет района боевых действий. Новичок пришелся мне по душе. Он хорошо пилотировал, отличался быстрой реакцией, смелостью, решительностью. "Натаскивал" я Андрея на боевое применение точно так, как в свое время Покрышкин - меня. Еще одно хорошее качество заметил я у Иванкова: он превосходно ориентировался. Когда бы я

ни запросил его, где мы летим, - всегда он точно называл место.

И надо же такому случиться - летом вдруг я... загрипповал. Наш полковой врач запретил мне летать, а тут как раз начались бои. Друзья летают на боевое задание, а меня держат в лазарете. Какая обида!

Узнаю от друзей: четверка Клубова вела трудный бой. Ведомый командира группы лейтенант Карпов в этом бою погиб. Клубов не мог остаться без ведомого - и взял Андрея Иванкова. На время - пока, мол, Голубев поправится. Да так и не захотел с Андреем расставаться. Я не возражал: Клубов был храбрым, отважным летчиком, он дрался отчаянно и смело, и я знал, что Иванкова он быстро введет в строй.

Когда я возвратился в эскадрилью, мне дали ведомым нового молодого летчика - Николая Кудинова. Он тоже оказался хорошим боевым товарищем. Здесь же в Стефанештах, в районе аэродрома, я "натаскивал" его боевому применению, и тоже учил своего ученика так, как учил меня когда-то мой учитель, мой ведущий - Покрышкин.

Кудинов быстро осваивал науку воевать, молниеносно повторял мой маневр, понимал меня буквально с полуслова. Вскоре мы с ним стали вылетать на боевые задания.

В районе Ясс шли воздушные бои, правда, не отличавшиеся особым напряжением, как того мы ожидали. Но мы чувствовали, видели, что обстановка на этом участке с каждым днем все больше усложнялась. Наши воздушные разведчики В. Цветков, Н. Коряев, П.

Табаченко-Чертков, Н. Трофимов, П. Кетов докладывали, что противник из тыла, со стороны Бухареста и Плоешти перебрасывает по железным и шоссейным дорогам технику, боеприпасы, горючее и живую силу. Это явно свидетельствовало о том, что готовится контрнаступательная операция.

Так оно и случилось. В начале мая 1944 года немецко-румынские войска перешли в наступление. Завязались ожесточенные бои. Фашистское командование, придавая серьезное значение этой операции, бросило в бой значительные силы авиации.

Надо сказать, что наши молодые летчики уже успели совершить по несколько боевых вылетов, участвовать в воздушных схватках. Смело, тактически грамотно дрались с вражескими асами А. Иванов, Н. Кудинов, А. Сеничев, Г. Бабкин, М. Бузуев и другие ребята. Мы искренне радовались каждому их успеху.

Воздушные бои нарастали и стали очень упорными. Противник применил тактику массированных налетов бомбардировщиков Хе-111, Ю-88 и Ю-87 большими группами - по 60, а то и 100 самолетов в каждой. Их сопровождали не только истребители Ме-109, ФВ-190, но и машины итальянского и румынского производства.

Фашистское командование, пытаясь завоевать господство в воздухе, применило новые тактические приемы ведения боевых действий авиации. В частности, перед нанесением массированного бомбового удара большой группой бомбардировщиков вперед высылались истребители ФВ-190 с бомбами. Те приходили на передний край и начинали обрабатывать позиции наших войск. "Мессершмитты" их прикрывали, и наши летчики, естественно, завязывали с ними бой. Через некоторое время подходили вражеские бомбардировщики. Мы заметили, что их боевой порядок построен по типу нашей кубанской "этажерки", разработанной и примененной Покрышкиным. Выходит, противник стал перенимать нашу тактику. Уже в ходе боев мы перестраивались на новые методы борьбы, применяли контрприемы.

Мы тоже стали летать большими группами - до 24 самолетов. Не помню такого даже на Кубани, где происходили самые массовые бои. Здесь же новая тактика противника вынудила нас увеличить наряд самолетов. Надо, однако, признать, что такой боевой порядок большой группы истребителей громоздок. Но благодаря умелому управлению боем, грамотному использованию радиосредств, да и крепкой воинской дисциплине, мы воевали успешно при совсем малых потерях.

Припоминаю эпизод. 29 мая наша группа, состоявшая из 16 истребителей, вылетела на прикрытие поля боя в районе Скуляны, Негрешты и Тыргу-Фрумос. Ударную восьмерку возглавлял А. Клубов. Вторую восьмерку вел Г. Речкалов.

Подходя уже к линии фронта, наши летчики увидели большую группу Ю-88, прикрытых "мессерами". Клубов решительно повел свою восьмерку в атаку. В это время восьмерка Речкалова связала боем истребителей прикрытия.

С первой же атаки один "юнкерс" был сбит, второй зажжен. Строй бомбардировщиков нарушился. Воздушные стрелки открыли из турельных пулеметов плотный огонь, но он уже был неэффективным. Вражеские летчики поспешили неприцельно сбросить бомбы.

Выходя из атаки, Клубов услышал голос своего ведомого Андрея Иванкова:

- Внизу "мессер" заходит кому-то из наших в хвост!..

Клубов моментально среагировал - и с полупереворота дал очередь по атакующему "мессершмитту" и сбил его. Этим командир спас от верной гибели своего боевого товарища.

Бой разгорался. На подмогу "мессерам" пришла десятка "фоккеров". А нам стала помогать восьмерка соседей, летавших на "лавочкиных".

Возвратились наши ребята домой с убедительной победой: 11 сбитых вражеских самолетов! Один только наш летчик, Душанин, самолет которого был подбит "мессером", не дотянул до аэродрома и приземлился в поле "на живот".

Я уже подчеркнул, что успеху способствовала не только выучка, а и дисциплина.

Но были случаи и иного характера. В одном из боев с "лаптежниками" (Ю-87) и истребителями прикрытия ФВ-190 в районе Ясс двум нашим молодым летчикам лейтенантам Петухову и Барышеву досталась легкая победа - они сбили по самолету: один свалил "юнкерса", другой - "фоккера". Окрыленные первой удачей, они в последующих боях, проявив зазнайство ("не так страшен враг, как его малюют"), стали гоняться за отдельными вражескими машинами, отрываясь от своей группы и, естественно, нарушая ее боевой порядок. Старшие товарищи напомнили им разговор на недавнем партийном собрании, где шла речь о вводе в строй молодого пополнения. Петухов и Барышев обещали исправиться, но...

На третий день они вновь повторили ошибку: стали гоняться за легкой добычей - и сами оказались под огнем вражеских истребителей. Благо, что спаслись на парашютах, но остались, как у нас говорили, "безлошадными". И пока не пришли в полк новые самолеты, они, конечно, не могли участвовать в боях.

Урок Петухов и Барышев получили серьезный. Призадумались не только они, но и все наши новички: "Дисциплина, брат, не пустые разговорчики!.." И поняли, что бой не прощает ошибок, что побеждает врага лишь тот, кто умеет сочетать мастерство со смелостью, отвагу с точным расчетом, хорошую тактическую подготовку с дисциплинированностью.

В самый разгар боев под Яссами, помню, собрали весь наш летный состав и проинформировали: на нашем участке фронта появился "Як" с красным коком, на котором летает вражеский летчик. Перелетает линию фронта, приходит к нам в тыл, пристраивается к той или иной группе идущих на задание самолетов и, выждав удобный момент, сбивает наш самолет, затем штурмует дороги - и уходит. Его надо сбить. Но надо проявить осторожность - как бы не атаковать своего "яка" ведь и у нас и в других авиаполках есть "Яковлевы" с красными коками винтов.

Надо проявлять бдительность. Если появится "як" и будет явно пристраиваться - в любом случае не давать ему заходить в хвост.

Нам не пришлось встретиться с фальшивым "яком". Вскоре нам сообщили, что он попался: группа наших "яков" расправилась с коварным фашистом. Он не знал, что на наших машинах были уже на коках новые условные знаки. Стал пристраиваться. Тут его и подсекли.

Воздушные бои продолжались. Но не было в этих сражениях прежнего напряжения. Противник нес большие потери, проигрывал в тактике и не мог завоевать господства в воздухе. Исход был ясен: врага ждал разгром и на этом участке фронта. Но нам не привелось быть свидетелями завершения этой операции: поступил приказ срочно перебазироваться в район Львова. Там готовилось новое наступление. Там мы были нужнее.

Здесь линия фронта выгнулась дугой в западном направлении. Она как бы показывала, что недалек тот день, когда немецко-фашистские захватчики будут полностью выброшены за пределы наших священных границ, и Родина будет полностью освобождена.

Дивизия вошла в состав 7-го истребительного авиационного корпуса генерала А. В. Утина. Мы без всякого изучения и облета района боевых действий сразу же включились в боевую работу. Началась Львовско-Сандомирская операция.

Партийная и комсомольская организации нацелили весь личный состав полка на быстрейшее и успешное выполнение боевых задач. Да мы и сами понимали, что находимся на одном из главных направлений, что нам Верховное Главнокомандование оказало большое доверие, возложив задачу завоевать господство в воздухе и обеспечить надежное прикрытие наступающих войск. Мы понимали, что нам предстоит выдержать упорные и жестокие воздушные бои.

С самого начала операции наши предположения оправдались. Противник активно вступал в бой. Его бомбардировочная авиация стремилась наносить массированные налеты большими группами. Истребительная авиация немцев все время висела над полем боя. В первых же схватках были потери с обеих сторон..

Так, утром 16 июля 1944 года шестерка под командованием капитана А. Труда вылетела на прикрытие поля боя в районе Львова. На высоте трех с половиной тысяч метров наши летчики, не успев еще оценить воздушную обстановку, сразу же попали в трудное положение: на них со всех сторон навалились "фокке-вульфы" и "мессеры". Завязался напряженный бой. Противник все больше и больше наседали на нашу шестерку, и в общей сложности его самолетов стало двенадцать. И тут, как на грех, наша радиостанция наведения из-за неисправности не смогла проинформировать летчиков, находящихся выше.

В воздухе началась самая настоящая свалка. Наши летчики активно вступили в бой, но силы были неравные, - пришлось в основном отбиваться от непрерывных атак противника.

Инициативу захватили немецкие летчики. Это было слышно даже по радиоприемнику, установленному у нас на аэродроме. В эфире стоял такой гвалт, что нельзя было не понять: трудно приходится нашим ребятам!

В результате боя наша шестерка рассыпалась. "Фоккеры" ее изрядно потрепали, и она в течение длительного времени по одному и парами собиралась на свой аэродром.

Вернулись пятеро. Ивана Руденко в конце боя сбили.

После возвращения нашей группы командир полка собрал весь летный состав, заслушал доклад летчиков, сделал подробный разбор боя, указав как на его положительные стороны, так и на недостатки. В конце разбора было сделано соответствующее внушение. Мы тяжело переживали потерю Ивана Руденко. Но у каждого из нас все же теплилась тайная надежда: "Может, жив? Может, вернется, как это часто бывало?"

В последующих боевых вылетах командир полка увеличил наряд самолетов. Была изменена и тактика прихода на линию фронта. При подходе к линии фронта мы тщательно уточняли воздушную обстановку и выходили на передний край на увеличенной скорости полета. Бои по-прежнему были напряженными и изнурительными: фашисты яростно сопротивлялись.

Вечером того же дня мы уже в составе двенадцати самолетов - двух ударных четверок капитана Г. Речкалова и капитана А. Клубова, четверки прикрытия А. И. Покрышкина (ведущим общей группы был А. И. Покрышкин) прикрывали войска конно-механизированной группы генерала В. К. Баранова. Встретили до тридцати шести Ju-87, четыре Hs-129 под прикрытием восьмерки "фоккеров", которые, подходя к линии фронта, начали перестраиваться в боевой порядок для нанесения бомбового удара по нашим войскам. Обстановка складывалась так, что некогда было занимать выгодное положение для атаки. Каждая секунда имела большое значение. Надо было предупредить противника, помешать перестроению и тем самым сорвать прицельное бомбометание.

Наши ударные четверки Речкалова и Клубова смело врезались в строй "юнкерсов" и с первой же атаки подожгли два Ю-87. Наша четверка под командованием Покрышкина набросилась на "фоккеров".

Завязался воздушный бой. Сначала на виражах, а затем и на вертикальных маневрах. Инициатива с первых же минут была захвачена нашими летчиками. Напряжение боя с каждой минутой нарастало. "Юнкерсы" стремятся встать в круг и замкнуть его для бомбометания и самообороны, но наши летчики, непрерывно атакуя, не дают им этого сделать.

Все перемешалось, только по коротким командам по радио, подаваемым командирами наших четверок, было ясно, что бой идет организованно.

В тот момент, когда Покрышкин добивал Ю-87, ко мне в хвост пристроился "Фокке-Вульф-190".

Враг был от меня уже метрах в ста, но, видимо, вынести прицел вперед для упреждения никак не мог.

Секунда, вторая - и мой самолет мог попасть под трассу "фоккера", но товарищи выручили: они по радио сообщили о нависшей надо мной опасности. Я мгновенно произвел резкий поворот вправо, позволивший мне увернуться от огня "фокке-вульфа" и одновременно прикрыть выход Покрышкина из атаки.

Длившаяся двадцать минут, эта воздушная схватка носила яростный и ожесточенный характер.

Наша группа в этом бою сбила 9 вражеских самолетов, не потеряв ни одного своего. В этом бою Покрышкин и Речкалов сбили по два самолета противника, а Клубов, Жердев, Трофимов, Труд и Иванков - по одному. Сработали отлично!

На разборе Покрышкин объяснил успех высокой организацией боя, дисциплиной наших летчиков, взаимной выручкой, настойчивостью атак и умением бить врага в самое уязвимое место. В заключение в шутку сказал:

- Это мы взяли у фашистов реванш за утренний бой! На следующий день боевая работа продолжалась обычным порядком. Во второй половине дня летчики, свободные от боевого задания, собрались около землянки командира полка и слушали радиостанцию, настроенную на боевую волну. Как раз группа майора П. Еремина вела бой с истребителями противника. Начальник связи полка майор Г. Масленников усердно записывал радиообмен нашей группы.

В это время из землянки вышел начальник штаба полка подполковник Датский и тут же с возмущением произнес:

- Что это там за кавалерист разъезжает на полосе?

Мы все, как по команде, повернули головы в сторону полосы - и действительно увидели едущего верхом на лошади человека. Ехал он по взлетно-посадочной полосе к знаку "Т", затем развернул лошадь, поехал вдоль знака "Т" и, проехав немного, повернул на стоянку самолетов.

Подполковник Датский скрылся за дверью землянки. Мы сидели и думали: "Кто это мог быть, что за всадник пожаловал на аэродром?".

И тут же дверь землянки вдруг распахнулась и радостный начальник штаба крикнул:

- Ребята! Это Иван Руденко вернулся! Мне сейчас по телефону со стоянки сообщили...

Мы помчались к стоянке с криком "Ура!". Иван уже спешил с лошади на том месте, где еще вчера стоял его самолет.

Руденко окружили техники, механики, оружейники и расспрашивали, как его сбили.

- Иван, здравствуй! - закричали мы хором. - Жив!

- Да, жив, как видите!

- Не ранен?

- Нет! Вот только на этом транспорте, - сказал он, показывая на лошадь, стоящую здесь же рядом, - всю свою мягкую часть разбил. Шестьдесят километров без седла галопом отмахал! Мне пехотинцы предложили. Добирайся, мол, сам, если не возражаешь. Я им говорю, что с детства мечтал стать кавалеристом, да только в летчики попал. Дали мне гнедого, и я, не теряя времени, пустился в путь.

- Ну, молодец!

Все мы были взволнованы и рады за Ивана Руденко, что все обошлось хорошо, что он вновь вернулся невредимым в наш родной 16-й гвардейский полк.

...27 июля наши наземные войска штурмом овладели городом Львовом, взяли Станислав, Перемышль, Ярослав и вышли на линию государственной границы.

ПО ЗАДАНИЮ "ОБЩЕСТВА"

После освобождения нашими войсками Львова мы перебазировались в местечко Лисьи Ямы. Площадка, использовавшаяся в качестве аэродрома, оказалась у небольшой речушки. Взлетно-посадочная полоса была ограниченной длины и даже при нормальном расчете на посадку приходилось в конце пробега намеренно уклоняться вправо, дабы не свалиться с откоса в речку, которой, как шутили авиаторы, почему-то именно здесь захотелось совершить изгиб.

Но летчики у нас были довольно опытные, техникой пилотирования при взлете и посадке владели в совершенстве, и на этой площадке каждый как бы демонстрировал свое высокое искусство взлетать и садиться.

Линия фронта уверенно, неотвратно сдвигалась на запад. Личный состав полка не знал передышки: наземные части успешно наступали, а мы помогали им штурмовыми действиями, прикрывали от вражеской авиации.

И лишь Военторг не поспевал за нами. А людям позарез нужны были-предметы личного обихода. Казалось бы, мелочи - а без них нельзя!

Летчики, техники знали, что я порой летаю на связных самолетах. И кто-то "подсказал" командиру нашего полка майору Б. Глинке, чтобы тот командировал меня во Львов за "мелочами". Все, мол, там в Военторге есть пусть привезет. Для "общества".

Командир долго не соглашался, а потом уступил. Я составил целый список - записал, кому что надо, взял собранные на покупки деньги и с рассветом вылетел на Ут-2 во Львов. Над городом сделал круг, посмотрел с высоты, как мне сориентироваться, и произвел посадку недалеко от позиции зенитчиков, прикрывавших город. Попросил их посмотреть за машиной, а сам направился выполнять "наказы". Разыскал магазин Военторга, кое-что купил там - зубную пасту и щетки, туалетное мыло, одеколон, крем для обуви, а вот лезвий для безопасной бритвы и бритв в магазине не оказалось. Кто-то посоветовал поехать на городской рынок. Решился: задание надо ведь выполнить - не возвращаться же с пустыми руками!

На попутных машинах добрался до рынка - большого и многолюдного. Был он обнесен высоким деревянным забором с несколькими воротами. В одни из них и прошел я - и тут же смешался с толпой.

Сразу же убедился: мне сказали правду. Здесь можно было увидеть что угодно. Купил я и лезвия, и бритвы. В общем, все заказы выполнил. Купил и бутылку вина - очень уж понравилась мне яркая этикетка. Прилечу, думаю, и угощу товарищей. Довольный тем, что не зря слетал во Львов, стал пробираться к выходу. Время близилось к обеду - и надо было собираться в обратный путь. Вдруг толпа закачалась, загудела. - Комендатура! - услышал я чей-то голос. Встреча с патрулями, конечно же, ничего приятного не сулила, и я стал быстрее продвигаться к воротам. Но еще издали увидел там офицера и группу солдат. У каждого, кто покидал рынок, они проверяли документы. Я остановился, чтобы оценить свое неловкое положение. Одет был я в спортивный костюм, "сделанный" из летного комбинезона, - и на военнослужащего похож был не очень... Следовательно, мой внешний вид не мог представлять интереса для патрулей, придирчиво искавших тех, кто нарушил те или другие элементы военной формы одежды, кто вступил в противоречие с уставными требованиями, проявил недисциплинированность.

Но мало ли что может быть.

Спросил рядом стоявшего гражданина, что случилось, кого "они" ищут?

- Да кто их знает, просто так, проверка документов. Это часто бывает.

"Да, - подумал я. - Дела не весьма важные. Сейчас меня задержат, станут разбираться, что к чему. А солнце уже начинает садиться. Мне же надо обязательно засветло быть на своем аэродроме".

С этими мыслями повернул я в сторону других ворот. Но и они оказались под строгим и придирчивым контролем.

Что делать? Пойду, объяснюсь, расскажу все как есть - поймут, надеюсь...

На выходе меня остановил майор, потребовал документы. Протянул ему удостоверение личности. Майор положил его в общую пачку:

- Идите в комендатуру! - сказал он и назвал адрес. Я начал было объясняться, но майор ничего не пожелал слушать. Пришлось искать комендатуру. Нашел. Открыл калитку - и увидел во дворе марширующих военнослужащих. Прежде чем вступить в беседу с задержанными, комендант счел уместным проверить их строевую подготовку.

Направился к дежурному, представился. Капитан недоуменно посмотрел на меня:

- Вы что, тоже военный? Я ответил утвердительно.

- А почему в гражданской одежде?

Стал рассказывать.

Капитан вышел и минут пять спустя возвратился.

- Вы посидите здесь, подождите, - сказал он мне.

Я готов был на все - и на усиленную строевую подготовку и на взыскание за нарушение формы одежды, - лишь бы скорее отпустили: надо сегодня обязательно улететь! Сажу как на иголках, поглядываю на часы, начинаю нервничать: большая стрелка прошла уже полтора круга...

Вот к дежурному зашел лейтенант и принес целую кипу удостоверений, принадлежавших задержанным. Дежурный вызвал старшину и передал ему документы на регистрацию.

Я снова обратился к дежурному с просьбой отпустить меня, объяснил, что уже поздно, что мне засветло надо добраться до своего аэродрома, что ночью я, дескать, летать не умею. Но он и слушать не желал: сиди, мол, и жди...

Тут я забеспокоился всерьез. Не вернусь к вечеру в полк - и начнутся тревоги, поиски.

Мысль работает лихорадочно: надо искать выход из создавшегося положения! Встал, пошел разыскивать старшину, который унес документы.

Он сидел в маленькой комнатушке. Перед ним на столе возвышались две стопки документов. Он брал каждое очередное удостоверение, выписывал нужные ему сведения - и перекладывал документ в другую стопку.

Завел разговор со старшиной, стал объяснять ему, что прилетел издалека, пора возвращаться.

Короче, прошу вернуть мне мой документ. Но старшина коротко отрезал:

- Нет, ничего я не отдам! Идите к дежурному! Круг замкнулся. Что делать?

И тогда я решил пойти на маленькую хитрость. Но сначала надо, чтобы старшина отыскал мое удостоверение.

- Товарищ старшина! Проследите, пожалуйста, чтобы не потерялась небольшая фотокарточка, которая хранится в моем удостоверении. Она мне очень дорога.

Дописав строку, старшина, порывшись в одной из стопок, нашел мое удостоверение, развернул, повертел его в руках и сказал:

- Ничего здесь нет!

- Как нет? Должна быть фотокарточка! - стал "нажимать" я, - значит, уже потеряли!

Старшина, ничего не ответив, положил мой документ поверх еще незарегистрированных.

"Раньше запишет - скорее отпустят! - подумал я с тайной надеждой. Быстрее бы писал!"

В это время зазвонил телефон. Старшина что-то коротко ответил, бросил трубку на рычаг и куда-то умчался. Я не долго думая, взял свое удостоверение, положил в карман и выскочил вслед за старшиной. В комендатуре все были заняты своими делами, на меня - никакого внимания. "Эх, была - не была!" - и я быстро вышел на улицу.

Вскоре я был уже у самолета. Не теряя ни минуты, взлетел и взял курс на свой аэродром. И чего только не стерпишь ради "общества"...

В полк я прилетел с небольшим опозданием. Доложил командиру о своих "приключениях". Он пожурил меня, а ребята были очень рады и довольны: задание-то я выполнил! Тут же они принялись приводить себя в порядок бриться, подшивать подворотнички, погоны. С превеликим удовольствием освежился и я в этот вечер, побрился и пошел отдыхать. Привезенную бутылку вина решил припрятать до удачного повода. Нашел, как мне казалось, наиболее "безопасное" укрытие - меховой унт.

Забегая вперед, скажу, что воспользоваться той бутылкой вина мне не пришлось. Вскоре был у нас повод, и я сказал друзьям:

- Ну ребята - сейчас я вас угощу хорошим винцом! С этими словами я наклонился, пошарил под кроватью, достал свой правый меховой сапог, сунул в него руку - пусто. Опустился на колени, дотянулся до второго унта, пошарил тоже ничего нет.

Ребята смотрят на меня с недоумением. А я к ним с вопросом:

- Да ладно, хватит шутить! Это еще больше удивило всех.

- В чем дело? Какая бутылка, какое вино? Никто, оказывается, ничего не видел, ничего не брал. Лишь впоследствии я узнал, что эта бутылка вина как нельзя кстати подвернулась под руку моему боевому товарищу Косте Сухову и сослужила ему хорошую службу. Шутил я потом: не будь этой бутылки вина, ходил бы ты, Костя, всю жизнь холостяком!

ИДЕМ НАПЕРЕХВАТ

Два дня подряд рано утром в одно и то же время над районом нашего базирования в тыл на большой высоте пролетал разведчик Ю-88.

В конце дня, помню точно - после четвертого вылета на боевое задание- я подошел к самолету Покрышкина. Покрышкин стоял вместе с техником около крыла и давал ему какие-то указания. Я доложил командиру о результатах боевой работы.

- Хорошо! - ответил Александр Иванович. И, обращаясь ко мне, добавил: Надо нам немецкого разведчика сбить! Покажем Гансу, кто хитрее! Поставь задачу Ухову подготовить самолеты к вылету на 4 часа 30 минут. Подвесные бензобаки на самолетах не ставить! И пусть хорошо проверит кислородное оборудование. Пойдем на большую высоту. "Юнкере" ходит на 8-9 тысяч метров. Понял?

- Так точно! - ответил я.

На следующее утро мы с Александром Ивановичем в 4 часа 40 минут уже были в воздухе на высоте 7 тысяч метров.

Метеоусловия способствовали нам: ни одного облачка и довольно хорошая видимость. Больше высоту не набирали.

Если разведчик будет идти на высоте 8-9 тысяч метров, то его снизу на фоне неба в косых, мягких лучах солнца легче найти: самолет временами дает отблеск.

Трасса разведчика стала осью нашего полета. Ходить около нее нам пришлось довольно долго.

Вражеский разведчик все не появлялся. Мы уже начали беспокоиться: то ли гитлеровский летчик изменил маршрут, то ли сегодня не придет совсем? Все напряженнее всматривались в горизонт над линией фронта, откуда должен идти "юнкерс".

Наконец он появился еле заметной точкой на горизонте.

- Идет, по курсу выше! - почти прокричал я.

- Вижу! - ответил Покрышкин.

Знакомый силуэт Ю-88 хорошо был виден на фоне неба и с приближением к нам все увеличивался. Сомнений не было: это он! И идет прежним маршрутом.

- Разворот вправо на девяносто! - командовал командир.

- Понял! - ответил я.

Мы развернулись. Нет, мы не стали сразу набрасываться на разведчика. Замысел Александра Ивановича я понял: он решил пропустить его подальше в тыл, поближе к аэродрому. Да и вражеские летчики могли раньше времени заметить нас. Чтобы у экипажа создалось впечатление, что мы их не видим, мы продолжали полет с небольшим набором высоты параллельно маршруту разведчика и зорко следили за его действиями. Он по-прежнему, не меняя курса, продолжал полет в восточном направлении.

Вот он подходит к намеченному нами рубежу перехвата. Покрышкин круто разворачивает свой истребитель в сторону "юнкерса", командует мне:

- Пошли!

Увеличив скорость, мы начинаем догонять врага. Теперь обратный путь к линии фронта ему отрезан. Противник уже видит нас, дает газ и с набором высоты пытается уйти. За "юнкерсом" тянутся черные полосы дыма: моторы работают на форсажном режиме.

Высота 8000 метров. Мы - в хвосте разведчика. Летчик стал со снижением разворачиваться в сторону линии фронта. Но этот маневр - лишь в нашу пользу: быстрее сократилось расстояние.

Вот дистанция открытия огня!

- Атакую, прикрой! - приказал командир.

- Понял!..

Покрышкин открывает огонь по кабине стрелка, затем переносит его на правый мотор. Из правой плоскости "юнкерса" повалил дым. Самолет загорелся и, пролетев немного, начал крениться на правую плоскость, а затем совсем свалился и стал падать на глазах у всего личного состава полка. Ударившись о землю, он взорвался.

Мы некоторое время сопровождали его. Но вот взметнулось пламя на месте падения самолета - и мы, круто развернувшись, пошли домой.

Часть V. САНДОМИРСКИЙ ПЛАЦДАРМ

ЗА ВИСЛОЙ-РЕКОЙ

О августе 1944 года на нашем участке фронта в районе Сандомирского плацдарма создалось некоторое затишье. Противник, понимая, что фронт приближается к границе, усиленно совершенствовал свои оборонительные рубежи, на переднем крае и в глубине обороны развивал систему траншей, строил укрепления, оборудовал полосы препятствий. Шла перегруппировка войск. Гитлеровское радио хвастливо трубило о неприступности оборонительного вала на Висле, о котором, мол, разобьется Советская Армия.

Войска 1-го Украинского фронта, не теряя времени, готовились нанести врагу очередной удар, а пока что скрытно перегруппировывались, накапливали боеприпасы и горючее, готовили к боям технику, подтягивали резервы. По ночам на проселочных дорогах непрерывно гудели моторы - шли танки, самоходки, автомашины...

В сложившейся обстановке сократились и действия авиации: они в основном сводились к разведывательным полетам и поискам отдельных "охотников". Но стоило появиться в небе самолету, как спокойствие сразу же нарушалось, Откуда только не подавали "голоса" многочисленные зенитки! Снарядов не жалели ни на вражеской стороне, ни на нашей. И орудия палили, пока самолет не выходил из зоны огня. Нередко случалось, что снаряды доставали его, и тогда он отвесно падал, растягивая сверху вниз дымный след.

Наш полк, по-прежнему, стоял в Макшишуве и готовился к новым боям. Почти ежедневно, парами и в одиночку, стартовали в небо лучшие воздушные разведчики - Николай Старчиков, Вениамин Цветков, Павел Еремин. Они забирались глубоко во вражеский тыл, внимательно изучали обстановку, зорко следили за тем, что там происходило, и доставляли в штаб ценные сведения: о перегруппировке войск, движении фашистских танковых колонн, системе обороны на том или другом участке.

Исходя из добытых разведчиками сведений, а также используя поступавшие в штаб другие данные, командир принимал решение: выпускал на поиск "охотников" - Аркадия Федорова,

Николая Трофимова, Григория Речкалова, Александра Клубова и других.

Помню, было это 25 августа, вдвоем с Григорием Речкаловым нам предстояло вылететь в район Сандомир - Кельце - Линчув. Задача: уничтожение воздушного противника, штурмовка автотранспорта, создание "пробок".

Взлетели в полдень. Маршрут был разработан с учетом расположения вражеских аэродромов и наиболее вероятных осей полета гитлеровской авиации. Погода в нашем районе устанавливалась неплохая. Правда, облачность была десятибалльной, нижний край - на высоте 3000- 3500 метров, видимость - 6 километров, небольшая дымка.

На траверзе Сандомира набрали высоту и шли под облачностью в боевом порядке "правый пеленг", близком к "фронту". Небольшими отворотами вправо и влево я маневрировал, чтобы лучше просматривалось воздушное пространство задней полусферы.

Прошло еще несколько минут, и впереди внизу зазмеилась линия фронта. Мы стали снижаться, чтобы посмотреть, нет ли над передним краем вражеских самолетов (на фоне облачности их лучше было видно). Кроме того, снижаясь, мы увеличивали скорость, что в данный момент также было необходимо. Самолетов противника над линией фронта не было.

Высота 2600 метров, скорость - 650 километров в час. Снова набираем высоту и идем под самой кромкой облаков. В шлемофоне раздается команда Речкалова:

- "Пятьдесят пятый!" Я - "сороковой". Входим в облака, курс - двести восемьдесят. Выход - по моей команде.

- Понял! Я - "пятьдесят пятый"...

Самолет Речкалова нырнул в облака. Небольшим движением ручки на себя перевожу истребитель в угол набора - и сразу же оказываюсь в молочном плену. Докладываю ведущему. Он велит продолжать полет тем же курсом. А минут пять спустя приказывает выйти из облачности.

Небольшой правый крен - и моя машина с трехтысячметровой высоты быстро снижается и выходит из облачности. Впереди слева, на удалении 400-450 метров, вижу "сороковку",.. Даю газ и, заняв прежний боевой порядок, подстраиваюсь к Речкалову. Докладываю, что все в порядке.

Маневрируя, мы все дальше и дальше уходим от линии фронта в глубь вражеской обороны. Фашисты зенитного огня не ведут.

Погода с каждой минутой заметно ухудшается. Нижний край облачности достиг 1900 метров, дымка стала более плотной. Идем минут пятнадцать. Воздушного противника нет. Подходящих наземных целей, которые можно было атаковать, тоже нет. Я уже подумал с досадой, что маршрут мы выбрали неудачный. Ведущий подал команду на разворот вправо.

Замечаю хорошо наезженную проселочную дорогу. Значит, она действует! А вот из-за лесочка выползла крытая брезентом грузовая автомашина.

Доложил по радио Речкалову. Незамедлительно последовала команда:

- Атакуй!

Небольшим правым доворотом перевожу истребитель в пикирование. Даю очередь. Разрывы бегут навстречу автомобилю. Он как-то неестественно ковыльнул, съехал с дороги, подскочил, опрокинулся и загорелся.

Уже выходя из атаки и набрав метров триста высоты, я услышал голос Речкалова:

- Прикрой, атакую вторую автомашину!.. Я круто развернулся влево и тотчас же увидел огненную трассу, протянувшуюся от истребителя Речкалова к земле. Она вонзилась в серую коробочку второго "оппеля". Тот вспыхнул.

Мы совершили круг над этим районом, но нигде больше машин не было. Снова взяли курс 200. Немного возбужденные атаками, мы маневрировали более энергично, надеясь отыскать новые цели. Облачность все больше "прижимает" нас к земле.

- Внимание, я - "сороковой"! Впереди вижу солдат в окопах. Атакую!

Бросаю взгляд вниз - и вижу систему траншей и копошащиеся фигурки. Все ясно: враг сооружает здесь оборонительные рубежи! Нетрудно заметить, что окопы открыты по пояс, а некоторые - в полный профиль. Самолет ведущего уже пикирует. Гитлеровцы ничего пока не замечают и продолжают спокойно работать, роют землю. Вижу, как от самолета Речкалова отрываются дымки, замелькали яркие пунктиры. Фашисты всполошились, заметались, по земле побежала строчка разрывов. Прикрывая атаку ведущего, я не только наблюдал за воздушным пространством, но и старался "приметить", как действует Речкалов, чтобы вот-вот поменяться с ним ролями. Когда истребитель Речкалова левым разворотом стал выходить из пикирования, я ринулся в атаку. Очередь дал длинную, трасса легла хорошо. Вывожу самолет тоже влево, пытаюсь отыскать глазами машину ведущего, но нигде из-за плохой видимости ее не вижу.

- "Пятьдесят пятый", я - "сороковой"! - отчетливо слышу голос Речкалова. - Идем к лесу, что справа.

- Не вижу вас!..

- Выхожу на северную опушку леса.

- Понял! - отвечаю Речкалову и даю газ. Вот и северная опушка леса, но самолета нигде нет. Немного снизился. Все равно не видно.

- Бери курс на реку Вислу, - скомандовал Речкалов.

- Иду домой самостоятельно! - передаю Речкалову, сосредоточивая внимание на общей наземной обстановке и ориентировании. Маневрирую, лечу в направлении Вислы.

Скоро - передний край. Здесь надо быть особенно внимательным. Под крылом проносятся хутора и села, рощи, поляны. Все чаще попадаются небольшие вражеские подразделения. Иду на бреющем: так безопаснее.

Слева по курсу появился небольшой населенный пункт. Рядом - лесок. Прилегающее к нему поле градусов под 70 по отношению к курсу моего полета перерезает дорога.

Лечу, чутко прислушиваясь к рокоту мотора, внимательно всматриваясь в показания приборов, контролирующих его работу, уточняю остаток горючего. Все как будто в порядке.

- "Пятьдесят пятый", я - "сороковой". Где находишься? Иду прежним курсом. Будь внимательнее: подходим к переднему краю.

- Понял! - ответил я, набрал высоту и, маневрируя, продолжал полет почти под самой кромкой облачности. Вижу, как снизу потянулись ко мне трассирующие огни, стали рваться снаряды. Выполняю противозенитный маневр, и трасса уже далеко в стороне вонзается в облака.

Чем ближе к Висле, тем облачность выше. Видимость улучшается. Но вражеские зенитки все чаще и чаще ведут огонь. Вхожу в облака, иду немного с измененным курсом, потом ныряю вниз, а некоторое время спустя повторяю маневр. Главное - проскочить зону насыщенного огня. Это мне удастся.

А вот уже блеснула извилистая лента реки. Висла! Прохожу над ней теперь фронт позади. Развернулся на юг, иду вдоль берега, иду домой. Связываюсь по радио с Речкаловым. Он сейчас в районе Турбия. Это недалеко, и я увеличиваю скорость, чтобы вместе зайти на посадку.

ГДЕ ЖЕ "БЕРТА"?

Прошло несколько дней. Шестерка, которую вел Клубов, только что возвратилась с задания. Старший группы поспешил на командный пункт доложить о результатах. Направились за ним и мы - пятеро летчиков. Начальник штаба подполковник Датский внимательно выслушал капитана Клубова, помолчал немного, обвел нас взглядом и спросил, обращаясь не только к Клубову, а ко всем шестерым:

- А не заметили ли вы чего-нибудь подозрительного в районе прикрытия? Противник искусно прячет дальнобойное орудие. Вы, пожалуй, слышали о "Большой Берте" времен первой мировой войны - огромной пушке, обстреливавшей столицу Франции. Так вот, нечто подобное, как передали нам из вышестоящего штаба, появилось в тех местах, над которыми вы летали. "Берта" обстреливает наши наземные войска. Сегодня из нее выпущено несколько тяжелых снарядов по нашему аэродрому, что в районе Турбия, Есть убитые и раненые, повреждено два самолета.

На лице подполковника Датского мы видим тень озабоченности. Начальник штаба подошел к карте:

- Район, из которого противник вел огонь, приблизительно установлен: двадцать пять - тридцать километров севернее Сандомира, однако обнаружить "Берту" пока что не удалось. Нам поставлена задача: найти! Поэтому, вылетая в район севернее Сандомира, обращайтесь внимание на землю, присматривайтесь к веткам железнодорожных линий. В общем - ищите!..

А "Берта" тем временем продолжала беспокоить наши войска. Противник на сей раз отказался от традиционной пунктуальности и менял время открытия огня: третьего дня снаряды рвались в полдень, вчера - перед закатом, а сегодня - рано утром. При этом объекты выбирались особо важные, и мы пришли к убеждению, что враг оперативно получает информацию разведывательного характера. Кроме того, кто-то довольно точно корректирует огонь.

Летчики нашего полка уже несколько раз вылетали на поиски вражеской дальнобойной артиллерийской установки. Искали ее и авиаторы других частей бомбардировочных и штурмовых. Но безрезультатно. А "Берта" даст несколько выстрелов - и как в воду канет! Мы взлетаем, идем, на различных высотах, "прочесываем" пространство, ищем. Нет ничего подозрительного - и все!

И вновь на аэродром, что близ города Турбия, был совершен огневой налет. Шесть тяжелых снарядов легли на взлетно-посадочную полосу, опять вывели ее из строя; сожжен один самолет. Даже малосведущему стало ясно, что за целью ведется визуальное наблюдение. Наше командование обеспокоилось всерьез и приняло новые меры.

Вскоре связисты запеленговали радиопередатчик. На подозрении оказалось высокое здание. Оперативная группа оцепила дом, проверила его. На чердаке был обнаружен человек в гражданской одежде, сидевший у слухового окна и по радио корректировавший огонь вражеской артиллерии. Как оказалось, это был местный житель, завербованный фашистами. Надо полагать, что на допросе он кое-что рассказал. В воздух были подняты наши штурмовики, которым был указан район цели. Они ее нашли и "обработали".

Выяснилось, что это действительно была "Берта" - орудийная установка крупного калибра, смонтированная на специальной платформе и передвигавшаяся по рельсам. Железнодорожное полотно было проложено с таким расчетом, чтобы складки местности надежно укрывали его. Да и сама "Берта" тщательно маскировалась. Пушка выкатывалась на боевую позицию, производила несколько выстрелов - и тут же возвращалась в укрытие.

Теперь на этом месте дымились воронки.

Штурмовики нашей воздушной армии уничтожили "Берту".

Но не успели мы покончить с "Бертой", как появилась новая забота.

Действия наших войск на левом фланге Сандомирского плацдарма значительно активизировались. Видно, советское командование "прощупывало" систему вражеской обороны. Но и противник старался не остаться в долгу отвечал огнем, вступал в артиллерийскую дуэль, наносил удары по сосредоточению наших войск.

Мы, летчики, снова получили не совсем обычную задачу. На сей раз нам приказано было отыскивать и уничтожать аэростаты, которые использовались противником для корректирования артиллерийского огня. Прежде эти функции выполнялись с самолета "Фокке-Вульф-189", который фронтовики окрестили "рамой". Висит он бывало, над головой, ведет разведку, корректирует огонь, фотографирует позиции. Но теперь, очевидно, враг испытывал затруднения. "Рам" не хватало. И он прибег к старому средству - аэростатам.

Как правило, аэростат поднимался в глубине вражеской обороны, километрах в десяти - пятнадцати от переднего края, на высоту 800-1000 метров. В "корзине" находились корректировщики, которым с высоты в оптические приборы хорошо видны были позиции советских войск, результаты наблюдений сообщались по телефону: с аэростата свисал не только трос, но и кабель...

Вражеские наблюдатели-корректировщики пристально следили и за воздухом. Как только вдаль она замечали самолет, а тем более, если он шел навстречу, вниз немедленно передавалась команда, включалась лебедка - и аэростат быстро снижался. Вступала в действие вражеская зенитная артиллерия, а тем временем аэростат тщательно маскировался. Стоило же нашему самолету уйти, как аэростат снова поднимался в небо.

Возвращались мы как-то на свой аэродром, горючего в баках почти не осталось - всю округу обшарили, нет никакого аэростата, ничего не нашли. Вдруг смотрим вдаль - а "колбаса" опять в воздухе!..

В полет была отправлена очередная пара. И снова поиск впустую. Уже вылетали в паре со

своими ведомыми Н. Трофимов, А. Федоров, В. Березкин, П. Еремин. Но все безрезультатно.

И тогда мы применили хитрость: стали перелетать линию фронта далеко в стороне, затем уходили в глубину вражеской обороны и со снижением, на большой скорости выходили на аэростат с тыла, стремительно атаковали его уверенно и неотразимо. Истребитель уходил, вдогонку ему открывали пальбу зенитки, но было поздно: аэростат, сморщившись, падал вниз.

Так было уничтожено два аэростата. Один сбили капитан Старчиков в паре с лейтенантом Торбеевым, а второй - лейтенанты Березкин и Руденко.

АТАКУЕТ "АЛЬБАТРОС"

Есть люди, рожденные для полета. С первых же дней в аэроклубе Саша Клубов понял, что до конца жизни останется верным небу. Шли годы учебы и становления. И вот:

- "Альбатрос!" Справа "мессеры"!..

В безбрежной выси почти ежедневно происходят упорные воздушные бои. Клубов вылетает то на разведку, то на штурмовку, то он дерется с численно превосходящими группами истребителей, то валит вниз одного за другим крестатые бомбардировщики.

...Ранним ноябрьским утром 1944 года, когда наш полк базировался на прифронтовом аэродроме на территории Польши, мы, используя наступившее затишье, совершали тренировочные полеты. Руководил ими командир полка майор Речкалов.

Самолет за самолетом взлетали ввысь и уходили на учебные задания. Летчики отрабатывали технику пилотирования в зоне, групповую слетанность в боевом порядке пары, а руководящий состав полка осваивал полеты на только что поступившей в истребительную авиацию новинке - самолете Ла-7 конструкции Лавочкина.

Четвертым на Ла-7 выруливал на старт командир эскадрильи капитан А. Клубов. Истребитель легко катился по полю, и за ним тянулся полосой широкий след - примятая воздушной струей трава.

У исполнительного старта машина застыла, постояла с минуту.

- "Весна"! Я - "сорок пятый". Разрешите взлет, дайте зону, - раздался в динамике голос летчика.

- "Сорок пятый"! - ответили ему с командного пункта. - Зона три. Взлет разрешаю!

На старте послышался характерный нарастающий гул мотора, и самолет Клубова тронулся с места, побежал все быстрее и быстрее. Вот он оторвался от земли, низко прошел метров двести - триста, а потом, резко перейдя в угол набора, стремительно стал набирать высоту. За машиной тянулась небольшая сизая полоса дыма.

Находившиеся у линии старта летчики и техники внимательно следили за взлетом. За отличным взлетом мастера боя и пилотажа.

Прошло минуты три-четыре, и в динамике снова послышался голос Клубова.

- "Весна"! Я - "Сорок пятый". Третью зону занял.

- "Сорок пятый"! Я - "Весна"! В воздухе спокойно. Выполняйте задание!

- Вас понял! - ив динамике раздался характерный щелчок.

Зона номер три - это воздушное пространство над северной окраиной аэродрома. Нам хорошо был виден самолет Клубова. Летчик пилотировал вдохновенно, энергично. Каскад фигур высшего пилотажа буквально лился безостановочно, непрерывно.

Я понимал, что Клубов сейчас "выжимает" все, на что способен новый самолет известного советского конструктора.

Все, кто наблюдал сейчас за полетом Клубова, восхищались мастерством летчика. Да и о машине авиаторы отзывались высоко, с похвалой: на таком истребителе, мол, можно колотить "мессеров" и "фоккеров" за мое почтение!

Отпилотировав, Клубов вошел в крутую спираль и стал снижаться.

- "Весна"! Я - "Сорок пятый". Задание закончил, разрешите вход в круг.

- Разрешаю! Я - "Весна", - ответил руководитель полетов.

Клубов вошел в круг, после четвертого разворота выпустил шасси и посадочные щитки и доложил:

- "Весна"! Я - "Сорок пятый". Разрешите посадку...

Это были последние слова, которые я слышал от моего боевого товарища в его жизни.

Дальше произошло невероятное и непредвиденное.

Самолет Клубова коснулся грунтовой взлетно-посадочной полосы и побежал по ней. Под воздействием бокового ветра самолет почти незаметно стал уклоняться вправо, выкатился за пределы полосы и уже на малой скорости на глазах у всех словно бы споткнулся и... скапотировал. Вначале самолет стал на нос, задрал высоко кверху хвостовое оперение, мгновение постоял, словно раздумывая, в строго вертикальном положении, и как бы нехотя, медленно стал валиться на спину.

Вначале мы не понимали, что случилось. Все происходящее казалось видением, миражом. Но чей-то встревоженный голос вывел всех из состояния оцепенения. Мы видели истребитель, лежащий кверху колесами, мы знали: там, в кабине, в опасности наш друг и боевой товарищ. И стремглав помчались ему на помощь. Нас обгоняют какие-то автомашины, промчалась санитарная, гудит пожарная.

Когда мы прибежали, было уже поздно. То, что мы увидели, отказывалось воспринимать наше сознание: голова Клубова была придавлена к земле левым бортом истребителя. Небольшая лужица крови...

Где только взялись силы! Сбивая руки, торопясь, приподнимаем тяжелый груз, высвобождаем летчика, относим его в сторону. Врач говорит, что сердце бьется. Мы надеемся на чудо, ждем. Клубов лежит на руках у своего учителя и командира - Александра Ивановича Покрышкина. Бесстрашный ас страны сейчас бледен и ошеломлен. Он тоже ждет чуда. Ждет десять минут, двадцать, сорок. И низко опускает голову. Мы никогда не видели у этого человека влажных глаз. Теперь он прячет их от нас. Мы тоже плачем: Саша Клубов скончался...

Тяжела была эта утрата для всех. Не хотелось верить, что не взлетит больше ввысь на своем

истребителе крылатый витязь, Герой Советского Союза капитан Александр Федорович Клубов, что не услышим мы в шлемофоне знакомого, с хрипотцой голоса "сорок пятого", что навеки остановилось горячее сердце бойца. Не хотел, не мог я поверить в это. Но пришлось подчиниться суровой, горькой истине.

Причиной гибели капитана Клубова оказалась... небольшая канава, размытая ливневым дождем. Была она немного в стороне от взлетно-посадочной полосы, справа, скрытая травой. И надо было случиться такому, что одно из колес самолета Клубова на пробеге угодило именно в эту канаву...

Нелепая случайность, которая обернулась трагедией. Она дорого обошлась нам. До сих пор сердцу больно от той тяжелой утраты. На боевом счету А. Клубова было уже более 40 сбитых самолетов противника!

Вскоре после случившегося был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР, которым Александр Федорович Клубов награждался второй медалью "Золотая Звезда". Посмертно. И во Львове, на Холме Славы, на его гранитном надгробии камнерез поверх слов "Герой Советского Союза" высек еще одно слово: "дважды".

И когда полк снова начал интенсивные боевые действия, где-то рядом был Саша Клубов. Он тоже летал, он тоже дрался. И даже порой слуховые галлюцинации заставляли сердце встрепенуться: в шлемофоне вдруг слышался знакомый тембр, знакомая фраза. Но разум тут же гасил радость: "Нет, это только показалось!.."

Трудно было привыкнуть к мысли, что его, Клубова, нет более с нами. Сколько раз я летал с ним в паре! Не раз прикрывал его в бою.

Вылетая с Клубовым на выполнение боевого задания, я всегда был уверен в успехе. Руководил он воздушным боем твердо, спокойно, тактически грамотно, вел его в высоком темпе. Атаки Клубова были дерзкими, стремительными, неотразимыми. Он обладал высокой физической выносливостью, крепкой волей, уравновешенностью. Он не знал страха в бою, никогда не пасовал перед численно превосходящими силами противника. Ведет восьмерку, а навстречу порой двадцать, а однажды даже полсотни вражеских самолетов. Атакует! Смело, решительно. И сбивает врага. И снова ищет его. Нет врага в воздухе штурмовыми действиями громит наземного противника.

Давала себя знать школа Покрышкина. Особенно ярко, убедительно продемонстрировал это Клубов в короткий период боев под Яссами, где за неделю он свалил 13 вражеских самолетов! Два - в паре с Николаем Карповым и 11 - с Андреем Иванковым.

Об Иванкове, о его призвании летчика, мужестве бесстрашного воина, о его многотрудной послевоенной судьбе я еще расскажу. Замечу лишь, что недавно я побывал у него в гостях в Волгограде, чем несказанно обрадовал бывалого бойца. А у меня болит за него душа, душит обида:

тяжелая болезнь приковала Андрея к постели, и он мне напоминает Николая Островского своим мужеством, своей непреодолимой жаждой творчества, своим оптимизмом, своей новой формулой боя: жить, бороться и не сдаваться!..

Итак, под Яссами образцы мужества, храбрости, боевого мастерства проявил не только сам Клубов, но и его верные напарники - в одних случаях это был Карпов, в других - Иванков.

Бои были напряженные, ожесточенные. И все - с численно превосходящим противником. Вот

как проходил, например, бой 30 мая.

Восьмерку наших истребителей на прикрытие наземных войск повел Клубов. В строю шли Карпов, Петухов, Барышев, Трофимов, Кетов, Табаченко и Чертов.

Только пришли в заданный район - по радио команда: идут "лаптежники". А вот и они! Идут с юга - девяткой, плотным "клином". Клубов с ходу атаковал ведущее звено и у всех на глазах сбил одного Ю-87. Из атаки он вышел под вспыхнувший бомбардировщик, и хлынувшее из того масло попало на истребитель. Но ничего страшного. Кто-то предупредил Клубова: осторожно, в хвост зашел "мессер".

- Вижу! - коротко ответил Клубов и взял ручку на себя. Гитлеровский летчик, видимо, так увлекся и все свое внимание приковал к машине Клубова, что... не заметил горящего "лаптежника" и прямо врезался в него.

Трофимов с Табаченко тоже сбили по "юнкерсу". Строй бомбардировщиков нарушился. Они поспешили разгрузиться и поскорее уйти. Истребители прикрытия ничем не могли им помочь: они были крепко скованы боем. Вначале "мессеров" было десять, потом пришло еще звено. Однако враг успеха не добился.

Тем временем в ударной группе остались двое - Клубов с Карповым. На них насело звено "мессершмиттов". Четверка прикрытия дралась выше с другой восьмеркой "мессеров".

Ведя бой на высоте 300-500 метров, Клубов и Карпов ходили "ножницами", свалили двух вражеских асов. Но на одном из разворотов Карпов запоздал - не выполнил в нужный момент поданную Клубовым команду, и "мессершмитт", поймав машину Карпова в прицел, зажег ее.

Карпов выпрыгнул из горящего самолета, когда до земли оставалось метров сто. Парашют не успел полностью раскрыться. Летчик погиб.

Клубов тоже возвращался на подбитой машине: в хвосте разорвался снаряд и перебил тягу управления рулем высоты. Истребитель оказался неуправляемым в вертикальной плоскости. Ручка свободно ходила от себя и на себя. Оставалось одно: покинуть самолет. Но Клубов пошел на риск, - стал управлять самолетом... триммером руля высоты с помощью троса, который, к счастью, не был перебит: то потянет его на себя, то отпустит. Истребитель понемногу реагировал на это. И еще - оборотами мотора.

Клубов привел свою машину, как говорят в авиации, на "честном слове", но сумел посадить ее. Истребитель сделал короткую пробежку - и замер. Винт не вращался. Вся машина была изрешечена. Тут и там зияли пробоины. Летчик спас самолет и сам остался невредим.

Это был риск, сочетавшийся с уверенностью, хладнокровием и высоким мастерством пилотирования. Я тогда еще раз убедился, какой это незаурядный летчик. Вспомнилось прошлое. Фронтовая жизнь свела меня с Клубовым еще на Северном Кавказе, под Тихорецкой. Полк отвели в тыл, и летный состав переучивался с истребителей И-16 на новую материальную часть. Здесь мы и повстречались.

Клубов к тому времени уже был не новичком на фронте, а опытным воздушным бойцом. Летая на истребителях-бомбардировщиках "Чайка", он произвел более полутора сот боевых вылетов на бомбометание, штурмовку и разведку. Он уничтожил около 40 автомашин с боеприпасами и другим грузом, вывел из строя 15 зенитных огневых точек вместе с расчетами, уничтожил 10 бронемашин, до трехсот гитлеровских солдат и офицеров. На аэродромах он сжег 16 и в воздушных боях лично сбил три вражеских самолета. О боевых делах, о ратных подвигах

свидетельствовало и обгоревшее лицо отважного сокола.

...Бой над Моздоком, был неравный. И все же Клубову удалось сразить одного "мессершмитта". Подошел он к фашисту довольно близко, чтобы ударить наверняка. И не промахнулся! "Мессер" взорвался. Но минуточку-две спустя, когда Клубов выходил из атаки, ведомый того, уже сбитого "мессера" дал по советскому истребителю длинную очередь. Машина содрогнулась, запылала. Языки огня потянулись от мотора к кабине. Пышет жаром все вокруг, Клубов спешит посадить горящую машину. Внизу - открытое поле. Огонь уже лижет лицо. Ни отвернуться, ни прикрыться рукой. Толчок. Земля!..

К пылающему факелом истребителю бегут наши солдаты. Они буквально вырывают летчика из огненного плена. Самолет сгорел. Клубова, получившего сильные ожоги, доставили в медсанбат, оттуда - в госпиталь.

Отважному бойцу трудно ждать. Особенно когда знаешь, что ты нужен там, на фронте, где с каждым днем все упорней, все ожесточенней схватки с обнаглевшим противником. А кожа лица как назло никак не заживает!

Уже немножко отросли брови, на красных веках золотятся тоненькие ресницы. А лицо еще в багрово-коричневых рубцах. Хорошо, глаза остались целы!

Александр, как только здоровье чуть-чуть пошло на поправку, торопит врачей, будто они могут ускорить лечение его ран.

Но вот он наконец на свободе. Набрал полной грудью воздуха, улыбнулся небу и солнцу и торопливо зашагал по улице, упирившейся в железнодорожный вокзал...

- Саша! Ты ли это!..

Кто-то из однополчан узнал его, обнял. Подошли другие. Клубов отвечает на приветствия, ищет кого-то взглядом - и не находит. Сжимает зубы, и на красноватом обожженном его лице отражается печаль, вверх-вниз ходят желваки. Он еще отомстит врагу за все: и за поруганную землю, и за погибших в неравных схватках товарищей!

Был он человеком отзывчивым, общительным. Ходил всегда подтянутый, аккуратный. Дисциплину уважал, того же требовал от других. Душевность и чуткость всегда сочеталась у него с требовательностью к подчиненным. Любил шутку, пел, плясал, выразительно декламировал, в особенности стихи Пушкина.

Думаю, что не только складом своего характера пришелся Клубов по душе Покрышкину. Александр Иванович присмотрелся к новичку не только на земле, а главным образом - в воздушных боях. Русский, голубоглазый, скромный по натуре летчик располагал к себе тем, что в бою он преображался, дрался отчаянно, умел тотчас же оценить обстановку и принять единственно правильное решение. Любил "свободную охоту" - искал врага. И находил! И сражался он всегда с горячим убеждением, что обязательно одержит верх.

В ставший со временем прославленный наш 16-й гвардейский истребительный авиационный полк Александр Клубов прибыл с орденом Красного Знамени на груди. Отважный летчик быстро вошел в строй.

Там, на Кубани, и начал Александр Клубов вместе и рядом с Фадеевым, Трофимовым, Жердевым, Суховым, Федоровым, Березкиным, Карповым проходить большую школу мастерства воздушных бойцов, школу Покрышкина.

В безбрежной выси, откуда Кубань казалась тонкой серебристой ниточкой, упавшей на зеленую скатерть, почти ежедневно происходили упорные воздушные бои. Фашисты, вовсе и не предполагавшие встретить такое сильное противодействие русских, лихорадочно подтягивали поближе к этому району одну воздушную эскадру за другой. Но время шло, а перелома враг не добился. Горели, падали в кубанские плавни машины с крестами на крыльях, с намалеванными на фюзеляжах тузами, львами, подковами, взлетали и не возвращались известные всей Германии асы. С ними не раз встречался Саша Клубов и побеждал.

Нет, не удалось врагу сломить волю советских летчиков, противопоставивших ему свою отвагу, неукротимый героический дух, отличную боевую выучку и мудрую тактику. Да и техника в руках советских летчиков была далеко не та, которую враг видел в начале войны.

Здесь, на Кубани, Покрышкин передал свою эскадрилью Клубову. Со временем Клубов сменил своего учителя на должности заместителя командира полка по тактике и воздушному бою.

Отважный сокол воевал на Закавказском, Северо-Кавказском, Южном, 1-м, 2-м и 4-м Украинских фронтах. Он совершил 457 успешных боевых вылетов на штурмовку войск и техники противника, прикрытие наших наземных частей, разведку, свободную "охоту", провел 95 воздушных боев. И каждый раз Клубов проявлял мужество, героизм, отвагу.

...После гибели Карпова Клубов взял ведомым моего напарника Андрея Иванкова. Это был энергичный, волевой летчик. Я прошел с ним весь подготовительный курс, отработал групповую слетанность, бои на вертикальном и горизонтальном маневре, стрельбу по наземным целям. Он быстро усваивал тактические приемы боя, отлично ориентировался в пространстве.

Андрей вспомнил во время нашей послевоенной встречи один забавный случай. Как-то группа возвращалась после большого боя, и ведущий, усомнившись в правильности курса, дал команду развернуться на 180 градусов. Иванков тут же передал по радио, что группа идет верно, что через 10 минут будет аэродром.

- Уже потом, на разборе, ведущий спросил, почему я с такой уверенностью сказал, что мы идем правильно, - улыбаясь, говорил мне Иванков. - Я и объяснил: когда шли на задание, я заметил внизу в одном дворе корову, привязанную к столбу. Отметил про себя время полета от аэродрома: 10 минут. А когда возвращались - опять внизу увидел эту корову. Потому и уверил ведущего, что идем правильно и даже подчеркнул, что до аэродрома осталось лететь 10 минут...

В первом для Иванкова вылете с Клубовым в паре ведущий выручил молодого летчика из беды - сразил атаковавший его "мессершмитт". Вскоре ведомый сбил в трудной схватке "фоккера", зашедшего в атаку на Клубова, а несколько минут спустя заградительной очередью отогнал от него "мессера".

В том бою "мессером" - очередью с большой дистанции был сбит командир полка Б. Глинка. Руководство боем взял на себя капитан Н. Трофимов, и хотя самолет его тоже получил повреждения, летчик собрал потом группу, вывел ее из боя и привел домой.

Реванш мы взяли на следующий день, когда восьмерка истребителей на подходе к линии фронта на высоте 2000 метров встретила большую группу Ю-87, прикрытых восьмеркой ФВ-190.

Вначале по команде Клубова "лаптежников" атаковала вся восьмерка. После этого звену Цветкова было приказано связать боем вражеские истребители, а ударную группу Клубов

снова повел в атаку на бомбардировщиков.

Бой этот был скоротечным, горячим. Он длился всего лишь восемь минут, в течение которых было сбито 6 вражеских самолетов: 5 "юнкерсов" и один "фоккер". Врагу не только не дали бомбить наши позиции, но и нанесли ему существенный урон.

И сколько их было - горячих схваток, упорных поединков, сколько воздушных боев на пути к Победе.

РАДИО - ТОЖЕ ОРУЖИЕ

Весьма существенную роль сыграло радио не только в техническом оснащении истребительной авиации, но и оказало большое влияние на развитие тактики воздушного боя и управление им. Речь идет о внедрении радиосвязи, об оснащении истребителей приемо-передающей системой. Радиостанция связала воздушных бойцов с землей, откуда они стали получать не только информацию о сложившейся воздушной обстановке. "Земля" предупреждала о появлении противника, наводила нас на цель, могла быстро изменять задачу в зависимости от меняющейся обстановки. Радио дало возможность командиру группы четко и непрерывно управлять боем, в трудную минуту оказывать помощь оказавшемуся в беде товарищу.

Мы, летчики, были благодарны тем, кто оснастил наши самолеты радиооборудованием, научил нас грамотно пользоваться им как в обычном полете, так и в воздушном бою.

В самом начале войны бортовые радиостанции были далеко не на всех типах наших истребителей. На И-15, И-16, И-153 их не было. Ставилась рация на И-16, и то на некоторых самолетах, силами полка. Управление экипажами вылетевшей на задание группы командир звена или эскадрильи осуществлял эволюциями своего самолета, каждая из которых соответствовала определенной команде.

Например, покачивание самолета с крыла на крыло означало: "Внимание, приготовиться!". Если надо было перестроиться в левый пеленг, командир покачивал левым крылом. И экипажи, шедшие в строю справа, переходили на левую сторону. Если командирская машина делала "клевок" - летчики знали: надо переходить в пикирование.

С земли управление самолетами, находившимися в воздухе, производилось с помощью специальных знаков, которые выкладывались из белых полотнищ определенного размера. С высоты летчики видели их и выполняли поданную тем или иным сигналом команду. Например, вражеский самолет находится над таким-то населенным пунктом, в таком-то районе. И в соответствующем направлении быстро выкладывалась из полотнищ стрела. Летчик становился вдоль этой стрелы, брал курс и осуществлял визуальный поиск противника, если позволяла погода и время полета.

Такое несовершенное управление экипажами, разумеется, не обеспечивало успешного выполнения заданий. Зачастую бывало, что пока к указанному пункту прилетишь, там уже давно цели нет - ушла. Значит, слетал вхолостую.

В дальнейшем воздушные бои стали характеризоваться массовостью. Вначале сходятся небольшие группы, и затем к ним присоединяются другие. Порой над небольшим участком фронта дрались около сотни самолетов. Все они эшелонировались по высоте, расчленились по месту и времени. Как управлять в такой ситуации боем истребителей?

И вот начали устанавливать радиостанции не только на бомбардировщики, но и на истребители. Пока лишь на те типы машин, которые могли взять далеко по тем временам немалогабаритный

и увесистый груз - радиоаппаратуру с электропитанием.

Радиосвязь обеспечивала полное взаимодействие экипажей в звене, эскадрилье и в большой группе, командир которой мог в любой момент запросить наземную радиостанцию о воздушной обстановке и тут же, если это было необходимо, отдать приказ своим летчикам п управлять боем.

В авиационные полки стали поступать новые типы истребителей, оснащенных бортовыми радиостанциями. Но летчики пока еще продолжали действовать по старинке, с трудом привыкая к новшеству и не всегда используя его во время полета. Ссылаясь на то, что радио отвлекает их от пилотирования, от наблюдения за воздухом... Но такие "причины" были просто-напросто несостоятельными. Главное было в том, что многие еще не умели обращаться с радиоаппаратурой и летали... с выключенной радиостанцией.

Узнав об этом Главнокомандующий Военно-Воздушными Силами издал специальный приказ, в котором поставил перед летчиками конкретную задачу: освоить радиоаппаратуру, научиться умело использовать ее в процессе ведения воздушного боя. К приказу была приложена программа подготовки летного состава. Вводилась классная квалификация.

Большую роль в подготовке и внедрении радио в практику боевой деятельности летчиков-истребителей нашего полка сыграли начальник связи полка майор Масленников, старший техник-лейтенант Лытаев, инженер полка майор Копылов и весь наш технический состав. Это они позаботились не только о том, чтобы материальная часть радиостанций была хорошо подготовлена к работе, но и о том, чтобы летчики досконально изучили эту технику, умели хорошо пользоваться ею.

В свободное от боевых вылетов время или в нелетную погоду проводились занятия, на которых мы изучали основы радиотехники, знакомились с устройством приемника и передатчика. Особенно увлекались мы настройкой и перестройкой своих самолетных радиостанций. В короткий срок овладели программой и держали экзамен перед строгой комиссией. Результаты оказались весьма успешными: 23 летчика сдали на первый класс, 7 - на второй и 4 - на третий.

Серьезное внимание организации радиосвязи в полку уделял наш командир А. И. Покрышкин. Особенно строго требовал он поддержания радиодисциплины в полете и в бою.

Радиосвязь быстро и уверенно стала входить в нашу боевую жизнь. Подходя к линии фронта, мы слушали информацию о наземной и воздушной обстановке, о наличии противника, его численности, боевом порядке, высоте полета. Со станции наведения, находившейся на переднем крае в боевых порядках наземных войск, наиболее опытные офицеры руководили боем, вводили в действие, если этого требовала обстановка, резервы, вызывали о ближайших аэродромов дополнительные силы.

26 мая 1943 года в ожесточенных боях на Кубани наша дивизия, отражая массированные налеты вражеских бомбардировщиков, сопровождаемых большим количеством истребителей, благодаря правильно организованному взаимодействию между группами, а в группах - между летчиками, благодаря грамотному управлению воздушным боем с помощью радио, только за один день сбила 30 и подбила 27 фашистских самолетов.

Этот и другие мастерски проведенные бои показали нам, летчикам, преимущества управления боем по радио, роль и значение радиодисциплины, надежной связи в группах и со станцией наведения.

Но радио не только обеспечивало успех в бою. Оно также помогало и при обычных полетах, когда в воздухе складывалась аварийная обстановка. Так, в нашей части заходили на посадку без выпущенных шасси 6 летчиков - Черников, Иванов, Копейка, Голосуй, Никитин, Сеничев. Когда машины были на планировании, пилотов предупреждали с земли, что шасси не выпущены. Самолеты уходили на второй круг, а затем совершали посадку по всем правилам.

4 июня 1944 года 20 самолетов (ведущий Покрышкин) были предупреждены по радио, что аэродром Стефанешты закрыт. Самолеты взяли курс на запасной аэродром и благополучно произвели посадку.

3 июля того же года летчики Торбеев и Стаценко были по радио наведены на Хе-111 и сбили его.

21 июля группа истребителей (ведущий Труд) была по радио перенацелена с КП в другой район прикрытия и вскоре сбила здесь 4 вражеских самолета.

Были и такие случаи. Подбитый Ил-2 заходил на посадку поперек полосы. Летчику немедленно передали на его волне предупреждение, и ошибка была исправлена.

Особенно выручало радио летчиков в бою. Летчик Новиков предупредил ведущего группы капитана Старчикова:

- "Месс" в хвосте!

Сам же атаковал врага и сбил его.

Примерно, в такой же ситуации летчик Ивашко сбил Ме-109, предварительно предупредив ведущего капитана Клубова.

Предупредил однажды Новиков и летчика Еремина, что на него идут в атаку шесть "Фокке-Вульф-190". Но Еремин не слушал сеть, а все время работал в режиме передачи, требуя прикрывать его. И, конечно, был сбит.

Два "Фокке-Вульф-190" пошли в атаку на Покрышкина, о чем его сразу же предупредил летчик Гурченко. Маневр - и один стервятник падает. Второму удалось уйти.

Успешно использовалось радио для оперативной передачи разведанных. За период наступательных операций осенью 1944 года наши летчики передали по радио 23 ценных разведанных. Так, например, летчик Цветков обнаружил в районе Львова танковую группировку и скопление самолетов на аэродромах и тут же сообщил об этом командованию. Еще до того, как Цветков возвратился на свой аэродром, в воздух были подняты до 100 штурмовиков и бомбардировщиков, которые нанесли удар по указанным Цветковым объектам.

Таким образом, как новое средство управления боем радио получило в истребительной авиации признание. Летчики на практике убеждались, какие у него широкие возможности...

СЕРДЦЕ ЗОВЕТ К ОТМЩЕНИЮ

Полковая трехтонка ЗИС-5, кузов которой оборудован деревянными досками-скамейками, держит курс на Люблин. Все места заняты. Машина то бойко катится по асфальту, то, сердито урча мотором, пробирается по разбитой проселочной дороге. Шофер, немолодой и бывалый солдат, осторожно ведет машину, объезжая воронки, еще не засыпанные после боев. Но порой так тряхнет на этих военных ухабах, что мы, сидящие в кузове, хватаемся то за борт, то друг за

друга, чтобы удержаться на местах.

Фронт перебросился через Вислу и удалялся все дальше на запад. Не слышно уже было артиллерийской канонады, и земля не вздрагивала от взрывов снарядов и авиабомб. Над нашими переправами все реже появлялись вражеские самолеты.

Но мы все же поглядываем вверх: не появится ли "мессершмитт"? Небо-то прифронтовое, от него всего можно ожидать.

А цель нашей поездки необычная: мы совершаем экскурсию в Майданек. Он только что освобожден нашими войсками, и весть о страшных злодеяниях фашистских извергов разнеслась по всему фронту. Не укладывается в голове, что подобное могли совершить люди над людьми.

Не доезжая километров двадцати до Люблина, машина остановилась. Два польских офицера просят подвезти их. Потеснились, усадили их. Видно, что они фронтовики. У одного рука забинтована и подвязана. Он хорошо говорит по-русски, и когда рассказывает о злодеяниях фашистов, глаза его пылают гневом. Второй, помоложе, почти все время молчит, опустив голову, или в грустной задумчивости глядит куда-то вдаль. Первый объясняет нам причину: вся его семья была увезена гитлеровцами в Майданек. О судьбе своих близких он ничего не знает.

В Люблине они сошли.

За городом, на небольшой возвышенности мы увидели приземистые строения. Это и был печальной известности Майданек. Территория обнесена вокруг проволочными заграждениями в несколько рядов. Между ними оголенные электрические провода высокого напряжения. На небольшом расстоянии друг от друга - наблюдательные вышки, на которых установлены прожекторы. Ночью весь периметр проволочного забора освещался. Охрана дежурила круглосуточно. На ночь выставлялись еще и сторожевые собаки. Гитлеровские изуверы предусмотрели все, чтобы их жертвы не могли вырваться отсюда.

...Взволнованные увиденным, мы внимательно слушали экскурсовода-поляка. Он знает многие подробности: ему довелось испытать участь узника этого лагеря смерти. И только стремительное наступление советских войск спасло его от гибели. Работал он слесарем-водопроводчиком, видел все ужасы, творимые носителями "нового порядка".

- Каждая новая партия узников, поступавших в лагерь, тщательно проверялась по списку, - рассказывал экскурсовод. - Затем вновь прибывших отправляли в баню. В раздевалке узники обязаны были сдать золотые вещи, часы, кольца, чтобы, как им объясняли надзиратели, получить свои ценности после, при выходе. Но никто из них не знал, что за моечным отделением находилась... газовая камера. Люди вовсе и не подозревали, что они обречены, что их ждет смерть. После мытья им предлагали пройти "дезобработку". Двери камеры, до отказа набитой людьми, герметически закрывались, включалась подача газа - и несколько минут спустя все заканчивалось. С противоположной стороны подъезжали автомашины, открывалась тыльная дверь - и в кузова уже грузились трупы. Их отвозили к специально предназначенной площадке. Тела укладывались штабелями вперемежку с дровами. Остальное довершал огонь.

Такова была участь тех, кого направляли сюда для немедленного уничтожения...

Мы осмотрели эту "баню", затем отправились осматривать лагерь. Здесь находились узники, которых фашисты обрекли на медленную мученическую смерть. Лагерь был разбит на секторы. В каждом секторе, тоже обнесенном проволочными заграждениями, стояли бараки, в которых

жили, в ржидании своей очереди умереть, узники. В бараках стояли двухъярусные деревянные нары с матрацами, набитыми сеном. Стояли печки-буржуйки, но дров не давали.

Невдалеке от бани был вырыт колодец глубиной метров семь. На дне его, по центру, был вбит острый штырь. Если кто-нибудь из узников провинился, его заставляли поднять огромный камень, лежавший у колодца. Это, естественно, было не под силу истощенному, обессиленному "штрафнику". И тогда надзиратели сталкивали его в колодец, узник падал на штырь, который пронизывал его.

Тело очередной жертвы снимали со штыря крючком и выставляли для устрашения непокорных.

За бараками возвышались квадратные кирпичные трубы крематория. Рядом с печами был небольшой кирпичный домик, а в нем - так называемая "операционная". Здесь "хирурги" производили опыты над живыми людьми. Жертву ожидала печь.

Пепел просеивался: изуверы искали ценности, которые, по их предположению, узники могли взять с собой.

Нам показали два больших барака, заполненных обувью. Здесь ее было около двух миллионов пар - различных размеров, начиная с пинеточек, с маркой многочисленных обувных фирм Европы. Обувь эту сортировали. Из поношенной делали выкройку размером поменьше, отправляли на фабрику - шить "новую".

И еще рассказал нам экскурсовод: когда начиналась экзекуция над узниками, включалась музыка. Мощные динамики заглушали вопли и стоны истязаемых. Под звуки чарующих мелодий фашисты истребляли людей: расстреливали, вешали, сжигали. Это был сущий ад.

Я подробно воспроизвожу все, что увидел, что узнал от нашего экскурсовода потому, что хочу поведать о чувствах и мыслях, которые овладели тогда нами. Гнев, ярость, желание немедленно отправиться в бой, чтобы мстить фашистам за их черные дела. И виделись нам наши люди, в том числе и летчики, и среди них Михаил Девятаев - которые волею случая оказались в плену: их самолеты были сбиты над захваченной врагом территорией. Где они, что с ними? Быть может, сюда, в Майданек, доставили их с той, очередной группой обреченных? А может...

Не знали мы еще тогда, что Михаил Девятаев жив, что вырвался он из плена на вражеском самолете. Себя спас и еще несколько товарищей уберег от верной гибели.

Позднее, в марте 1945 года, вражеской зениткой был подбит самолет Ивана Бабака. Мы уже имели представление о гитлеровских лагерях, и с горечью думали о судьбе своего товарища. Герой Советского Союза Иван Ильич Бабак все же остался жить. Он многое перенес. Полуобожженный, измученный пытками "следователей" другого фашистского застенка, расположенного в предгорьях Альп, он уже не думал, что увидит солнце. И только случайность спасла его.

Мы встретились уже после войны. И с Михаилом Девятаевым, и с Иваном Бабаком.

Возвращались мы из Майданека, мысленно торопя шофера: скорее в полк!

СОКОЛ УМИРАЕТ В НЕБЕ

Из Макшишува наш 16-й авиаполк перебазировался в Скотники - на Сандомирский плацдарм. До переднего края - рукой подать. Только взлетишь, наберешь высоту - и вот он, фронт!

Скотники встретили нас неприветливо. Плохая погода - это еще полбеда. А вот то, что потеряли мы здесь своего боевого товарища, бесстрашного аса, командира первой эскадрильи капитана Виктора Жердева - это уже была беда.

...Шел январь 1945 года. Войска 1-го Украинского фронта готовились к одному из решающих ударов с Сандомирского плацдарма в общем направлении на Бреслау.

Операция готовилась быстро и скрытно. Войска пополнялись людскими резервами, боевой техникой, вооружением. В очень короткий срок сюда было подано 2500 железнодорожных эшелонов. Из тыла к линии фронта доставлялись различные военные грузы, необходимые для питания и успешного проведения операции.

Миллионы артиллерийских снарядов, мин, гранат, ящиков с патронами подвозились автомобильным транспортом непосредственно на передний край, к огневым позициям.

В штабах всех степеней шла упорная подготовка, отрабатывалась организация боевых действий, связи, взаимодействия между родами войск, тактических приемов боевых действий непосредственно при прорыве обороны противника. С этой целью группа руководящего состава нашей дивизии и входящих в нее полков выезжала на передний край - на рекогносцировку.

16-й истребительный авиаполк, как и многие другие полки истребительной авиации, сосредоточенной на Сандомирском плацдарме и вблизи его, имел задачу прикрыть с воздуха боевые порядки наших наземных войск от ударов вражеской авиации в период операции.

Погода в это время стояла пасмурная, сплошная облачность свисала "лохмотьями" почти до самой земли. Часто моросил дождь, временами переходивший в мокрый снег. Дул пронизывающий холодный ветер. Кругом сырость, грязь. Из-за такой погоды авиация вынуждена была резко сократить свои действия. Мы сидели на земле, ждали погоды. С каждым днем напряжение росло: все ждали сигнала, чувствуя, что наступление вот-вот начнется.

11 января. Всю ночь по заданным рубежам ведется методический артиллерийский огонь. Пружина взведена, палец лежит на спуске. Но сигнала все еще нет.

12 января. В 5.00 по московскому времени на вражеский передний край и глубину его обороны по всему фронту обрушился первый залп. За ним последовал второй, третий... пятый... десятый. Сотни тысяч снарядов, мин, ракет полетели на головы фашистов. Земля дрожала от взрывов, весь фронт полыхал в огне. Все смешалось в дыму и пламени.

Но вот орудийный грохот стих. Наступила немая гнетущая тишина. Ошеломленный противник ждал, что же будет дальше. Так продолжалось несколько часов. И вдруг снова по всему фронту прокатился гром. Три часа подряд длился несмолкаемый грохот второго, решающего артиллерийского налета на вражеские позиции.

И снова стало тихо. Но только ненадолго. Откуда-то поплыл, нарастая, мощный рокот. Из укрытий выползли танки, самоходные орудия, бронетранспортеры и ринулись вперед. В рост поднялась пехота, и морским прибоем покатило на врага многоголосое "Ура-а!".

Подмяв под себя противника, сбив его с занимаемых позиций, войска 1-го Украинского фронта продвигались в направлении Кельце, Ченстохов и далее - к границам фашистской Германии, нацелившись острием наступательного клина на Бреслау.

Наступление развивалось успешно, и к вечеру фронт отодвинулся на запад. Грохот канонады

постепенно затих.

А погоды по-прежнему нет. Ни наша, ни вражеская авиация не действует. Самолеты "привязаны" к земле. Боевые действия ведут лишь наземные войска.

13 января с рассвета весь личный состав полка находится на аэродроме. Мы готовы к вылетам на боевое задание. Погодные условия над местом нашего базирования несколько улучшились. Хотя облачность все та же, 10 баллов, но нижний край ее немного приподнялся и стал ровнее. Туман начал рассеиваться. Видимость стала 1,5- 2 километра.

В 9 часов 40 минут первым на боевое задание вылетел комэск 1-й эскадрильи капитан Виктор Жердев. Он отправился во главе четверки. Его ведомый - В. Березкин. Вторая пара - К. Сухов и И. Руденко.

Не успела четверка собраться в боевой порядок, встать на заданный курс к линии фронта, как очертания машин растаяли в густой дымке.

На КП от Жердева получен доклад: высота нижнего края облаков - 200 метров.

По мере приближения к линии фронта облачность все больше и больше понижалась. Над передним краем, как сообщил Жердев, нижний край ее простирался на высоте 100-150 метров. Таким образом, четверка наших истребителей была буквально прижата облачностью к земле.

Жердев перестроил группу в правый пеленг и стал патрулировать вдоль переднего края в районе Кельце - Сташев. Летчикам видно было, как наши танковые части, вклинившись в боевые порядки отступающих войск противника, стремительно идут вперед, а пехота уже выбила фашистов из ряда опорных пунктов и расширяет прорыв.

И вдруг по самолетам ударили "эрликаны". Жердев резким маневром ушел от огненных трасс вправо. Но тут вновь вспыхнули разрывы - уже вступила в действие зенитная артиллерия более крупного калибра. Но тщетно стараются расчеты вражеских орудий, тщетно целятся пулеметчики, тщетно палят в воздух из винтовок гитлеровские солдаты. Советские истребители уже скрылись в толще тумана.

Жердев бросает взгляд на часы: времени осталось очень мало, скоро пора возвращаться. Надо еще доразведать, где же наши передовые части вступили в соприкосновение с отступающим противником и ведут с ним бой, на какой рубеж они вышли...

Жердев приказывает паре Сухова следовать прямо, а сам с Березкиным отвернул влево, направляясь на северо-запад.

Снизился. Внимательно смотрит вниз. Показались отступающие колонны фашистов. Впереди по курсу - длинная вереница автомашин. Справа и слева ползут по полю танки, ведут огонь. Снизу потянулись к самолетам огненные нити...

- Разворот вправо! - скомандовал Жердев и добавил: - Видишь, как фрицы драпают?!

И вдруг яркая вспышка огня ослепила летчика. Он ощутил резкий удар по корпусу машины. Самолет вздрогнул, подброшенный силой взрывной волны - и тут же запылал.

Березкин видел все: и то, как самолет его ведущего буквально облепили шапки разрывов, и то, как один из снарядов, угодив в истребитель, брызнул уже изнутри его пламенем и дымом.

- Виктор! Виктор! - звал Березкин своего командира. - Ты жив?

- Живой! - ответил Жердев. - Да вот мотор что-то барахлит.

- Виктор, ты горишь! Тяни домой. Я прикрываю!..

Мотор горящего истребителя стал давать перебои. Машина медленно и неотвратно теряла высоту. А разве полторы сотни метров - это высота? Разве воспользуешься парашютом?

Вот мотор совсем заглох. Под крылья бежит земля. Ползут по ней вражеские автомашины. Мечутся, шарахаются от стремительно несущегося на них факела солдаты в зеленых шинелях.

Березкин неотступно следует за своим командиром. Он маневрирует, уклоняясь от прицельного огня средств противовоздушной обороны фашистов. Он должен помочь Жердеву. Но как? Чем?

Он видит, как горящий самолет на выравнивании резко клюнул носом, затем ударился о землю и перекувырнулся несколько раз. Видимо, тяги руля высоты перегорели, и самолет оказался неуправляемым.

- Виктор!.. - с горькой досадой произнес Березкин. Но Жердев, командир эскадрильи, коммунист, превосходный боевой летчик и замечательный товарищ, этих слов уже не слышал. Включенная на прием рация молчала. И хоть невозможно было в это поверить, Березкин понял: капитана Жердева уже нет в живых.

Домой, на свой аэродром вернулись только три истребителя. Березкин и Сухов подробно доложили командиру полка обо всем, что произошло. Майор Речкалов без промедления отправил группу в тот район, где ушел самолет Жердева.

Его тело привезли в родной полк на вторые сутки. Уже в Боржимув, куда мы только что перелетели.

Наши товарищи, побывавшие на месте его гибели, узнали от очевидцев этой трагедии некоторые подробности. К упавшему советскому самолету сразу же бросились гитлеровцы. Они вытащили из кабины уже мертвого летчика, сняли ордена, забрали какие-то документы - и быстро уехали. Фашисты спешили: русские танки были совсем близко, все громче становился говор их пушек...

17 января весь личный состав 16-го авиаполка при развернутом нашем боевом знамени попрощался с отважным воздушным бойцом капитаном Виктором Ивановичем Жердевым. Четверка истребителей под командованием старшего лейтенанта Сухова поднялась в воздух и дала прощальный залп из всех огневых точек. Этим мы выразили клятву всех летчиков полка беспощадно мстить фашистам за нашего бесстрашного товарища, за нашего боевого комэска.

Штабной писарь составил официальный документ о том, что Виктор Иванович Жердев погиб в бою за Советскую Родину, командир подписал - и ушло печальное известие родителям героя на Кавказ, в Ессентуки, где Виктор родился и рос.

Виктор Жердев с самого детства полюбил авиацию, занимался в авиамodelьном кружке, затем поступил в аэроклуб. Ему очень нравилась мужественная, полная романтики профессия летчика.

В первые же дни войны комсомолец Виктор Жердев занял свое место в боевом строю

защитников Родины.

В армии он стал коммунистом. Он показал образцы верности долгу, мужества и героизма.

...Много лет прошло с того дня, как не стало Виктора Жердева. Но у нас, его однополчан, ощущение такое, что он жив. Образ Виктора, образы других наших боевых братьев, не вернувшихся с войны, живут в нашей памяти, в наших сердцах. Бывая в Эссентуках, обязательно навещаем его родителей. Вспоминаем. Они рассказывают нам о детстве Виктора, его увлечениях. Мы - о его фронтовых делах, его боевом мастерстве, бесстрашии и героизме. На боевом счету Виктора, награжденного двумя орденами Красного Знамени и орденом Красной Звезды, было 12 сбитых вражеских самолетов. И это в возрасте 25 лет! Сколько было у него еще впереди?! И была впереди Победа. Он шел к ней, он спешил! Он рвался в битву, чтобы приблизить час окончательной расплаты с фашистами...

На братском кладбище в Варшаве покоится прах отважного русского сокола. А мы тогда, в январе 1945 года, открыли счет мести за него. Наши войска неудержимой лавиной двигались к границам Германии. Освобожден Ченстохов, очищен от фашистов Радом. Наконец, вот она, под крыльями - граница рейха!

Часть VI. ДАЕШЬ БЕРЛИН!

АЭРОДРОМ НА АВТОСТРАДЕ

В январе 1945 года войска 1-го Украинского фронта, освободив от фашистов территорию Польши, продолжали наступать. Наша эскадрилья в составе восьми экипажей поднялась из района Ченстохова и взяла курс на запад.

15 часов 40 минут 25 января 1945 года. Мы пересекаем бывшую польско-германскую государственную границу, которая сейчас обозначена лентой реки, и оказываемся в воздушном пространстве фашистской Германии.

Знаю: не только я - каждый из нас с высоты птичьего полета пристально, взволнованно рассматривает сейчас землю, на которую мы идем с возмездием, куда спешим с расплатой. Нет, мы не разрушители, мы не хотим жечь и уничтожать вон те аккуратные домики, мы не намерены мстить спешащим по родным дорогам в автомобилях и на повозках людям, одураченным геббельсовской пропагандой, насмерть перепуганным женщинам, старикам и детям. Мы ищем тех, кому должны предъявить счет расплаты, - недобитого врага, который хотел сделать нас рабами.

Вскоре взору предстал населенный пункт, вблизи которого подготовлена для нас посадочная площадка. Мы уже связались по радио с руководителем полетов, совершаем круг, идем на снижение. Один за другим самолеты касаются колесами земли - той земли, с которой враг предпринял вероломное нападение на нас, земли, с которой пришла к нам война. Вот все самолеты зарулили, и летчики, покинув кабину, встают в рост на крыле, и как по команде стреляют вверх из пистолетов. Это своеобразный салют в знак того, что мы пришли в Германию, выполняя священный наказ Родины.

Настроение приподнятое, боевое. Каждый желает приблизить час разгрома фашизма, каждый знает, что это будет совсем скоро, но бои предстоят еще упорные, ожесточенные.

Вскоре мы узнали, что недалеко от нашей площадки находится имение удравшего на запад барона. Здесь, близ небольшого городка Крайцбурга, и разместился весь летный состав нашего полка.

На новой "точке" мы подготовили полетные карты, изучили район боевых действий, характерные ориентиры для лучшей визуальной ориентировки. Технический состав подготовил материальную часть самолетов к боевым действиям.

В свободное от основных дел время мы занимались устройством, знакомились с именем. Расположились на втором этаже особняка, комнаты и залы которого были увешаны старинными картинами в золоченых рамах. В одном из залов обнаружили родословную барона - "генеалогическое древо" с множеством имен и фамилий.

На первом этаже были кухня и залы для приема гостей и отдыха. В зале, предназначенном для торжеств, вдоль стен стояло много сервантов с различной посудой из фарфора и стекла.

Здесь и разместили столовую для летно-технического состава. Соседний зал, уставленный мягкой мебелью, отвели под-комнату отдыха.

К дому примыкала оранжерея с теплицей, дальше тянулся хозяйственный двор. В стороне протекала небольшая речушка, образуя довольно большой пруд с плотиной, на которой стояла водяная мельница.

Каждого из нас интересовало новое еще не освоенное место. Мы старались представить себе владельца имения.

Ясно было одно: Он - Один из тех, на кого опирался Гитлер, на ком держался фашизм.

А наша боевая жизнь текла своим чередом. Уже с нового аэродрома сделано несколько вылетов на боевое задание. Но весна настойчиво заявляла о себе. Земля все больше и больше оттаивала. Лишь по утрам, когда заморозки охватывали грунт, можно было хорошо взлетать, но при посадке в стороны от колес летела грязь, самолет тянуло на нос, управлять машиной становилось все труднее.

Положение с каждым днем осложнялось. Отступая, враг выводил из строя свои аэродромы, взрывал бетонированные взлетно-посадочные полосы, стремясь помешать нам вести боевую работу. Наши самолеты все реже могли действовать с грунтовых аэродромов. Количество вылетов резко снижалось. Зато гитлеровская авиация, используя оставшиеся бетонированные аэродромы, почти ежедневно, если только позволяла погода, поднималась в воздух.

Надо было срочно решать вопрос о дальнейшей боевой работе.

Летая на задание, мы с Покрышкиным не раз проходили над автострадой Бреслау - Берлин и, просматривая ее, порой снижались до бреющего полета и долго шли над блестящей серой лентой. Я и не предполагал тогда, что у Александра Ивановича уже родилась смелая идея использовать автостраду на время распутицы как... аэродром.

Как-то выдался не очень напряженный день, было произведено всего лишь несколько самолето-вылетов на разведку и прикрытие поля боя. Почти весь летный состав отдыхал - на аэродроме осталась только дежурная эскадрилья.

Стало смеркаться. Кто читал, кто играл в домино, многие писали письма домой. Время близилось к ужину. Мы почистились, умылись. Спустились вниз, на первый этаж. И вдруг я услышал чарующие звуки вальса. Кто играет? И меня, и моих товарищей это заинтересовало. Поспешили в зал. И опешили: в задумчивости сидел у пианино Андрей Труд, и пальцы его легко касались клавиатуры.

Вот так сюрприз! А он молчал, никому не говорил, что играет, да еще как!

Андрей не замечал нас. Он то поднимал вверх голову с полузакрытыми веками, то опускал ее, пальцы быстро бегали по клавишам, и вдохновение пианиста рождало неповторимую музыку Иогана Штрауса.

Отзвучал последний аккорд. Андрей посидел еще несколько секунд в притихшем зале, потом не спеша встал, повернулся и... застыл от неожиданности. Мы аплодировали ему, благодарили пусть за короткое, но такое нужное сердцу наслаждение. Стали просить его сыграть еще что-нибудь, но Андрей, сославшись на усталость, отказался. А когда мы прошли в столовую и сели ужинать, Андрей вернулся в гостиную, и оттуда полилась музыка Глинки. Она звучала по-домашнему, унося нас мыслями туда, где всегда были сердца.

Зачарованные радостной мелодией "Вальса-фантазии", мы думали о родных березках, о своих близких, о светлом завтрашнем дне. Потом, когда отзвучала музыка, услышали, как хлопнула крышка, а секунду спустя в дверях появился сияющий Андрей:

- На сегодня хватит, друзья! Мне некогда, спешу! - и ушел.

- Ничего не поделаешь: талант - надо с ним считаться! - шуткой прервал молчание Вячеслав Березкин и... сам направился к пианино. И тут взрыв хохота потряс столовую: Слава одним пальцем стал выстукивать знакомую всем с детства мелодию "Чижик-пыжик"...

Погода была уже по-настоящему весенняя. Однако это не принесло облегчения. Напротив, взлетать нельзя было совсем. И тогда командир нашей 9-й гвардейской дивизии принимает не имевшее прецедента решение: "посадить" полки на автостраду и использовать ее как... аэродром.

А пока что он вызвал штабных офицеров, ознакомил их со своим замыслом и поставил задачу: выехать на автостраду и подготовить ее к приему самолетов.

- Мы с Голубевым полетим, сядем и посмотрим, можно ли располагать полк.

Указал Александр Иванович и участок автострады, который, по его мнению, является наиболее удачным для задуманной цели.

Команда быстро собралась, взяла с собой радиостанцию для связи с самолетами и отправилась в путь.

Вскоре комдив вызвал меня.

- Готовь самолеты и сам готовься: завтра утром попробуем сесть...

Погода словно вступила с нами в контакт: предрассветный морозец сцементировал грунт, и наши самолеты один за другим легко побежали вперед. Взлетели, взяли курс на автостраду.

А вот и она. Сделали круг, другой, осмотрелись, установили по радио связь с передовой командой. Видим, как шлагбаумами перекрыли с обоих направлений широкую ленту оживленной магистрали. И тут и там у шлагбаумов стали .накапливаться автомашины.

- Я - "сотка", прикрывай - иду на посадку! - подал мне команду Покрышкин.

- Понял! - ответил я. С небольшим набором высоты выполнил разворот и стал ходить над

ведущим. Вижу, как самолет Александра Ивановича выпустил шасси, снижается.

Я осмотрелся по сторонам. В воздухе нигде самолетов не вижу. Глянул вниз - и забеспокоился: садиться здесь будет очень сложно, вдоль автострады тянутся глубокие кюветы, за ними - огромные деревья лесопосадок. Случись кому-нибудь при посадке сойти с импровизированной взлетно-посадочной полосы - беды не миновать.

Вижу, что Александр Иванович уже приземлил свою машину, и "сотка" стремительно катится в лесной просеке. Вот самолет бежит все медленнее и медленнее...

- Садись, все нормально! - раздается в наушниках шлемофона голос командира.

Стал заходить на посадку. Вот я уже на прямой. Выпустив шасси, пошел на снижение. Теперь полоса кажется совсем узкой. Она все ближе. Высоченные сосны и дубы стремительно несутся навстречу. Установил режим планирования, уточнил угол сноса. Кажется, что бегу по узкому лесному коридору. В глазах замелькали верхушки деревьев, потом стволы как бы слились в бегущую назад широкую полосу. Ощущение не из приятных: впечатление такое, словно с огромной скоростью падаешь вниз. Невольно хочется замедлить движение. Но прибор показывает нормальную скорость планирования.

Небольшой толчок: самолет, наконец, коснулся колесами земли. Быстро опускаю носовое колесо, и машина катится по автостраде. Впереди вижу самолет Александра Ивановича, он уже заруливал на обочину. Я последовал за ним.

И сразу же шлагбаумы были подняты. Вереницы машин тронулись навстречу друг другу.

Автострада продолжала жить своей обычной жизнью. Но у нее в этот час уже началась вторая жизнь - аэродромная.

К гвардии полковнику Покрышкину, стоявшему у своей "сотки", уже спешил командир БАО с докладом. Александр Иванович внимательно слушал. Оказывается, невдалеке, в лесочке, расположен городок. Там были мастерские по сборке "мессершмиттов" и "фокке-вульфов". В цехах и на складах осталось много моторов, фюзеляжей, крыльев. Даже несколько собранных истребителей есть. Рядом с мастерскими - жилые помещения, где можно будет разместить личный состав. Отлично!..

Уточнив все данные, Покрышкин приказал участок для посадки "сместить" поближе к виадуку - так будет удобнее производить посадку. Там леса меньше безопаснее садиться.

- Самолеты укроем там, - Александр Иванович указал в дальний конец леса. - И городок будет ближе. Комендатуру сегодня же направляю сюда. И сразу же приступайте к работе. На прежнем месте оставаться больше нельзя: вот-вот прекратятся заморозки, и взлететь оттуда не удастся до тех пор, пока не подсохнет грунт. А ждать нельзя: время дорого! Перелетать будем завтра-послезавтра. Надо немедленно подготовить места, где можно укрыть самолеты, а также сделать перемычки через кюветы для сруливания с автострады на стоянки.

Александр Иванович повернулся ко мне:

- По самолетам!

Запустили моторы, вырулили на автостраду и один за другим взлетели. На высоте 100-150 метров сделали круг над городком, внимательно рассмотрели его ангары, жилые здания, складские помещения. В стороне - грунтовой аэродром, размокший обезображенный

воронками. На его окраине, у лесной опушки, валяются разбитые конструкции. Это были большие десантные планеры, человек на 100 каждый. Отступая, фашисты уничтожили их.

Мы снизились почти до бреющего и взяли курс домой.

Когда произвели посадку, Покрышкин приказал собрать всех летчиков, вызвал начальника штаба и командира батальона.

Собрались все. Комдив поставил задачу и объявил:

- Завтра утром начнем перебазирование летного эшелона: работать будем с автострады!

Многие удивились. Александр Иванович повторил:

- С автострады!

Затем он стал излагать особенности посадки на необычную полосу и взлета с нее, назвал характерные ориентиры, ответил на вопросы.

Серьезное внимание комдив уделил маскировке.

- Первоначально я намеревался использовать под аэродром участок автострады, обрамленный густым лесом. Считал, что для маскировки это наиболее подходящее место. Однако, побывав там, пришел к мысли, что нельзя пренебрегать безопасностью, а потому принял решение несколько сместиться в сторону, где лес немного отступает от шоссе. Если будем дисциплинированы, враг нас не обнаружит. А работать с этого участка будет легче и, главное, безопасней... Итак, автострада будет функционировать, но движение на избранном нами участке будет приостанавливаться на короткое время - на несколько минут, которых будет достаточно, чтобы самолет взлетел или сел. А пока что всем следует тщательно изучить район боевых действий. Надо быть готовым к перелету...

Но на следующий день взлететь нам не удалось: земля подмерзла очень слабо, колеса истребителей с легким хрустом продавливали тонкую ледяную корочку и вязли.

Прошли сутки. Земля подмерзла сильнее, и как только наступил рассвет, загудели моторы. Вперед побежал истребитель, другой, третий. Оторвались, стали набирать высоту. Взлетело еще несколько машин - целая эскадрилья. Но многие остались на месте: взлетать все же рискованно.

Лишь на третье утро полк покинул аэродром, и благополучно перелетел на новый, совсем необычный аэродром, прочно "оседлав" автостраду. История авиации еще незна-ла такого.

С задачей на перебазирование летный состав справился превосходно. Будь это при иных обстоятельствах, никто не поверил бы в достоверность подобной версии. А тут была явь. Да еще какая: ни одного сколько-нибудь неприятного случая, ни единой предпосылки к происшествию!..

Вскоре мы начали боевые действия. Но прежде каждый летчик вместе с своим техником должен был оборудовать стоянку для своего самолета. Да так, чтобы, срулив с автострады, можно было без промедления достичь ее и тут же, буквально на "пяточке", развернуться и снова быть готовым к вылету. В этом случае летчик запускал мотор и буквально с места выруливал на "взлетную полосу" - автостраду. Само собой разумеется, что каждый проявил максимальную заботу о том, чтобы тщательно замаскировать самолет.

Перед вылетом, так же как и перед посадкой, стартовому наряду подавалась команда по телефону или ракетой, и участок автострады, используемый под "аэродром", немедленно перекрывался с обеих сторон. Движение автомашин прекращалось. Один за другим на серую ленту шоссе вырливали самолеты, разбегались и взмывали ввысь.

К этому времени из-за распутицы действия фронтовой авиации прекратились совсем. А мы продолжали летать, совершая порой по три-четыре вылета в день.

Фашистское командование забеспокоилось: откуда летают русские истребители? На нашем участке почти ежедневно появлялись вражеские самолеты-разведчики - вначале шли они высоко, а затем постепенно снижались. В наш тыл засылались агенты. Примерно через неделю разведчик Ю-88 прошел на бреющем вдоль автострады: противник не был далек от истины в своих подозрениях. Выручила нас тщательная маскировка. А чтобы нас не запеленговали, радиообмен вели очень осторожно - в эфир выходили лишь в крайнем случае, да и то подальше от своего "аэродрома".

Вряд ли тот "юнкере" обнаружил что-либо подозрительное. Но на третий день после его пролета в нашем районе была выловлена группа вражеских парашютистов-диверсантов. Одному из них удалось уйти от преследования. Произошло это по вине воинов зенитно-артиллерийского расчета, которые пренебрегли бдительностью. На рассвете недалеко от огневой позиции зенитчиков, прикрывавших нас, был обнаружен немецкий парашют. Свежие следы вели в лес - в сторону автострады.

Как бы то ни было, но вражескому командованию стало кое-что известно о загадочном аэродроме. Иначе два-три дня спустя над нами вдруг не появилась бы группа бомбардировщиков "Хейнкель-111", шедшая под прикрытием "фокке-вульфов" и "мессершмиттов". Прячась за облачность, маскировавшей подход, противник с высоты двух тысяч метров нанес по автостраде бомбовый удар. Три самолета, которые стояли на ремонте в ангаре, получили повреждения. Осколком бомбы был убит командир эскадрильи Вениамин Цветков.

Горько было сознавать" что оплошность, а вернее - нарушение норм, регламентирующих воинскую службу, привело к трагедии. Кроме того, огромный труд большого коллектива пошел насмарку из-за того, что зенитчики упустили, а точнее - проспали вражеского лазутчика.

Суровая действительность преподавала нам еще один урок.

И все же наш аэродром жил, аэродром действовал. Боевая работа не прекращалась: истребители четверками, шестерками уходили на боевые задания.

Все больше пригревало солнце. Свежий ветер помогал ему быстрее сушить землю. Подсохла и летная площадка, на которую уже можно было принять и другие полки нашей дивизии.

С каждым днем интенсивность вылетов растет, мы все ближе и ближе стали подбираться к вражеской столице - Берлину.

Противник яростно сопротивляется. Но нам ясно: его уже ничто не спасет. Крах гитлеровской империи неминуем!

А пока что мысль наша занята поисками: чтобы приблизить победу, надо как можно сильнее бить врага. Что сделать, чтобы наши удары были ощутимее?

Я уже говорил, что новаторство, изобретательство - яркие черты характера Покрышкина и что

дух поиска всегда был присущ ему.

Анализируя как-то воздушную и наземную обстановку, наш комдив неожиданно предложил:

- А что, если вместо подвесных бензобаков подвешивать двухсотпятидесятикилограммовые бомбы?..

Предложение заманчиво! Ведь истребитель одновременно становится и бомбардировщиком, и тогда можно будет наносить удары по опорным пунктам фашистов.

Вместе с полковым и дивизионным инженером по вооружению майором Прониным Александр Иванович разрабатывает систему подвески и приспособление для свертывания ветрянки взрывателя. Бомбу можно бросать как с горизонтального полета, так и с пикирования. Были рассчитаны углы сброса для прицельного бомбометаний и нанесены риски на капотах самолетов.

В сжатые сроки новой системой были оборудованы два истребителя, и мы приступили к ее испытанию. Полигоном послужила площадка, находившаяся на безопасном удалении от аэродрома. Разместили круг, вписали в него крест - и мишень готова.

Первый заход выполнял Покрышкин. Бомбометание производится с горизонтального полета. Система сработала безупречно, бомба упала в круг. Вторым захожу я. Бомба ложится рядом с первой.

Второй вылет - бомбометание с пикирования под углом 45°. Точность ударов хорошая!

В тот же день комдив собрал весь летно-технический состав и рассказал, как надо заходить на бомбометание, как прицеливаться - в зависимости от угла пикирования, а затем дал указание инженеру по вооружению и техническому составу оборудовать часть самолетов новым устройством.

Техники нашей эскадрильи Павел Ухов, Иван Якименко вместе с механиками по вооружению - Виктором Коротковым и другими быстро освоили новинку, и мы, вылетая на задание в район Берлина, часто подвешивали бомбы под крылья истребителя.

Особенно много вылетов с бомбовым грузом совершено было на обработку вражеской группировки, которая частью сил вышла из окружения в районе Котбуса и устремилась на запад вдоль лесного массива, что в километрах 100-120 южнее Берлина.

Наши летчики-разведчики старший лейтенант Бондаренко (впоследствии Герой Советского Союза) и его напарник младший лейтенант Борейко обнаружили интенсивное передвижение противника в направлении на запад.

Прилетели, доложили. Командир изучил карту, а потом приказал: штурмовыми действиями уничтожать вражеские колонны. Но штурмовка не дала достаточного эффекта, потому что с приближением самолетов противник устремлялся в лес. Тогда под крылья были подвешены бомбы. Эффективность наших вылетов сразу же повысилась.

Мы хорошо научились бомбить с пикирования под углом 60-70 градусов. Делая переворот, парой или звеном по команде ведущего входили в пикирование и по команде же производили сбрасывание бомб с последующим выходом из пике и становились группой прикрытия, в то время, как следующая пара или звено прикрывавшие нас, повторяли наш маневр и наносили бомбовый удар.

Вот так, благодаря инициативе и изобретательности А. И. Покрышкина, боевой залп нашего истребителя значительно повысился, от чего противник - не только воздушный, но и наземный - нес большие потери.

КОНЕЦ БРУНО ВОРМА

Кто смотрел фильм "В небе Покрышкин", тот не мог не запомнить кадр: на наш аэродром доставлен фашистский ас, которого сбил в воздушном бою самый юный в дивизии летчик Юрий Гольберг. Вот как все произошло.

Я уже говорил, что, несмотря на распутицу, мы продолжали полеты, приспособив под взлетную полосу автостраду Бреслау - Берлин.

Гитлеровцы недоумевали: нигде поблизости нет ни единого аэродрома, а советские истребители летают! Командование противовоздушной обороны Берлина пыталось любой ценой раскрыть наш секрет, но безуспешно. Фашистские воздушные разведчики, шпионы-парашютисты, лазутчики неизменно утверждали: старые аэродромы разрушены, новых нет, с грунта сейчас ни одна машина взлететь не может. И тогда гитлеровское командование отозвало с других фронтов нескольких асов. Один из новых поисковых отрядов возглавил гауптман Бруно Ворм.

...В тот памятный день у нас шла обычная фронтовая жизнь. Самолеты небольшими группами, строго по графику, уходили на боевые задания, возвращались и вновь взлетали. После обеда наступила короткая передышка. В воздухе находилась только одна пара - капитан Луканцев и младший лейтенант Гольберг. Они вот-вот должны были возвратиться.

Кто-то принес футбольный мяч и, поддав его ногой, весело крикнул:

- Играем первая на вторую, а третья эскадрилья - с победителем!..

На просушенной весенним ветром площадке устроили имитированные "ворота", обозначив их шлемофонами и пилотками. Вратари заняли свои места, и закипела игра.

У нас ее называли "сто на сто", потому что никто не в состоянии был сосчитать количество игроков как в одной, так и в другой команде.

Футбол захватил всех. Не устоял даже строгий начальник штаба подполковник Датский. Не сняв реглана, он тоже бегал за мячом.

И вдруг в разноголосый гам ворвался тревожный возглас:

- "Фоккеры"!

Всех словно ветром сдуло с "футбольного поля": завидев нас, враг мог разгадать секрет...

"Фоккеры" шли на нас. Я сосчитал: пять. Никто еще не знал, что несколько минут тому назад их было шесть. Но шестой, сбитый капитаном Луканцевым, пылал на земле.

Ведущий пятерки переложил свой истребитель на крыло и осмотрел площадку, по которой мы только что носились с мячом. Затем три "фоккера" ушли дальше вдоль автострады, а пара, ведомая, как потом выяснилось, гауптманом Бруно Вормом, отвернула вправо и стала набирать высоту.

Мы начали выбираться из щелей, не прекращая наблюдения за "фоккерами" и не понимая, чем вызван их маневр. В сердцах - тревога: с минуты на минуту на посадку должна пойти пара наших истребителей, горячее у которых на исходе. Мы беспокоились за летчиков: успеют ли предупредить их с КП по радио? А вдруг они не заметят фашистов, пойдут на посадку, и тогда невольно раскроется наша тайна?.. Да и самих их подстерегает опасность...

Тем временем отколовшаяся пара "фоккеров" набрала высоту полторы тысячи метров.

И тут мы увидели наших истребителей. Вот чем был вызван столь необычный маневр фашистов! Они заметили нашу пару раньше и решили разделаться с ней.

Гитлеровский ас Ворм, сбивший на Западном фронте девять американских "летающих крепостей" и три английских истребителя, решил применить свой излюбленный прием: молниеносная атака в лоб, уход под противника...

Вот самолеты стремительно сблизилась. Огненные шары прошли над головой Луканцева. Атака фашисту не удалась - он промахнулся. Секунда, и черные тени нырнули вниз.

Снова лобовая. Но впереди только один "фоккер". Второй пытается "зажать" Луканцева - пристраивается в хвост его самолета.

Младший лейтенант Гольберг мгновенно скользит вниз, дает газ и, взяв на себя ручку управления, выходит наперерез фашисту, уже ведущему огонь по Луканцеву.

Гауптман Ворм увлечен атакой. Он не видит истребителя Гольберга. Уверен, что бьет наверняка. Еще две-три секунды, и его счет пополнится первым советским истребителем.

И тут раздался оглушительный треск. Перед глазами Ворма вспыхнула огненная молния. Гауптман, почувствовав, что валится в пропасть, стал лихорадочно искать вытяжное кольцо парашюта. Под собой он видел дымящиеся черные обломки - его истребитель раскололся пополам.

Едва Бруно Ворм приземлился, как увидел устремленные на него стволы. Опустив голову, медленно переставляя ноги, словно боясь перепачкать свои щегольские сапоги с высокими голенищами, побрел он в сопровождении конвоиров к стоящей у обочины машине.

Пленный фашистский ас был доставлен на наш аэродром. Начали допрос. Роль переводчика выполнял начальник метеослужбы майор Рацимор.

Гауптман Бруно Ворм рассказал, как его вызвали в штаб противовоздушной обороны Берлина и дали ответственное задание: во что бы то ни стало отыскать "секретный" аэродром русских. Пленный подчеркнул, что это была его первая встреча с советскими летчиками, ставшая для него роковой.

Затем помолчал и произнес:

- Я хотел бы узнать, кто меня сбил?

И тогда вызвали худощавого паренька в теплой куртке и шапке-ушанке.

Майор Рацимор, указывая на улыбающегося юношу, сказал Ворму:

- Вас сбил младший лейтенант Юрий Гольберг - самый молодой у нас летчик.

- Нет-нет, этого не может быть! - сверкнув глазами, сердито возразил гауптман. - Меня мог сбить только сам Покрышкин! - И его лицо стало непроницаемо надменным.

И тогда Юрий принятыми у летчиков жестами рук показал, как заходил в атаку, как наносил удар.

Бруно Ворм, вскинув брови, возмутился:

- Это не по правилам!

Майор Рацимор, не гася в глазах смешинок, перевел фразу. Раздался взрыв хохота.

Ворм, играя желваками, потупил взор. Он чувствовал себя подавленным, ничтожным. Горько было ему, сыну отъявленного эсэсовца, асу с железными крестами, сознавать все происшедшее.

В это время у нас на аэродроме находилась группа работников кино. Оператору удалось запечатлеть сцену допроса Ворма. Эти кадры и вошли потом в фильм "В небе Покрышкин".

Недавно я вновь просматривал эту киноленту. И во всех подробностях вспомнил эпизод, который длился на экране всего лишь несколько минут.

ДВУХЭТАЖНОЕ "ЧУДО"

Фронт неудержимой лавиной катился на запад. По всему уже чувствовалось, что война на исходе. Но враг еще упорно сопротивляется, надеется на чудо. И снова идут ожесточенные схватки, снова гремят бои.

Перед началом Берлинской операции круглые сутки, днем и ночью идет хорошо скрытое невиданное сосредоточение и перегруппировка войск. По автострадам, по шоссе и железным дорогам спешат полки и дивизии, перебрасывается боевая техника, подвозятся боеприпасы, горючее, провиант.

Фашисты идут на все, чтобы выиграть время. Поставлены под ружье "фольксштурмовцы", народу преподносятся легенды о "новом", "совершенно секретном оружии", которое спасет Германию. Что это за оружие? Не "фаустпатроны" ли имеются в виду? Или реактивные самолеты Me-163 и Me-262? А, может быть, вот это, двухэтажное "чудо"?

...Одному из полков нашей авиадивизии была поставлена задача частью сил из положения дежурства на аэродроме во взаимодействии с зенитной артиллерией прикрыть особо важные участки автострады Бреслау - Берлин, а также другие коммуникации этого района. Вылеты производились по данным обнаружения радиолокационной станции "Редут". Летчики дежурили, находясь в кабине самолета в готовности номер один,

Как-то после полудня операторы обнаружили на индикаторе отметку от цели. Определили: она идет к охраняемому нами участку автострады. На ней километрах в пятидесяти от аэродрома находился трехэтажный виадук: здесь пересекались две автострады и железнодорожная линия.

С командного пункта дивизии приказали поднять дежурную четверку истребителей 100-го полка на перехват цели. Повел их капитан Михаил Георгиевич Петров.

Начальник разведки дивизии майор Новицкий, четко управляя четверкой Петрова, быстро подвел ее к цели.

И тут в динамике раздался непредвиденный никакими положениями удивленный возглас Петрова:

- Ого-го! Что за чертовщина? Каракатица какая-то!

- Что вы там увидели? - поинтересовался Новицкий.

- Такого мы еще не видели! - сообщил, Петров. И уточнил подробности: Летит бомбардировщик "юнкере", а у него "на спине" сидит истребитель "мессершмитт". Все моторы работают. Прикрытие - восьмерка "мессеров".

В эфире образовалась непродолжительная пауза. Действительно, что бы это могло значить?

И снова голос Новицкого:

- "Сотый" приказал быть поосторожнее. Бить только по истребителю, да поточнее. Близко не подходить!

- Вас понял! - ответил Петров и передал второй своей паре приказ связать боем "мессеров", а сам с ведомым пошел в атаку на "каракатицу". Довернув свой самолет влево, Петров со снижением стал заходить в хвост "двухэтажному" самолету. Фашистский летчик заметил это и перевел "каракатицу" в пикирование. Петров полностью дал газ, и расстояние до цели стало быстро сокращаться. Вот уже и дальняя дистанция открытия огня. Но не успел Петров открыть его, как "мессершмитт", "сидевший" на "юнкерсе" стал отделяться от него. Скорость у "мессера" в этот момент небольшая, и Петров тут же воспользовался этим обстоятельством - "подловил" фашистский самолет в перекрестие прицела и дал длинную очередь. "Мессер" тут же вспыхнул и стал падать. А через некоторое время на земле, недалеко от автострады, сверкнула яркая вспышка, затем раздался небывалой силы взрыв. Это в клочья разнесло начиненный взрывчаткой "юнкерс"...

В этом бою был сбит еще один "мессершмитт". Его "снял" ведущий второй пары Старший лейтенант Синюта.

Возвратившись на аэродром, капитан Петров доложил о результатах этого боя и подробно рассказал о вражеской уловке.

Комдив направил майора Новицкого и еще двух офицеров к месту падения "юнкерса". Часа через полтора они были там и увидели потрясающую картину: далеко вокруг лес был повален мощной взрывной волной. С автострады, до которой было метров 250, той же волной были сброшены две повозки. Никаких деталей от самолета ни в воронке, ни вокруг нее не оказалось. Несколько тонн взрывчатки, которой был загружен "юнкерс", сделали свое дело - разнесли в прах бомбардировщик. А виадук остался цел и невредим. И сосредоточение наших войск, готовившихся к Берлинской операции, по-прежнему шло ускоренными темпами.

Возвращаясь в дивизию, майор Новицкий говорил своим спутникам:

- А наш комдив не ошибся, предупредив летчиков, чтобы проявляли осторожность и близко не подходили к "каракатице", как окрестил эту цель Петров.

Все дружно рассмеялись.

В тот же день всех летчиков дивизии предупредили о возможности встречи с подобными целями, разъяснили, что они обладают огромной взрывной мощностью, а потому поражать их

надо с большой дистанции.

Многих интересовали подробности. Было разъяснено:

противник использует бомбардировщики Ю-88, загружает их большим количеством взрывчатки, а затем на бомбардировщик крепят истребитель. Управление обоими самолетами осуществляется летчиком с истребителя. При подходе к цели пилот переводит свою "двухэтажную" машину в пикирование на цель, затем истребитель отцепляется от бомбардировщика и уходит. А на земле - взрыв. Если, конечно, удастся долететь до цели...

ПРОЩАЙ, АВТОСТРАДА!

Фронт лавиной катился к Берлину. Мы ежедневно видели с высоты, как все ближе и ближе к фашистскому логову подбиралась полыхающая огнем, окутанная дымами передовая линия боев. А из глубины, из далеких и близких тылов спешили к ней, как вешние ручьи, потоки войск, подтягивались резервы, мчались танковые колонны, тянулись обозы. Автострада жила, и сколько видел глаз - до далекого горизонта - вся она была в движении. Было ясно: готовятся неотразимые, решающие удары по врагу.

Перед войсками 1-го Украинского фронта на 1 апреля 1945 года противник имел 750-800 самолетов, в том числе: 200 штурмовиков, 280-300 истребителей, около 150 бомбардировщиков и до 80 самолетов-разведчиков. Кроме того, на усиление своей авиации на этом участке противник мог перебросить из северо-восточной части Германии по 1-2 группы разведчиков, бомбардировщиков и штурмовиков.

По данным авиаразведки, показаниям пленных и агентурным сведениям были установлены пункты базирования вражеских военно-воздушных сил, тип и количество самолетов на аэродромах.

А всего к началу наступательной операции наших войск противник сосредоточил перед 1-м Украинским фронтом до 1200 самолетов, из них 800-900 истребителей, преимущественно "Фокке-Вульф-190", и 200-300 бомбардировщиков.

Вследствие стремительного наступления Советской Армии противник нес большие потери в живой силе и боевой технике, лишился многих аэродромов и вынужден был перебросить свою авиацию в тыл, в частности в район Берлина. Истребители группами несли патрульную службу, прикрывая Ратенов, Берлин, Бауцен, наносили бомбардировочно-штурмовые удары по нашим наступающим войскам. Из центральных районов Германии ближе к фронту были переброшены новинки гитлеровской авиации - реактивные самолеты типа Me-163 и Me-262. Их мы заметили в районе Праги, Градец-Кралевски. Применялись они главным образом поодиночке против наземных войск и особенно против наших самолетов-разведчиков, но с советскими истребителями, как правило, в бой не вступали, а предпочитали, используя свою большую скорость, уходить от преследования.

Линия фронта отодвинулась уже на значительное расстояние, и чтобы достичь ее, приходилось тратить много времени, а патрулирование сокращать. Ведешь бой - и поглядываешь на стрелку бензиномера: хватит ли горючего, чтобы домой добраться.

Возникла настоятельная необходимость перебазироваться ближе к передовой.

...На предварительно намеченную точку юго-западнее Котбуса была отправлена специальная передовая команда. Вскоре ее начальник доложил: точка подходящая. Покрышкин приказал: готовиться к перебазированию.

В тот же день было созвано партийное собрание. Разместились на бугорке, поросшем молодой травой. Поставили для президиума стол. Рядом шумели огромные сосны. От автострады плыл непрерывный гул интенсивного движения. Настроение было приподнятое. Повестка дня - самая злободневная: штурм Берлина. Коммунисты капитан Пыжиков, старший техник-лейтенант Яковенко, лейтенанты Березкин, Душанин и другие наши товарищи горячо говорили о том, что можно сделать, чтобы наши удары по врагу были еще ощутимее, что предстоят бои, в которых противник проявит максимум упорства, ожесточенного сопротивления. Мы должны его сломить, добить в собственном логове.

Состоялось также и полковое комсомольское собрание, на котором летчики, техники, механики заявили о своей решимости до конца сокрушить гитлеровскую военную машину. Это была общая задача. А частная, первоочередная состояла в том, чтобы организованно перебазироваться на новый аэродром, проявить максимум дисциплинированности, подготовиться к активным боевым действиям с нового места.

Вскоре летный состав уже изучал кроки, снятые с площадки, с которой нам предстояло летать в бой. Мы внимательно читали карту, прокладывали маршрут полета, знакомились с районом боевых действий.

Технический состав тщательно готовил материальную часть, сворачивал мастерские. Станки, ящики с инструментом, запасными частями грузились на машины, которые брали курс на Котбус.

С утра 21 апреля оставляли насиженное, обжитое место и мы: настал черед перебазироваться и для летного эшелона.

Я был в составе первой четверки, покидавшей этот необычный аэродром. Мне предстояло возвратиться сюда на По-2, чтобы перегнать к новому месту учебный самолет УЛа-5, на котором я летал в качестве летчика связи, а главное - "провозил" товарищей, проверял технику пилотирования у летного состава.

Так и вышло: на По-2 я был доставлен к прежнему месту базирования, где, помимо УЛа-5, оставалось еще четыре самолета, на которых техники заканчивали выполнение регламентных работ. Мне приказано было привести всю группу на новый аэродром.

Сели на площадку около автострады (благо, земля уже подсохла), подрулили к самолетам, у которых хлопотали техники. Подошел старший техник-лейтенант Петренко, доложил, что часа через два-три самолеты будут готовы к вылету.

По-2 загрузили и отправили обратно. Я осмотрел УЛа-5. К вылету он подготовлен: осталось только запустить мотор. Проинструктировал технический состав, как добраться к новому месту дислокации, стал ждать.

Не прошло и часа, как в небе послышался гул. Над нами кружили две шестерки "яков" - одна заходила на посадку, другая прикрывала ее. Потом появилась еще одна группа - и сразу же пошла на посадку.

"Не успели мы покинуть аэродром, как его уже занимает другой полк!" подумалось мне.

Вскоре, к своему удивлению, я увидел генерала. Оказалось, что это был командующий нашей 2-й воздушной армией генерал Красовский. А новоприбывшим полком командовал подполковник Борис Еремин - тот самый, которому колхозник Феропонт Головатый передал истребитель, купленный на свои личные сбережения.

Обратился к командующему за разрешением на вылет. Он дал добро - и я скомандовал:

- По самолетам!

Летчики уже знали от меня, каков порядок перелета, что собой представляет новая площадка, на какие характерные ориентиры следует обратить внимание.

Вырулили на старт, поочередно взлетели и между первым и вторым разворотами собрались в правый пеленг.

Часов в семнадцать я уже докладывал Речкалову о выполнении задачи.

На следующий день наш полк включился в активные боевые действия на Берлинском направлении.

Выше я уже упоминал о новинке, появление которой противник сопровождал необычайно шумной пропагандой.

Реактивный самолет Ме-262 с двумя двигателями впечатляюще подействовал на некоторых наших летчиков.

Но те, кто уже повстречался с необычным "мессером" и узнал его слабые стороны, только улыбались. Несколько наших летчиков уже скрестили с ним в весеннем небе свои боевые пути. Гонялся за "Мессершмиттом-262" и Константин Сухов, но тот ушел, не приняв боя. Товарищ из соседнего полка рассказывал, как все-таки сумел сразить реактивного пирата. Его вооружение состояло из четырех 30-миллиметровых пушек. "Практиковался" он большей частью на штурмовках.

Помню, только мы пришли на свой аэродром, сели - в воздухе ни одной нашей машины нет, и вдруг появился Ме-262. Идет вдоль автострады и с углом градусов в 25 снижается, ведет огонь по автомашинам. Но что-то с оружием случилось - умолкли пушки. "Мессер" вышел левым разворотом с небольшим набором высоты, идет направлением на нашу "точку", перезаряжает пушки увидели, как вдруг стреляная гильза со свистом пронеслась мимо Паши Еремина и угодила в плоскость его самолета.

Взлетать поздно - все равно не догонишь. Пришлось нам фашисту только кулаками погрозить: подожди, мол, доберемся и до тебя, расквитаемся!

ВОСЕМЬ ПРОТИВ ДВАДЦАТИ

Много уже лет прошло после войны. Не все виденное сохранилось в памяти. Но отдельные эпизоды, события видятся как наяву. Вот, скажем, недавно попал мне в руки архивный документ - "Отчет о боевой работе и учебно-боевой подготовке 16 ГИАСП за апрель 1945 г.". Перелистал его, глянул на схему одного из боев - и до мельчайших деталей вспомнил все...

День 18 апреля выдался солнечным. Вполне понятно, что хорошие погодные условия благоприятствовали интенсивным полетам, и командир незамедлительно позаботился' об этом уже с самого утра. Группами по четыре - восемь самолетов уходили на боевое задание истребители.

Вражеская авиация пыталась наносить удары по нашим наступающим войскам, и в воздухе то и дело появлялись фашистские самолеты. Правда, бомбардировщиков стало у врага заметно меньше. Главным образом, это были "Фокке-Вульфы-190", взлетающие с бомбовой нагрузкой,

чтобы наносить штурмовые удары и, освободившись от груза, вести воздушный бой с нашими самолетами.

В 10 часов сорок минут восьмерка наших истребителей, ведомая гвардии старшим лейтенантом Суховым, повторно вылетела на прикрытие боевых порядков наземных войск в район Зелессен - Шпремберг - Шпревитц. К району прикрытия самолеты подходили на высоте 2600 метров. Боевой порядок - ударная четверка во главе с Суховым (Кутищев, Кудинов и я) и четверка прикрытия (ведущий Бондаренко, его ведомый - Душанин, вторая пара - Березкин и Руденко). Строй - "правый пеленг", близкий к строю "фронт", эшелонированный по высоте в виде этажерки, превышение между четверками - 800- 1000 метров.

Вышли на Шпремберг. Сухов скомандовал:

- Внимание, разворот на сто восемьдесят! Группа повторила маневр ведущего, но выполнить разворот до конца не успела, как последовало предупреждение Сухова.

- Внимание, я - "полсотни". Под нами четверка "фоккеров".

Вот они идут - метрах в пятистах ниже нас. Курс - 120-130 градусов.

Сухов продолжал:

- "Двадцать пятый"! Я - "полсотни". Будьте внимательны и... прикройте!..

- Понял: я - "двадцать пятый", - ответил ведущий второй четверки Бондаренко. А Сухов уже поворачивает свой истребитель в сторону солнца, занимает исходное положение для атаки. Мы - рядом. А "фоккеры", не замечая нас, идут своим курсом.

- Я - "пятидесятый": атакую! - и сразу же левым полупереворотом сверху под ракурсом в одну четверть Сухов атаковал ведомого второй пары "фоккеров". Гитлеровец лишь в последние секунды заметил атакующий его истребитель и попытка резким уходом вверх увернуться от огня, но, потеряв скорость, завис в верхнем положении боевого разворота. Сухов стремительно сближался с целью. Дистанция - 100 с лишним метров. Очередь - и "фоккер" загорелся.

Но в момент, когда Сухов выходил из атаки, на него ринулся другой "фокке-вульф". Это заметил ведомый Сухова младший лейтенант Кутищев и в пятидесяти метрах сразил фашиста. Вражеский истребитель перевернулся на спину и, вспыхнув, пошел к земле.

Я в это время атаковал первую пару вражеских самолетов, но неудачно: выполнив полупереворот, на большой скорости не смог зайти "фоккеру" в хвост и проскочил мимо. Однако фашиста это не спасло: мой ведомый младший лейтенант Кудинов тоже с полупереворота атаковал его и метров с семидесяти сразил.

Три "фоккера" сбиты. Остался один. Вот он левым боевым разворотом пошел вверх, тянет все выше, идет в сторону солнца. Но за ним сверху зорко наблюдает ведущий второй пары прикрытия лейтенант Березкин. Он тут же передает Бондаренко:

- "Двадцать первый", я - "тридцатый". Впереди, ниже - "фоккер".

- Вижу! Я - "двадцать первый". Атакую - прикрой! Это приказ. Березкин выполняет его - идет вслед за выполняющим атаку Василием Бондаренко. Сверху сзади, под две четверти "фоккер" вписывается в прицел. Стволы истребителя брызнули огоньками - и четвертый гитлеровец прекратил свое существование. Мы видим, как он падает, как небо по вертикали

перечеркивает еще одна дымная полоса.

Но тут в шлемофоне послышался торопливо-взволнованный голос:

- Внимание, я - "пятьдесят шестой". "Фоккеры"!

Это предупреждал нас Кудинов. Он заметил на одной с нами высоте восемь нарастающих точек. Вражеские истребители! Идут на сближение. Правым пеленгом, с превышением пары над парой.

Фашисты увидели и нас, и группу Бондаренко, сбросили бомбы и устремились вперед, чтобы завязать бой с нашей четверкой.

Я находился метров на 200 выше противника и своей парой первым атаковал ведущего - сверху в хвост. Открыл огонь, когда до цели было уже меньше ста метров - бил наверняка. И не промахнулся! Когда мы с Кудиновым выходили из атаки, на него насел напарник только что сраженного мной "фоккера".

Это увидел Сухов, находившийся выше, и предупредил Кудинова. И не только словесно, но и решительными, молниеносными действиями: его истребитель с цифрой "50" на борту буквально свалился с высоты на крестатую машину. Две короткие очереди - и "фоккер" вспыхнул.

Мы навязали врагу бой на вертикалях. Группа Бондаренко находилась выше всех и не давала фашистам занять выгодное положение для атаки.

В разгаре боя Сухов услышал предупреждение станции наведения: на подходе еще одна, уже третья, группа самолетов противника. И буквально тут же Березкин передает:

- Я - "тридцатый". Вижу шестерку "фоккеров" п выше нас - пару "мессеров".

- "Двадцать первый", я - "пятидесятый": атакуйте противника. Я набираю высоту! - приказал Сухов.

- "Тридцатый", я - "двадцать первый". Следите за "мессерами", - тут же передал Березкину Бондаренко. - Я атакую!

Атака последовала незамедлительно. Объектом ее оказался ведущий второй пары, теперь уже общей группы "фоккеров". Дистанция - 75 метров. Огонь! Трассы буквально впиваются в истребитель врага, и он заваливается набок.

Когда Бондаренко горкой стал выходить из атаки, на него ринулся "фокке-вульф", но трасса Душанина умерила пыл вражеского летчика. Подбитый самолет правым переворотом вышел из боя и ушел на запад. Ожесточенность воздушной схватки нарастала.

"Фоккеры" под натиском краснозвездных машин пытались встать в оборонительный круг, но замкнуть его из-за наших активных атак им никак не удавалось.

Четверка Сухова, набиравшая высоту, была атакована "мессерами". Кутищев вовремя заметил это и заградительным огнем не подпустил их к товарищам. "Мессеры" ушли вверх. Но сам Кутищев оказался в опасности: на него насел "фоккер", и теперь уже я пришел товарищу на выручку и отбил атаку.

Наблюдаю за "фоккером". Вот он выполнил переворот, идет вниз, пикирует. Явно намерен кого-то атаковать. Присмотрелся. Вот оно что! Оказывается, в это время у земли работали наши штурмовики. Переворот - и мой истребитель преследует врага. Короткой очередью отпугиваю "фоккера", и его "интерес" к "илам" тут же пропадает: надо спасать собственную шкуру! "Фоккер" боевым разворотом в сторону солнца пытается уйти из-под моего огня.

Неотвязно следую за ним. Нас разделяет метров сто. Противник перекладывает машину с крыла на крыло, и я не пропускаю удобного момента нажимаю гашетку. Еще одним истребителем у врага стало меньше!

Лейтенант Березкин, находившийся в течение всего боя "на высоте положения" - над боевым порядком - увидел, как один "фоккер" проник в нашу группу и виражит там. "Того и гляди, кого-нибудь собьет!" - забеспокоился Березкин. Посмотрел вверх. Противника нет. Значит...

Вячеслав тут же выполняет глубокую спираль и выходит "фокке-вульф" в хвост. Расстояние сокращается, летчик сосредоточен, - бить надо только наверняка! Фашист заметил погоню и что было силы потянул ручку на себя.

- Не уйдешь! - произнес Березкин и тоже потянул ручку. И когда до противника осталось метров пятьдесят, Березкин дал очередь. "Фоккер" вспыхнул и камнем пошел к земле.

Воздушный бой стал постепенно ослабевать, а вскоре и вовсе прекратился. Вражеских машин уже не было - мы своей восьмеркой остались хозяевами положения.

Сухов запросил наземную станцию, можно ли выполнить "тридцать три" - и получил от "Тигра" согласие: значит, идем на свой аэродром.

В полку уже знали о нашем бое, и пока мы еще находились в воздухе, там уже дописывался боевой листок.

Плотным строем восьмерка прошла над аэродромом. Ведущий скомандовал:

- Роспуск!

Садись, заруливали, покидали кабину - и спешили к своему ведущему на доклад. Здесь, в ожидании пока за нами подойдет машина, Сухов накоротке сделал разбор.

Машина подъехала и, забрав нас, доставила прямо к командному пункту. Старший лейтенант Сухов подошел к командиру, четко вскинул руку, стал докладывать:

- Товарищ майор, задача на прикрытие войск в районе Зелессен Шпремберг - Шпревитц выполнена. Вели бой с тремя группами вражеских самолетов общим количеством двадцать машин, сбили девять...

Командир улыбается: приятная весть радует его. Уточнил, кто сколько сбил. Сухов сказал:

- Бондаренко и Голубев - по два, Кутищев, Кудинов и Березин - по одному.

- А вы?

- И я два...

- Молодцы, ребята! - сказал замполит. А командир добавил:

- Теперь - отдыхать: работенка предстоит еще немалая.

ВРАГ НЕ СДАЕТСЯ

По окончании летного дня, уже в сумерки, усталые от напряженных воздушных боев, мы, прежде чем пойти отдыхать, спешили взглянуть на карту. Красные флажки стремительно перемещались все дальше и дальше на запад. Нам виделись огромные клещи возмездия, могучей и сильной рукой фронтов сжимавшие кольцо вокруг Берлина. Войска под командованием Маршалов Советского Союза Г. К. Жукова, К. К. Рокоссовского, И. С. Конева, сокрушая на своем пути вражескую оборону, неудержимой лавиной продвигались к столице рейха.

В районе Бреслау и Котбуса были окружены крупные группировки противника. Не сбавляя темпа, наступавшие фронты двигались вперед, оставив блокированного противника у себя в тылу.

Советские воины - от солдата до маршала - были охвачены единым порывом: "Даешь Берлин!". Он был совсем уже недалеко. А там близка и Победа!.. И войска спешили, и не было силы, способной устоять перед их натиском, способной остановить неудержимый "девятый" вал.

Сверху мне всякий раз отчетливо видны бесконечные вереницы автомашин с войсками, боеприпасами, другими важными грузами. Спешат на запад железнодорожные составы. Волна за волной идут на запад тяжело груженные бомбардировщики - "Туполевы", "петляковы", над самой землей проносятся "ильюшины" - "ди шварце тодт", как окрестили их сами гитлеровцы. Небольшими труппами, на разных высотах, стремительно проносятся юркие истребители "лавочкины", "Яковлевы".. Они прикрывают своих боевых товарищей из бомбардировочных и штурмовых полков, очищают небо от врага.

Всей своей мощью наша армия нацелилась в сердце фашизма.

Гитлеровцы отступали. Противник поспешно покинул и аэродром Ютерборг, что 8 шестидесяти километрах юго-западнее Берлина. Этот аэродром - один из старейших в Германии. Еще в недавнем прошлом здесь находилась высшая школа воздушного боя, готовившая асов для гитлеровских "Люфтваффе".

Теперь в Ютерборге - один из полков нашей дивизии, а именно 104-й гвардейский истребительный, который и прикрывал свои войска в районе Берлина.

Штаб дивизии в это время находился вместе с 16-м гвардейским истребительным авиаполком в Бурау.

После обеда, часов в шестнадцать, командир дивизии полковник Покрышкин вызвал меня к себе и велел подготовить наши самолеты к вылету. Я спросил:

- Пойдем на боевое задание?

- Нет, - ответил Александр Иванович, - слетаем в сто четвертый, в Ютерборг, посмотрим, как разместились, как там идут дела. Полетим рано утром... Да, передай, чтобы Ут-2 тоже подготовили: если погоды не будет, полетим на нем...

Не раз я убеждался в предусмотрительности своего командира. И на этот раз он тоже оказался прав: поднявшись рано утром следующего дня, я сразу же глянул в окно. Погоды не было: низкая облачность нависла над землей, видимость не превышала 150 метров. В считанные

минуты оделся, поспешил к метеорологам. Александр Иванович уже проанализировал с ними обстановку.

- Готовь у-тэ-два! - приказал он мне. - Минут через пятнадцать подъеду...

Вскоре мы уже были в воздухе. Шли на высоте метров 30-40. Покрышкин отлично ориентировался, как мы, летчики, порой говорим, "по столбам", и через час мы были над Ютерборгом. Сделали круг, совершили посадку. Нас встретили командир части полковник Бобров и его замполит. Комдив поздоровался с ними, сел в машину и сказал:

- На командный пункт!

В ожидании техника я остался у самолета. Вскоре подъехал инженер полка с несколькими техниками. Я сказал, что замечаний нет и выразил желание осмотреть аэродром и городок. Один из техников занялся осмотром и подготовкой нашего самолета к очередному вылету, а мы поехали к ангарам. Они наполовину оказались заглубленными, и только немного стены и крыша выходили на поверхность. В ангарах еще стояла "мессершмитты" и "фокке-вульфы", очевидно, выведенные из строя.

Поехали дальше. По пути заметил, что по всему городку, то тут, то там, даже между зданиями, виднелись сложенные штабелями ящики с боеприпасами. Там снаряды, гранаты, фауст-патроны... Как видно, здесь готовились к длительной обороне.

Побывали в казарме, в столовой для летного состава и других помещениях. В одном из залов стояли обтянутые коричневой тканью стенды, а на них висело много фотографий размером 9 x 12 в черных рамках. Нетрудно было догадаться, что с фотографий смотрели выпускники этой школы, заплатившие жизнью за попытку осуществить бредовые идеи фюрера. Он не жалел для них "железных крестов" - многие были сфотографированы при всех своих регалиях. Почти все эти фашистские выкормыши сложили головы на Восточном фронте - так именовался он в гитлеровских документах.

Глядя на эти фотографии, я невольно ловил себя на мысли, что, быть может, этот или вот тот молодой сбит моим командиром, мной или кем-то из моих товарищей...

Мои раздумья нарушила стрельба. Где-то за окнами раздавались автоматные очереди. Мы вначале не придали этому особого значения и продолжали свою необычную экскурсию.

Но странное дело - стрельба не только не утихала, а, напротив, усиливалась. Инженер забеспокоился. Мы вышли, чтобы узнать, в чем дело. Вот по направлению к юго-восточной границе аэродрома помчалась группа вооруженных солдат. За ними спешили техники, механики. Чувствовалось что-то неладное. Инженер показал мне, где находится штаб полка, вскочил в машину и уехал на аэродром.

Нескольких офицеров,, обогнавших меня, я безошибочно принял за штабных работников.

- Что произошло? - спросил я. И тут же услышал в ответ:

- Немцы на аэродроме!

В штабе я первым делом спросил:

- Где Покрышкин?

- Кажется, на командном пункте! Там же и начштаба дивизии, - ответил мне один из офицеров и тут же объявил боевую тревогу. От него узнаю некоторые подробности: в районе стоянки третьей эскадрильи неожиданно появилась большая группа гитлеровцев. Наши воины вступили в бой.

Начальник штаба звонит с КП:

- Организовать оборону штаба, я сейчас приеду!..

Мы быстро занимаем щели, отрытые недалеко на случай бомбежки. Штабной домик становится своеобразным опорным пунктом.

Тем временем поступают тревожные вести: противник начинает обходить аэродром южнее. Стрельба усилилась. Уже все авиаторы - и летчики, и техники вместе с воинами обслуживающих подразделений стали пехотинцами, окапываются. Управление обороной ведется с командного пункта, разместившегося в землянке на аэродроме. Непосредственное руководство боевыми действиями на местах осуществляют комэски Комельков, Рум и Вильямсон. Общее руководство обороной аэродрома взял на себя Покрышкин.

Подъехал начальник штаба, подозвал одного из офицеров и передал ему приказание комдива: у передней стойки шасси каждого самолета вырыть яму, чтобы можно было опустить в нее колесо. Тогда опустится нос истребителя и можно будет вести огонь из самолетного оружия по наземным целям.

Офицер помчался в первую эскадрилью. В другие эскадрильи это приказание было тут же передано по телефону.

То в одном, то в другом месте бой вспыхивал с новой силой, трещали автоматы, ухали гранаты.

Во второй половине дня поступило донесение: "Большая группа противника подошла к границе аэродрома, но затем, поспешно повернув на юг, скрылась в лесу".

Штабники склонились над картой, стремясь разгадать намерение противника. В это время пришла новая тревожная весть:

- Танки!..

Положение складывалось довольно критическое. Но несколькими минутами спустя поступило ободряющее уточнение:

- Наши танки!..

Оказалось, в штаб дивизии было сообщено, что 104-й истребительный полк ведет наземный бой с крупными силами котбусской группировки врага, прорывающимися из окружения. Начальник штаба дивизии полковник Абрамович с КП связался с танкистами, и они не замедлили прийти нам на помощь.

На свою точку базирования мы возвратились только на следующий день.

Александр Иванович шутил по поводу авиации, ставшей на день пехотой. А я размышлял о том, что на войне всякое бывает. Кто думал, что придется получить боевое крещение в наземном сражении? А получили!..

БЕРЛИН В ОГНЕ ВОЗМЕЗДИЯ

По всему чувствовалось, что война с фашистской Германией на исходе. Советские войска, словно загнанного зверя, обложили врага со всех сторон в его логове - Берлине. Уже идут упорные уличные бои на подступах к городу. Каждый квартал, каждый дом гитлеровцы превратили в крепость, опорный пункт. Для защиты столицы рейха командование сосредоточило много отборных частей, была проведена "тотальная" мобилизация всего мужского населения.

Советские войска, ведя трудные, ожесточенные бои, шаг за шагом продвигались вперед, к центральной части города.

Уже рядом рейхстаг. Фашисты под прикрытием ураганного огня из всех видов оружия то и дело бросаются в контратаки. Но советские воины, очищая улицу за улицей, здание за зданием, пробиваются к рейхстагу. И вот 30 апреля начался его штурм.

...Вспомнилось, как две недели тому назад, под вечер 15 апреля, у нас состоялся митинг личного состава, на котором было зачитано Обращение Военного Совета фронта.

"Пришло время, - говорилось в Обращении, - подвести итог страшных злодеяний, совершенных гитлеровскими людоедами на нашей земле, и покарать преступников... За нашу Советскую Родину!.. Вперед, на Берлин!".

16 апреля. Раннее туманное утро вдруг озарилось яркими вспышками. Громыкнул первый залп. Десятки тысяч орудий и минометов посылали смертоносный груз возмездия на головы фашистов.

Битва за Берлин началась!

А когда рассеялся туман, сотни наших самолетов-штурмовиков, бомбардировщиков, истребителей сопровождения и прикрытия поднялись ввысь и взяли курс к линии фронта.

...В воздухе стоит сплошной гул моторов. Завязываются яростные воздушные бои. Гитлеровские летчики пытаются преградить путь нашим бомбардировщикам и штурмовикам. Но тщетно. Воздушные бои не прекращаются. В тот день только летчики нашего полка сбили пять вражеских самолетов. А сколько их было сбито летчиками 1-го Украинского фронта, летчиками всех наших наступающих фронтов? Сколько ярких эпизодов, сколько примеров мужества и отваги!

...Возвращаясь с боевого задания, четверка старшего лейтенанта В. Бондаренко недалеко от нашего аэродрома на высоте тысяча метров встретила пару "Фокке-Вульф-190" и с ходу атаковала ее. С первой же атаки Бондаренко сбил ведущего, а второго ребята принудили сесть "на живот" прямо перед собой - на автостраду. Но солдаты столкнули "фоккера" на обочину, чтобы он не мешал движению нашего автотранспорта. Фашистский летчик и не пытался бежать: это было просто безрассудно. Он выбрался из кабины и, вскинув вверх руки, предпочел плен. Все чаще вражеские летчики уклонялись от боя, а нередко перелетали на нашу сторону и сдавались в плен.

Как всегда, в боевых порядках наших войск на переднем крае находилась станция наведения, которая давала нам информацию о воздушной обстановке, сообщала, где находятся самолеты противника, сколько их, какого типа, на какой, примерно, летят высоте, - и наводила на них.

Помню, было это 27 апреля. Идут воздушные бои. Под конец дня над передним краем

появилась четверка "фоккеров". Они на большой скорости снизились и оказались в районе нашей станции наведения.

На нашей радиоволне слышалась ломаная русская речь:

- Не надо стреляйт! Мы будем делать посадка...

И, не выпуская шасси, "фоккеры" один за другим произвели посадку "на живот". Сели удачно - ни один не загорелся. Летчики вылезли из кабин и подняли руки.

Начальник парашютно-десантной службы дивизии майор Макиенко, находившийся как раз на станции наведения, предложил перелетевшим фашистам через радиостанции своих самолетов обратиться к немецким летчикам с призывом прекратить сопротивление и последовать их примеру.

В последние дни апреля напряжение воздушных боев снизилось. Вылетая на боевое задание в район Берлина, мы подвешивали под истребителями по двухсотпятидесятикилограммовой бомбе и сбрасывали их на засевшего в городе врага.

Первой вылетела восьмерка, ведомая Николаем Трофимовым. Он привел ее на Берлин на высоте 2000 метров, отыскал объект, по которому следовало нанести удар. По команде Трофимова восьмерка перестроилась в боевой порядок "пеленг". Вначале вступило в действие ударное звено. Переворот через крыло, почти отвесное пикирование на цель. Снова команда - теперь на сбрасывание бомб. Затем - выход из пикирования, набор высоты. Теперь первое звено становится в прикрытие, а второе наносит удар.

Бомбометание произведено. Противника в воздухе нет. Истребители ведут пулеметно-пушечный огонь по укрывшемуся внизу врагу, выполняют несколько заходов и берут курс на свой аэродром.

Надо сказать, что точность бомбометания с пикирования очень высокая, и мы поражали цели с большим эффектом.

Так идея нашего комдива была полностью реализована: в те дни, когда истребителей противника было мало, мы выполняли роль истребителей-бомбардировщиков. Этот метод боевых действий особенно пригодился нам в боях за Берлин.

Вскоре мы отпраздновали под Берлином Первомай. Отмечали его в боевой обстановке, с необычным подъемом. У каждого душа радовалась: вот-вот закончится война. И, наконец, - свершилось! 2 мая поверженный враг капитулировал.

5 мая мы с Александром Ивановичем поехали на автомашине в Берлин интересно было посмотреть его. Долго ехали по улицам, с обеих сторон которых еще дымились пожарища, мрачно глядели на нас пустыми глазницами окон полуразрушенные дома. А вот и опаленное взрывами, исеченное осколками и пулями здание с колоннадой. Рейхстаг!.. Добрались мы, наконец, до волчьего логова! Символ фашизма - орел, сжимающий в когтях паучью свастику, сброшен с фронтона советским солдатом. И наверху, на куполе чужие ветры полощут наше победное красное знамя. А стены, колонны рейхстага сплошь испещрены надписями - автографами победителей. Расписались и мы на рейхстаге, осмотрели его и затем вышли на площадь, постояли у Бранденбургских ворот. Некогда были они свидетелями парадных шествий гитлеровцев, здесь маршировали колонны выкормышей фашизма, гремели оркестры и бесновался в истерике фюрер, опьяненный бредовыми планами мирового господства.

А теперь?.. Пустынная площадь усыпана обломками кирпичей и стекла, осколками, снарядами и патронными гильзами. Тянет пороховой гарью. И словно ниже стали они, Бранденбургские ворота...

Враг сломлен. Но еще не добит. Отчаянно сопротивляются фанатики, надеются на какое-то чудо, на спасение, отказываются капитулировать.

7 май мы полком перебазировались из района Берлина в Гроссенхайн, что под Дрезденом. Аэродром, по-видимому, был здесь специальный, для самолетов, проходивших испытания: широкая и длинная бетонированная взлетно-посадочная полоса, хорошо оборудованные стоянки, ангары, мастерские. На аэродроме мы увидели груды разбитых, искореженных самолетов различных типов. Здесь были "мессершмитты" различных модификаций - 109, 110, 220; "Фокке-Вульф-190", "Юнкерс-87", 88, "Хейнкель-111" и даже американские "летающие крепости" Б-17.

Больше всего заинтересовали нас новинки "Люфтваффе" - искореженные самолеты Ме-163 и Ме-262 с реактивным жидкостным и турбореактивными двигателями. Мы знали, что гитлеровское командование делало на них большую ставку и хвастливо заявляло в листовках и по радио, что, дескать, скоро русской авиации не поздоровится. Но наши летчики уже встречались и с этим "секретным оружием" противника. Николай Старченков, Павел Еремин, Николай Трофимов вели бой с Ме-262, и не таким он оказался страшным, этот новый вражеский истребитель, обладавший огромной - для того времени - скоростью. Был он, правда, лучше вооружен, чем любой истребитель с поршневым двигателем. Но советские асы метко поражали и сбивали и их, как уничтожали и все другие, обычные типы вражеских самолетов.

Рядом с аэродромом находился хорошо благоустроенный авиагородок. Весь он утопал в зелени. Особенно много было кустов сирени, высаженных вдоль аллей. Сирень цвела, воздух был настоян на ее аромате. Дышалось как-то легко, свободно: мы чувствовали приближение Победы.

Кроме полков нашей дивизии, на этом аэродроме уже стояло другое соединение, оснащенное самолетами Ла-7.

Мне предстояло возвратиться к прежнему месту базирования и забрать там наш УЛа-5, который остался на старой точке.

Полетел туда на Ут-2, а в Гроссенхайн - на УЛа-5. Решил показать соседям, что "и мы не лыком шиты". Прошел на бреющем на большой скорости, над полосой сделал "восходящую бочку", затем левым боевым разворотом набрал высоту, выполнил переворот, "петлю Нестерова" и стал заходить на посадку. Перед четвертым разворотом выпустил шасси и сел на бетонированную полосу.

...Восьмой день мая сорок пятого подходил к концу. Техники и механики хлопотали у самолетов, заканчивая подготовку их к боевым вылетам. Летчики шли на отдых в авиагородок, где в трехэтажном здании разместился весь личный состав полка вместе со штабом. Мне отвели комнатку на первом этаже. Кровать, небольшой столик - вот и вся мебелировка. На столике два огромных букета сирени, от чего воздух как бы загустел и буквально опьянял своим ароматом.

Я мысленно поблагодарил наших девушек за цветы, лег отдыхать и вскоре уснул мертвецким сном. Среди ночи меня разбудила стрельба, топот бегущих куда-то людей, возбужденные голоса. Я вскочил на ноги, но никак не мог понять, что произошло. Мне вначале показалось, что на городок напал противник. Я достал из-под подушки пистолет, взвел курок, быстро

направился к двери, рванул ее на себя. А там - торжество, сияющие лица однополчан.

- Ура! Победа!

- Войне конец! - пробегая по коридору, радостно кричал наш полковой писарь.

Минуту спустя я был уже среди ликующих друзей и вместе с ними разрядил вверх всю обойму своего пистолета. Небо было расцвечено огнями ракет, ухали зенитки, прикрывавшие наш аэродром. Пулеметные и автоматные очереди рассекали ночную тьму. Все обнимались, целовались, поздравляли друг друга с событием, которого так долго ждали, к которому шли трудными фронтовыми дорогами.

Это был наш салют в честь Победы, в честь наших отважных воинов, вы честь великого советского народа-победителя.

Я вдруг почувствовал себя освободившимся от какого-то невидимого груза, который все время давил на протяжении войны, плечи словно поднялись выше и расправились.

Конечно же, никто не сомкнул глаз в эту памятную ночь. А утром воины собрались у радиоприемника, настроенного на родную Москву. Наконец, знакомый голос Левитана поведал миру весть о капитуляции фашистской Германии.

ПОСЛЕДНИЙ БОЙ

Каким он был желанным, памятный день 9 мая 1945 года!.. И вот он пришел! Мы спешили к нему трудными военными дорогами, мы шли к нему с тяжелыми боями, теряли друзей, обжигали сердца болью утрат. Но шли безостановочно, твердо веря в правоту своего ратного дела, веря в победную силу наших дней, нашего оружия, нашего духа. И вот - Победа!..

Но не сказочный ли это сон? Не чудится ли мне все это - сияющие лица однополчан, их радостные возгласы, фейерверки салютной пальбы?..

Почему же я снова в кабине боевого истребителя, почему ищу в небе врага, а под крыльями вижу идущие по автостраде танки? Это - наши танки, краснозвездные, опаленные пламенем жарких сражений.. Они держат курс на Прагу. Я - тоже. Вчера утром, после бурного ночного ликования командир нашего полка майор Григорий Речкалов собрал весь личный состав, поздравил с Победой, но тут же сказал:

- Несмотря на то, что фашистская Германия капитулировала, враг еще не добит. Есть еще отдельные группировки гитлеровских войск, командование которых отказывается сложить оружие...

Мы узнали, что на территории Чехословакии группа армий "Центр" не приняла капитуляцию. Сорокатысячный гарнизон гитлеровцев в Праге ведет боевые действия против восставших, разрушает город.

Пражане по радио обратились к советскому командованию с просьбой о помощи. И вот 3-я гвардейская танковая армия спешит выручить братьев.

- Товарищи! - продолжает Речкалов. - Нашему полку поставлена задача прикрыть танковую армию от возможных ударов с воздуха и столицу Чехословакии Прагу. Еще одно усилие - и враг будет окончательно разбит! Задача ясна?

- Ясна, - загудели голоса.

А рядом - кто-то с горечью произнес:

- Вот тебе и кончилась война...

- Ничего, теперь уже скоро кончится. Песенка Гитлера спета!..

- Вопросы есть? - громко произнес командир. - Нет? Тогда летному составу остаться, всем остальным - по своим местам!

Техники, механики, оружейники, возбужденные сообщением командира, быстро расходились по стоянкам. А мы, летчики, стоим, слушаем теперь уже начальника штаба полка подполковника Датского. Он зачитывает только что составленный график вылетов, сообщает очередность.

Боевой день 9 мая начался.

В 11 часов вылетела первая четверка, ведомая капитаном Трофимовым, и взяла курс на Прагу. Некоторое время спустя пошла на взлет четверка капитана Старчикова. Затем с установленным интервалом уходят четверки майора Федорова, старшего лейтенанта Сухова, майора Еремина.

От точки базирования до Праги немногим больше ста километров. По штурманским расчетам на патрулирование над Прагой нам оставалось 15, максимум 20 минут.

Весь день прикрываем Прагу и наши танки, идущие ускоренным маршем через Рудные горы по дороге Дрезден - Прага. В буквальном смысле висим над колонной, прикрываем ее крыльями. Воздушный противник появляется лишь изредка, но в бой не ввязывается - уходит.

К вечеру 9 мая мы по-прежнему продолжаем выполнять ту же задачу.

...Наша четверка уже произвела с утра два боевых вылета. Предстоит еще третий, к которому тщательно готовимся. Осмотрели материальную часть, проверили, полностью ли заправлены баки горючим.

Время 19 часов 10 минут. Пора. Запускаем моторы, выкруливаем на старт и пара за парой взлетаем. Совершаем традиционный круг над аэродромом и берем уже знакомый курс. Самолеты быстро набирают высоту. На подходе к Рудным горам на высоте 2000-3000 метров появляется облачность - ослепительно белая, баллов 4-5, с небольшими разрывами, в окна которых отчетливо просматривается земля. Поля, перелески, речушки. А вон и та дорога, по которой движутся наши "коробочки" - танки, автомашины. Сверху кажется, что они еле-еле ползут. Но мы-то знаем, что скорость их хода километров 40 - 50 в час.

Впереди по курсу появилась горная гряда. Это Рудные горы. Они пролегли с запада на восток, образовав своеобразный защитный пояс от северных ветров.

В воздухе небольшая дымка. А над головой ярко светит солнце. В кабине самолета становится тепло.

Идем на высоту 4000 метров. Прошли Рудные горы, и облачность постепенно исчезла. Внизу узкой лентой извивается Влтава - отличный ориентир, ведущий нас прямо к Праге.

Вдали уже начали вырисовываться очертания сказочного города, о котором мы много слышали и который видели пока лишь только с высоты. Заблестели остроконечные шпили соборов, башен.

Связываемся со станцией наведения, получаем данные о воздушной обстановке: все спокойно, противника не было и нет. Затем запрашиваю Сухова, на смену которого идем. Время 19 часов 20 минут:

- "Полсотни", "полсотни!" Я - "пятьдесят пятый". Иду к тебе. Высота шесть тысяч.

- Я - "полсотни", - отвечает Сухов, - нахожусь над Прагой. Высота пять тысяч.

- Понял! - ответил я и стал внимательно осматривать воздушное пространство в районе Праги, отыскивая группу Сухова. Она должна быть где-то совсем близко. Главное внимание - на нижнюю полусферу: ведь друзья немного ниже нас. Ищу - не вижу. Тогда перевожу взгляд выше. Далеко впереди на горизонте на юго-западе тянется другая цепь гор. Всей четверкой (я, Николай Кудинов и вторая пара - Вячеслав Березкин с Иваном Руденко) подворачиваем вправо, чтобы солнце осталось с правой стороны. И вдруг на остеклении фонаря кабины неожиданно замечаю какую-то точку. Пятнышко на стекле? Муха? Присматриваюсь - теперь мне чудится парящая птица.

Надо посмотреть, что там такое. Иду на сближение, а сам думаю: "Откуда быть здесь орлам, да еще на такой высоте?"

А "птица" все увеличивается в размерах. Теперь я уже отчетливо вижу: самолет! Силуэт не похож ни на Ю-88, ни на Хе-111.

- Внимание! Я - "пятьдесят пятый", - передаю в эфир. - Вижу справа под девяносто самолет.

- Вижу! - почти одновременно ответили Кудинов и Березкин. Услышал наш разговор и Сухов.

А взору уже предстал двухмоторный самолет с крестами на крыльях и свастикой на киле. Теперь я узнаю: это - "Дорнье-217". Подхожу ближе: надо ведь уточнить, зачем пришел он в район Праги. Иду, конечно, с добрыми намерениями: может, решили немцы перелететь к нам - тогда доведем его до аэродрома, обеспечим посадку.

Вдруг "Дорнье" ошестинивается: с турельной установки по нашей четверке полоснула длинная очередь. Быстро выполнив маневр, мы уходим из-под огня. Все обошлось благополучно.

Теперь мы знаем: козь стреляют с "Дорнье", значит, это - недобитый враг. А врага надо уничтожать!

Начинаю догадываться: это разведчик, уточняет обстановку в районе Праги, выбирает объекты для нанесения бомбового удара.

- "Тридцать первый!" - команду Березкину. - Прикройте. Атакую... - и машинально мой палец ложится на гашетку.

С небольшим левым доворотом, со снижением разгоняя свой истребитель, с задней полусферы снизу захожу к "Дорнье" в хвост и открываю огонь из всех точек, а затем, когда до цели остается не более ста метров, прекращаю огонь и правым разворотом выхожу из атаки. "Дорнье" загорелся и, неуправляемый, стал падать. За ним потянулась черная полоса дыма. Вскоре внизу, на окраине Праги, взметнулось пламя. Еще один фашистский "ас" нашел себе

могилу.

По радио я услышал голос станции наведения:

- Молодцы, ребята!

Затем, подтвердив падение фашистского самолета, оттуда же передали приказ: снизиться до двухсот метров и пройти над Прагой.

Мы так и сделали. Покачивая машины с крыла на крыло, пронеслись над Прагой. Краснозвездным истребителям приветливо махали руками пражане. Мы видели на улицах города наши танки, видели массу цветов, которыми ликующие люди встречали своих освободителей.

- "Пеликан"! "Пеликан"! Я - "пятьдесят пятый". Дайте "тридцать три". (Разрешите идти домой).

- Вам - "тридцать три!" - ответила станция. И мы, набрав высоту, взяли курс на свой аэродром.

Это был наш последний боевой вылет. Это был последний воздушный бой, последний самолет, сбитый мной в Великой Отечественной войне.

На аэродроме нас тепло встречали боевые друзья. Поздравляли.

А самолеты? Вокруг них все так же хлопотали техники и механики, делали свою привычную работу: заправляли баки горючим, снаряжали боекомплектом. Но на сей раз пушки с боеприпасами были опломбированы. Война для нас закончилась.

Рано утром 12 мая командир 6-го истребительного авиационного корпуса генерал-лейтенант авиации Утин, начальник штаба корпуса генерал-майор Семенов, командир нашей дивизии полковник Покрышкин и я выехали в Прагу. Хотелось осмотреть замечательный город, спасенный советскими войсками от разрушения. На Вацлавской площади мы попали в людской водоворот. Нас горячо обнимали пражане, осыпали цветами, качали. Разговорились. Да-да, они видели, как позавчера утром упал большой фашистский самолет.

Вечером мы той же дорогой возвращались в Гроссенхайн. Обгоняли колонны исхудавших возбужденных людей, повозки, над которыми возвышались цветные флажки. По ним мы узнавали: французы, поляки, итальянцы и немцы-антифашисты - вчерашние узники гитлеровских концлагерей. Это шли из фашистской неволи, возвращались к жизни, спешили к родным очагам те, кого гитлеровцы обрекли на гибель. Они радостно приветствовали нас - своих освободителей.

Тихо догорал закат. Дышалось полной грудью. Война окончилась!

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

БОЙЦЫ ПАРТИЙНОЙ ЗАКАЛКИ

Свою родословную наш полк начал в предвоенном, 39 году, 12 сентября. Именовался он тогда 55-м истребительным авиаполком и дислоцировался в Кировограде. В 1942 году он был переименован в 16-й гвардейский ИАП. Вместе с другими родственными полками прославленной 9-й гвардейской авиадивизии наш полк прошел большой и славный боевой путь. Дивизия, кстати, вначале именовалась 216-й истребительной, была создана в мае 1942 года на базе военно-воздушных сил 27-й армии и входила в состав 4-й воздушной армии Южного

фронта. Командиром дивизии был назначен Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. И. Шевченко, военным комиссаром - бригадный комиссар Д. К. Мачнев. Помимо 16-го гвардейского истребительного полка, в состав этой дивизии вошли 88-й и 149-й истребительные авиаполки, тоже имевшие известный боевой опыт.

В период формирования новой дивизии полки вели боевую работу, прикрывая наши наземные войска, ведя штурмовку и разведку вражеских сил в районе Изюм - Барвенково и в среднем течении Северного Донца.

В составе Южного фронта дивизия прошла боевой путь от реки Миус до Таврии, участвовала в освобождении Таганрога, Мариуполя, Мелитополя. За успешные боевые действия при освобождении Мариуполя 10 сентября 1943 года дивизия получила почетное наименование Мариупольской. Части дивизии участвовали затем в боях под Яссами, а с июля 1944 года - в составе 1-го Украинского фронта вели бои за Львов, воевали на территории Польши, Германии, брали Берлин. И здесь дивизия получила второе почетное наименование - Берлинской. После взятия Берлина дивизия освобождала Прагу.

Полки 9-й гвардейской авиадивизии произвели за период войны 33 654 боевых самолето-вылетов, провели 1333 воздушных боя, в которых сбили 1147 самолетов противника. Много вражеской живой силы и техники было уничтожено на земле штурмовыми и бомбардировочными ударами. Было произведено 64 перебазирования и пройден общий боевой путь в 8950 километров.

Страна высоко оценила боевые заслуги личного состава: 567 человек были награждены орденами и медалями (всего награждений было 1512). В дивизии выросло 56 Героев Советского Союза, четыре дважды Героя и первый в стране трижды Герой - А. И. Покрышкин.

На боевом знамени дивизии засияли ордена Ленина, Красного Знамени, Богдана Хмельницкого...

Шли годы. Годы великих свершений. Годы революции в военном деле. Советская авиация стала реактивной. Бесстрашные наши соколы покоряли высоты, штурмовали рекорды скорости. Началась эра освоения космоса. И первый человек, побывавший в необъятных просторах Вселенной, был гражданином СССР.

...14 июля 1963 года радиостанции Советского Союза передали сообщение ТАСС о запуске очередного космического корабля "Восток-5", пилотируемого Валерием Федоровичем Быковским.

Советские люди торжествовали. Радовался весь мир. А для меня это был двойной праздник. Дело в том, что Валерий Быковский был моим питомцем.

...После успешного окончания в 1955 году Качинского военного училища летчиков-истребителей лейтенант Валерий Быковский вместе с молодыми офицерами Черкашиным, Коленским, Осокиным, Руссаковским и другими прибыл для прохождения дальнейшей службы в строевую авиачасть, которой я командовал.

Чтобы как можно быстрее ввести новичков в боевой строй, мы распределили их по эскадрильям, которыми командовали опытные офицеры-летчики Уханов, Шилов, Клепацкий. Старшие товарищи охотно делились с молодежью мастерством, заботливо учили ее, приобщали молодых к жизни дружного коллектива. Партийная и комсомольская организации уделили новичкам много внимания. Особую заботу о них проявляли заместитель командира полка по

политчасти подполковник Решетняк и начальник штаба полка подполковник Козубенко.

Молодым летчикам были созданы хорошие бытовые условия. Мы сделали все, чтобы после полетов они смогли хорошо отдохнуть, позаниматься, успешно подготовиться к выполнению очередных заданий.

Надо сказать, что с первых же дней своего пребывания в части молодые летчики с большим желанием, с какой-то особой энергией и энтузиазмом стали осваивать новую реактивную технику, овладевать нелегкими видами летной подготовки - полетами в сложных метеоусловиях днем и ночью на боевое применение.

Хорошо помню Валерия Быковского в тот период его становления как летчика, воздушного бойца. Он был дисциплинированным офицером, любил летать, быстро овладевал техникой пилотирования на новом типе самолета, хорошо ориентировался в пространстве. В тех случаях, когда создавалась сложная воздушная обстановка, молодой летчик не терялся, а быстро находил грамотное решение. Он обладал отличной реакцией, был физически выносливым, настойчиво занимался спортом.

Мне, как командиру, приходилось не раз летать с Валерием в зону на проверку техники пилотирования, по маршруту. И я всегда был доволен своим подчиненным, своим питомцем: задание он выполнял четко и умело.

С большой радостью отмечал про себя, что старая кузница летных кадров Качинское училище - готовила для Родины отличных летчиков. Выпускники Качинского училища и в войну показали образцы мужества, мастерства, отваги. Многие удостоились высокого звания Героя...

Советского Союза. Первый в стране трижды Герой Покрышкин - тоже постигал летное искусство в Качинском училище.

И вот встреча еще с одним питомцем знаменитой Качи - Валерием Быковским.

Читал недавно повесть Н. Мельникова о космонавте - пять. Автор воспроизводит рассказ Валерия о себе. Оказывается, помнит космонавт нашу часть, помнит и меня - своего командира.

"...Мне везет на героев, - рассказывает Быковский. - Все время рядом с ними - в аэроклубе, в училище, и в части. О командире полка Голубеве, Герое Советского Союза, я еще не говорил. Так вот, о Голубеве. Спросите у боевых летчиков, многие его знают. Он в войну летал вместе с Покрышкиным, был у него ведомым. Принял нас, юнцов, как своих сыновей. Не пожалел времени, все рассказывал о боях, о летчиках полка".

И еще много интересного вспоминает Валерий Быковский. Читаю - и строки его волнуют сердце: значит, нашу боевую эстафету приняли крепкие, надежные, умелые руки. А это - самое главное!

И нам, людям, всецело посвятивших себя авиации, отрадно быть свидетелями высокого взлета сыновей.

На встречах ветеранов 9-й гвардейской авиадивизии, - а они состоялись в 1967 году в Москве, в 1968 году - в Мариуполе, в 1972 году - в Краснодаре, мы неизменно отмечаем это. Восстанавливаем в памяти события давно минувших дней. Вспоминаем, товарищей. Уносимся мысленно в дни нашей юности.

Сколько раз, в перерывах между боями, в часы затишья, диктовавшиеся капризами погоды, мы

давали волю воображению! Чем ближе чувствовалось дыхание Победы, тем чаще говорили мы о скором будущем, о мирных днях, строили всевозможные планы, уносились мыслями в свои семьи, старались "заглянуть" вперед, в будущее.

Но о чем бы мы ни говорили, о чем бы ни мечтали, всегда заявляли друг другу, произнося эти слова, как клятву: "Останемся живы - будем встречаться как родные".

Скрепленное кровью братство. Что может быть святее этих уз, что может быть сильнее этого святого чувства?.. Война спаяла нас в горячем горниле сражений, а общая цель сплотила всех воинов полка и в целом дивизии в единую боевую семью.

Окончилась война. Добыта долгожданная Победа. Одни остались служить, другие - разъехались. Разлетелись по всей необъятной Родине вчерашние техники, летчики, авиамеханики, оружейники, ушли в запас штабные офицеры и политработники'. Родина позвала их строить, созидать, творить. И отныне стали они именоваться ветеранами. У каждого теперь были новые дела, новые заботы. А время мчалось, а время летело. И только память тревожила сердце. Да, клятва боевого братства, обет не забывать былого настойчиво требовали общения.

Летели письма по многим адресам. Друзья вели взаимный поиск - через адресные столы, военкоматы, архивы. Бывший парторг 16-го гвардейского истребительного авиаполка майор запаса С. А. Пыжиков выступил в роли инициатора поисков. Они диктовались не только желанием найти фронтовых товарищей. В письме к бывшему начальнику политотдела дивизии генералу Д. К. Мачневу энтузиаст подчеркнул важную значимость предпринимаемых мер: "...Наши встречи могли бы сыграть немалую роль в воспитании молодежи, в пропаганде славных боевых традиций Советской Армии"...

Подобные письма были посланы бывшему начальнику штаба дивизии Б. А. Абрамовичу, начстрою Л. И. Павленко и другим товарищам.

Вскоре список адресов пополнился. Стали приходиться письма от новых и новых адресатов. Боевые друзья были безмерно рады и счастливы, изъявляли горячее желание повидаться с теми, с кем они рядом плечом к плечу сражались на фронтах войны.

Была создана организационная группа, которую возглавил всеобщий любимец авиаторов Павел Павлович Крюков, теперь уже генерал-майор, Герой Советского Союза.

Первая "представительная" встреча состоялась в столице нашей Родины. В Москву приехало не 20-30 человек, о чем скромно мечтали организаторы этой встречи, а 110 однополчан! Все были охвачены необыкновенным волнением. Шутка ли: прошло 22 года после окончания войны! Поседали друзья, потучнели, а глаза все такие же, задорные, и улыбка такая же, и голос почти не изменился!

Сюда, к Центральному музею Вооруженных Сил пришли Главный маршал авиации Н. А. Новиков, трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин, из Петропавловска-на-Камчатке прилетел Герой Советского Союза А. А. Вильямсон, из Красноярска - авиамеханик В. Коротков, с Урала - летчики Г. Ворошилов, С. Брюханов и оружейница Люба Климова, из Ростова - Герой Советского Союза Василий Дрыгин, из Одессы - начальник штаба дивизии Б. А. Абрамович, из Казани - Герой Советского Союза легендарный Михаил Девятаев, из Полтавы Герой Советского Союза Иван Ильич Бабак.

Генералами стали Григорий Дольников, Николай Трофимов. Их тепло, по-отцовски, обнимает

первый командир прославленной дивизии, тоже генерал-майор авиации А. В. Борман. Рад за своих питомцев, за их счастливую звезду, за высокий взлет.

Крепко обнимаются Аркадий Федоров и Вячеслав Березкин.

А вот Ирина Брагина - как же не узнать ее!.. Была летчицей в женском авиаполку, затем ее назначили помощником начальника политотдела дивизии по комсомолу. После войны окончила "Тимирязевку", аспирантуру, стала кандидатом биологических наук, защитила докторскую диссертацию.

С какой-то особой теплотой, с особым чувством относятся ветераны к Семену Абрамовичу Пыжикову - энтузиасту, организатору этой встречи, положившей начало традиции. Он был парторгом 16-го авиаполка, затем работал в политотделе дивизии. Случилось так, что в 1943 году судьба через 12 лет свела его с бывшим однокашником по ФЗУ Александром Ивановичем Покрышкиным. 40 лет продолжается эта дружба. Сейчас С. А. Пыжиков - директор профтехучилища, которое готовит квалифицированных текстильщиков для прославленного московского комбината "Трехгорная мануфактура".

Майор запаса С. А. Пыжиков - старый коммунист, но в нем всегда горит молодой комсомольский задор и неистощимая энергия партийного организатора и пропагандиста.

Он ведет большую переписку, на его "личном счету" более двухсот адресов ветеранов. Он держит связь с семьями погибших, со школьными музеями боевой славы в Жданове, Краснодаре, Куйбышеве, Фадееве и многих других городов.

Ответственный секретарь Совета ветеранов очень много сделал для однополчан, внес весомый вклад в благородное дело патриотического воспитания молодежи. Недавно С. А. Пыжиков награжден Почетным знаком Советского Комитета ветеранов войны.

По-разному сложились судьбы боевых побратимов. Многие отличились на трудовом фронте. Бывший авиамеханик Юрий Храповицкий стал кандидатом технических наук, награжден орденом Трудового Красного Знамени. Кандидатом технических наук стал также и Зиновий Ройтбурд. Он тоже был авиационным механиком. Теперь - доцент Днепропетровского института инженеров транспорта.

Орденом "Знак Почета" награждены наши однополчане агроном Иван Почка, инженер-конструктор Семен Миндлин, учительница Раиса Есипова. В прошлом офицер штаба А. В. Прилипко удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда. А Федор Пташник, служивший в одном из наших полков авиамехаником, много лет работал секретарем райкома партии на Украине и награжден уже двумя орденами.

Все это узнавалось в ходе встреч.

А их было уже несколько. После московской очень интересная, носившая большой общественно-политический характер встреча осенью 1988 года в Жданове. Дело в том, что 9-я гвардейская истребительная авиадивизия носит наименование Мариупольской. И встреча была приурочена к 25-летию освобождения города от фашистских захватчиков.

Мариуполь занимает особое место в истории нашей дивизии.

В трудную военную осень 1943 года войска южного фронта, прорвав укрепления врага на реке Миус, стали сокрушительными ударами громить оккупантов в Донбассе. Ожесточенные бои велись в Приазовье. В этих боях беззаветно сражались летчики 9-й гвардейской авиадивизии.

Они отважно дрались с врагом в небе Кубани, над "Голубой линией", а в сражениях над Мариуполем приумножили свою боевую славу - сбили сотни фашистских самолетов.

Москва тогда салютовала войскам, освободившим город от презренного врага, а 9-й гвардейской истребительной авиадивизии было присвоено наименование "Мариупольская".

С той поры, где бы ни сражались наши полки, на каких бы фронтах ни воевали, личный состав постоянно держал связь с трудящимися города, с партийными и советскими органами Мариуполя.

Старые рабочие завода Ильича, бесспорно, и сейчас помнят, как наша делегация в составе полковника Д. Мачнева и Героя Советского Союза Н. Лавицкого вручала предприятию бесценный дар - памятное Красное знамя дивизии.

По инициативе учащихся школы э 2 было собрано 20 тысяч рублей на боевой самолет. В школьном музее бережно хранится телеграмма Верховного Главнокомандующего, в которой выражается благодарность учащимся и учителям за их патриотизм.

16 апреля 1944 года купленный на эти средства новенький истребитель с надписью "от школьников Мариуполя" школа передавала одному из отважнейших наших летчиков Ивану Бабаку.

Много вражеских самолетов сбил отважный летчик на этой машине, сражаясь в небе Украины, Молдавии, Польши и, наконец, Германии.

И надо было видеть, как этот город встречал своих любимцев-летчиков, как горячо обнимали мариупольцы Ивана Ильича Бабака через четверть века после тех памятных событий!

Тогда, в 1968 году, в Жданов со всех концов страны на свою традиционную встречу приехали 130 ветеранов. Мы помнили этот город разрушенным, сожженным, разграбленным оккупантами.

А сейчас мы увидели его красивым, просторным, с высокими, светлыми домами, широкими проспектами, увидели его крупным индустриальным центром страны. Город открыл нам свои сердца и дружеские объятия. В двух его районах состоялись многотысячные митинги. Широкое людское море разлилось на площади у памятника В. И. Ленину. Горячие аплодисменты, сердечные слова приветствий, улыбки, цветы сопровождали нас всюду.

Все это волнует, до слез трогает тех, кто четверть века назад освободил этот город от врага. И ветераны не скрывают слез, не стыдятся их.

Проникновенно выступают на митингах наши товарищи. Герой Советского Союза генерал-майор авиации запаса П. П. Крюков вспоминает, как осенью 1941 года мы отступали через Мариуполь, с какой горечью мы оставляли родную землю, как сердца наши сжимались от горя и боли, как закипали они ненавистью к врагу. Но мы отступали, сражаясь до последней возможности, до последнего патрона, устилая каждый километр земли трупами вражеских солдат и обломками фашистских самолетов.

В 1943 году наши гвардейцы снова сражались в этих местах, дрались за Донбасс, за Мариуполь. Теперь господство в воздухе было нашим. Мы жестоко мстили врагу, изгоняли его с нашей священной земли. Мы платили за победу своей кровью.

Многим нашим товарищам не суждено было повзрослеть, стать, как мы, ветеранами, не

суждено было стать отцами, мужьями. Они остались вечно молодыми, двадцати-, двадцатипятилетними. Но они всегда живут в нашей памяти своими делами, своими подвигами во славу Отчизны. Долг был для них свят, честь - превыше всего, даже больше самой жизни. И жизнью своей они добывали Победу, боролись за счастье будущих поколений.

Вот оно, звонкоголосое, пионерское поколение сердечно приветствует нас. Весенним разливом, со знаменами и букетами цветов, под звуки фанфар влилась красногалстучная детвора в зал. Мы встали и взволнованно слушали слова приветствия:

Идут ветераны покрышкинским строем, И солнцем горят на груди ордена, Не все возвратились... погибших героев Мы бережно в сердце храним имена. Спасибо за подвиг, крылатые люди! Мы партии нашей любимой верны. Клянемся трудом созидательным будем Крепить мощь и славу Советской страны!

Ветераны ведут большую работу по патриотическому воспитанию молодежи. На заводе "Сибтяжмаш" в Красноярске трудится механик самолета, комсорг полка Виктор Коротков. Он принадлежит к талантливым лекторам, выступления которых увлекают слушателей, собирают большую аудиторию.

Он читает лекцию легко, уверенно, свободно.

- Я расскажу сегодня о Покрышкине и его учениках, - говорит он. - Я расскажу вам о легендарных людях из племени крылатых...

И зал, внимая ему, видит Покрышкина не книжного - живого, видит с когортой боевых товарищей, питомцев, учеников.

Но дело тут, пожалуй, не только в мастерстве лектора. Главное заключается в том, что Покрышкина знают и любят. Здесь уж, как говорится, "все возрасты покорны".

Во время одной из встреч произошла волнующая и, я бы сказал, символическая сцена. Был объявлен перерыв, и ветераны вышли из зала. В это время по улице, по двое в ряд шли мимо детишки. Остановились. Удивленно, заинтересованно стали смотреть на нас. И тут одна из девчушек, державшая в руках позолоченный осенью кленовый листочек, вдруг быстренько подбежала к Александру Ивановичу и как высший дар от своего шестилетнего сердца вручила ему этот листик. Ребенок не ошибся, чутьем угадал, что это - любимый народом герой - легендарный летчик Покрышкин. За девочкой к Александру Ивановичу подбежала вся группа. И у каждой был в руке яркий листик - источник радости, восторга. Александр Иванович улыбнулся. Его тронула эта детская непосредственность, его взволновала эта сцена. И все видели это. И тоже волновались. И понимали, что и для него, и для детей сейчас не было ничего дороже, чем этот скромный осенний букет багряных листьев.

Хочется рассказать еще об одном случае.

Где бы ни встречались ветераны - в Москве, Жданове, Краснодаре, - они неизменно возлагают венки к памятнику В. И. Ленину, на могилы своих боевых товарищей. Не все знают, что среди яркого многоцветья роз, гвоздик, астр, пионов есть особые цветы. Вон тот, синий, цвета южного неба гладиолус называется "Героям Мариуполя". Он выведен Ириной Викторовной Дрягиной и посвящен боевым друзьям-авиаторам.

Необычной расцветки ирисы, появившиеся у памятника героям-летчикам В. Семенишину и Н. Лавицкому в городском парке города Жданова, - тоже выведены Ириной Викторовной. И растут ее цветы там, где пролегли пути-дороги отважных авиаторов, располагались их фронтовые

аэродромы, где рождались легенды, и откуда в бессмертие уходили герои.

...Очередная встреча. Спешат авиаторы повидаться с друзьями-товарищами. Они радостно возбуждены, и не скрывают улыбки волнения, не унять растревоженной памяти. Объятия, поцелуи, рукопожатия братьев, вместе деливших радости и неудачи, рядом стоявших насмерть в бою и не раз выручавших друг друга из беды, вместе сражавшихся под сенью боевого гвардейского знамени.

Вот в кругу своих питомцев вижу Александра Ивановича Покрышкина. Подхожу. Здравуемся, обнимаемся. Трудно выразить те чувства, которые испытываю я, которые испытывают мои боевые друзья. А что чувствует наш командир? Он никогда не говорит о себе. Он - человек величайшей скромности...

Сын каменщика, 19-летний слесарь-инструментальщик Саша Покрышкин по путевке комсомола поступил в 1932 году в военную школу, где, как предполагалось, должны были готовить летчиков. Но оказалось, стали учить на авиационных техников. Спустя полтора года Александр окончил программу и был послан на год в Ленинград, на курсы усовершенствования. А с 1934 до 1938 года он работал техником авиазвена в Краснодаре.

Но Александра тянуло летать. И в ноябре 1938 года стал он слушателем знаменитой Качинской военной авиационной школы. Вышел оттуда летчиком - и в полк, которому суждено было прославиться в войну героизмом своих отважных питомцев. Тот 55-й ИАП, ставший впоследствии 16-м гвардейским истребительным авиаполком. Покрышкин вырос в нем от рядового летчика до командира этого полка, а затем стал командиром дивизии, в состав которой входил и 16-й ИАП. Здесь он трижды получал высшее в стране отличие. Здесь вел свой необыкновенный боевой счет: 560 боевых вылетов, 156 воздушных боев, лично сбил 59 вражеских самолетов. Здесь воспитал он более 30 Героев Советского Союза и трех дважды Героев. А сколько первоклассных летчиков, мастеров воздушного боя обязаны Александру Ивановичу своим искусством!.. И если просуммировать, то получается, что питомцы его школы уничтожили свыше 600 самолетов врага, много живой силы и боевой техники.

Я знаю Александра Ивановича как человека большой работоспособности. Для него характерны жажда к знаниям, творческое отношение к делу, стремление всегда быть на уровне современных требований военной науки и практики. Много полезного черпал он и в славной истории нашей авиации. В его записной книжке зафиксированы очень ценные мысли великого летчика нашего времени В. П. Чкалова о воздушном бое. А как скрупулезно изучал Покрышкин приемы и методы воздушной борьбы, применявшиеся в свое время великими русскими летчиками-новаторами П. Нестеровым, Е. Крутенем и другими на фронтах первой мировой войны. Внимательно изучал Александр Иванович тактику боевых действий в воздухе, разработанную авиаторами - героями гражданской войны. Несмотря на то, что и техника и тактика за годы, минувшие с той поры, неизмеримо шагнули вперед, молодой летчик понимал, что в боевом опыте представителей старшего поколения истребителей можно найти немало ценного, полезного.

К боевым действиям в воздухе Покрышкин заблаговременно тщательно готовился на земле. Это был творческий подход к делу. А после каждого полета, после каждого учебного "боя" - детальный анализ действий, своих и "противника".

Так, на прочном фундаменте глубоких теоретических знаний совершенствовал Покрышкин свое летное мастерство. Он серьезно готовил себя к боям, помня крылатую фразу: "Летчик - это концентрированная воля, характер, умение идти на риск".

...Война не застала летчика в растерянности. Аэродром, с которого он взлетел навстречу вражеским самолетам, располагался у самой границы. Там, над Прутом, скрестились его трассы с трассами пяти вражеских истребителей. Первый из тех шести десятков фашистских самолетов, которые были им уничтожены за время войны, упал на берег пограничной реки Прут.

...Трудная осень первого года войны. Фашисты нацелились на Москву, штаб нашего авиационного соединения, базирующийся близ Ростова, внимательно следит за крупной танковой группировкой фашистского генерала фон Клейста. Есть предположения, что враг намерен ударить нашим войскам во фланг. Противник решил использовать непогоду для скрытного сосредоточения своих сил.

Как разгадать замыслы фашистов? Наше командование может это сделать, если на воздушную разведку будет послан самый опытный летчик. Это ответственное задание поручается Покрышкину. Он садится в свой "МиГ" и покидает аэродром. Туман сразу же поглотил самолет, едва только он оторвался от земли.

Время идет. Внизу - сплошная пелена: мокрый снег, туман. Но вот появились "окна". Покрышкин всматривается вниз - ничего не видно. Стрелки часов не остановишь. И хватит ли бензина на обратный путь? И вдруг - стога. Какие-то не совсем обычные. Танки! В стороне длинной полосы кустарника, еще! Много их. Стволы нацелены на северо-восток. Группировка Клейста обнаружена! Скорей домой!

Еле-еле дотянул свой самолет Покрышкин до аэродрома. И на карте оперативной обстановки появились необходимые командованию данные, что позволило быстро принять меры противодействия и нанести фашистам сильный удар, изгнать их из Ростова. Отважный летчик-истребитель Покрышкин был награжден тогда орденом Ленина.

А время шло, спешило. Мужало в боях и крепло мастерство советских воинов. Среди летчиков выделялись мастера неотразимых атак, одержавшие в горячих сражениях с хваленными гитлеровскими асами немало блистательных побед. В первых рядах советских летчиков-новаторов шел Александр Иванович Покрышкин. Именно новаторов, ибо он творчески решал каждую боевую задачу, искал и находил новые, более эффективные способы борьбы с противником.

Возьмем такой пример. Вдумчиво анализируя не только свои воздушные бои, но и те, которые ему привелось наблюдать с земли или находясь в воздухе, а также те, которые провели однопольчане или коллеги из других полков, он обнаружил особенность: часто бои возникали, развивались и заканчивались на виражах - иными словами, в горизонтальной плоскости. Нет, надо "протащить" противника на вертикаль, надо навязать ему новую тактику, атакующего, а не оборонительного стиля, надо использовать в бою высший пилотаж!..

И боевой вертикали, умело примененной им в очередных боях, стали подражать товарищи. Она все увереннее входила в практику наших истребителей.

...1942 год. На вооружение авиационных полков поступает качественно новая боевая техника. Тыл снабжает фронт всем необходимым для достижения победы над врагом. Выросло оперативно-тактическое мастерство наших командиров. Политработники высоко поднимают патриотический дух защитников Отчизны.

Для Александра Ивановича Покрышкина этот период по-особому знаменателен тем, что он, уже известный всей стране отважный воздушный боец, вступает в ряды Коммунистической

партии. Партийный билет ему вручили на полевом аэродроме, возле самолета.

Александр Иванович благодарил друзей за поздравления, а сам думал о той огромной ответственности, которую брал отныне на себя. О том, что высокое звание коммуниста обязывает еще настойчивее, еще самоотверженнее сражаться за честь и независимость Отчизны. Он уже видел в этот час свой партийный долг не только в том, чтобы показывать товарищам, подчиненным личный пример отваги, мужества, мастерства, а в том, чтобы уметь вести за собой других к трудной, но благородной цели.

Бои, бои... Вылеты - не только на перехват вражеских самолетов, прикрытие своих войск или разведку тылов противника. Характер боевых заданий теперь значительно шире: корректирование артиллерийского огня, сопровождение своих штурмовиков или бомбардировщиков, штурмовка вражеской техники на марше и другие виды боевой деятельности. Все это, разумеется, требовало от летчика высокой тактической выучки, безупречного владения истребителем.

Вспоминаю землянку, где располагался Покрышкин. Ее в полку называли "конструкторское бюро". Вот где (да и в других делах) сгодились Александру Ивановичу отличная техническая подготовка, умение все делать своими руками!

На стенах землянки - схемы различных маневров истребителя в сложной воздушной обстановке. Все самое ценное из тактики, все новое, что заслуживало широкого распространения и внедрения в практику боя, как бы впитывал в себя этот неугомонный человек, проверял в действии и рекомендовал другим. Был он в ту пору начальником ВСП - воздушно-стрелковой подготовки, а потому делал все возможное, чтобы лучшее, передовое как можно быстрее стало достоянием его боевого коллектива.

Частенько устраивал Покрышкин с летчиками разборки, говорил о преимуществах или недостатках того или другого маневра. И это в условиях, когда за день порой совершалось по несколько боевых вылетов!.. Но наступал перерыв - и Александр Иванович настойчиво учил своих питомцев драться так, чтобы выходить победителем. И его неистощимая энергия, его твердая командирская воля, его творческие находки воодушевляли летчиков, вселяли уверенность в успех.

Как рождались интересные идеи, новшества, как претворялись они в новый тактический прием?

Однажды наблюдал Покрышкин за полетами товарищей и заметил вдруг, как у одного из них случайно получилась фигура, которую можно было бы назвать управляемой нисходящей бочкой из положения виража.

Воображение начальника воздушно-стрелковой подготовки нарисовало схему: противник атакует сзади, вот-вот откроет огонь. Надо не только уйти, но и сразить фашиста. Как это сделать, как поменяться ролями? Убрать газ, "крутануть" вот эту нисходящую бочку в сторону выполняемого виража - и фашист потеряет тебя из виду, промчится вперед. А ты тем временем выводишь истребитель, чуть-чуть задираешь нос - и вонзаешь очередь в серое брюхо "мессера"...

Идея проверялась на практике в одной из очередных воздушных схваток. Тщательно проделав и рассчитав все эволюции, Покрышкин после ряда "репетиций" блестяще выполнил новый маневр, ставший вскоре эффективным тактическим приемом, который был взят на вооружение всеми летчиками полка. Результат - немало сбитых вражеских самолетов.

Александр Иванович тщательно анализировал и действия противника, быстро разрабатывал контрприемы. Замечено было, что фашистские бомбардировщики, совершавшие налеты на важные объекты Северного Кавказа, действуют по шаблону. Наши летчики уже знали, что в такое-то время жди налета. И тогда Александр Иванович предложил расположить наши истребители так, чтобы, взлетев с замаскированных площадок, встречать воздушного противника на дальних подступах к охраняемым объектам. Кроме того, взлетали истребители не все сразу, а небольшими группами, - и получалось как бы наращивание сил.

Впоследствии подобная практика, усовершенствованная и обогащенная опытом, переросла в новый тактический прием.

Так шаг за шагом улучшали боевое мастерство летчики эскадрильи, которой командовал капитан Покрышкин. Больше того, передовой опыт этого коллектива стал достоянием всего летного состава прославленного полка, его изучали и внедряли в практику и в других частях, в кропотливой, настойчивой творческой работе постепенно вырабатывал Покрышкин свою знаменитую формулу воздушного боя, которая вскоре стала известна всей нашей авиации. Она состояла из четырех элементов: высота - скорость - маневр - огонь. И заслуга Александра Ивановича состояла в том, что он сумел объединить в единое целое эти элементы и практически применить их в наступательном бою. Творчески выработанная, она была той основой, на которой строились многочисленные варианты действий истребителей против вражеской авиации.

Горячее небо Кубани стало своеобразной школой боевого возмужания многих советских соколов. Покрышкин вырабатывал в этих сражениях не только свой стиль, свой "почерк", а упорно искал, строил, испытывал свою формулу боя, новую тактику борьбы с довольно сильной и многочисленной авиацией противника.

- Иметь значительное превышение над самолетами противника в воздушном бою, - учил он молодежь, - значит, иметь возможность выбрать маневр для атаки, использовать боевую вертикаль для нанесения неотразимого удара по врагу. Скорость обеспечивает внезапность удара, выигрыш во времени, стремительность атаки.

Оба эти элемента - высота и скорость - давали жизнь третьему элементу покрышкинской формулы боя - маневру, который, в свою очередь, позволял советскому летчику выбрать наиболее выгодное положение для открытия прицельного, меткого огня.

Здесь, на Кубани, эта формула боя была проверена, испытана и получила признание. Ее взяли на вооружение все летчики и по примеру Покрышкина одерживали одну блестящую победу за другой.

Но Александр Иванович на этом не успокоился. Его пытливый ум продолжал поиск нового. Теперь он разрабатывал тактику группового воздушного боя. Он понимал, что в условиях, подобных Кубанскому сражению, нельзя ограничиваться разрозненными действиями одиночек как действиями небольших групп, взаимовыручкой. Нужна хорошо организованная система, боевая дисциплина, четкое управление действиями истребителей, ведущих воздушный бой с большой группой вражеских самолетов. Иными словами, возникала необходимость разработать новую тактику группового воздушного боя.

И вот, соответственно складывавшейся в небе Кубани воздушной обстановке, Покрышкин вводит в практику новый боевой порядок, получивший у летчиков образное название "этажерка" - эшелонированный по высоте боевой порядок истребителей.

Наряду с этим Покрышкин успешно использовал и такую форму боевой деятельности истребителей, как "свободная охота". Два или четыре истребителя проникали в глубокий вражеский тыл, высматривали цели, внезапно нападали на них и в скоротечном, стремительном бою сбивали их.

Заслуга Покрышкина не только в том, что он лично показывал замечательные образцы мужества, храбрости, боевого мастерства, а и в том, что он воспитал целую плеяду замечательных воздушных бойцов, многие из которых в свою очередь понесли его эстафету в последующие годы.

Это достойная преемственность. Он любил молодежь, постоянно держал в поле зрения новичков, приобщал их к боевому делу, учил искусству воздушного боя.

Я уже рассказывал, как, придя в часть, оказался у Покрышкина в учениках. И я рад, я горд, что боевая судьба свела меня с этим замечательным человеком.

Не только со мной, а вообще со всеми молодыми, необстрелянными летчиками Покрышкин занимался очень много. Вначале на земле, затем преподносил урок в воздухе, непосредственно в бою. Берет в полет своим ведомым то одного, то другого летчика, по радио информирует его о своих действиях, спрашивает, как оценивает новичок воздушную обстановку, какие бы действия в том или ином конкретном случае предпринял. Затем посвящает в свой замысел, показывает, как сбивать вражеский самолет, как лучше его атаковать, а то и предоставляет возможность и новичку испытать твердость своей руки и меткость глаза.

Новаторство Покрышкина проявилось еще не раз и в последующих боях. Он одним из первых успешно применил радиолокационную установку РУС-2 для наведения наших истребителей на самолеты противника.

А как хорошо был принят всеми летчиками "маятник"? Вот что это такое: получают истребители задание прикрывать наши наземные войска от воздушного противника. Взлетают, набирают высоту, а на подходе к линии фронта снижаются, стремительно набирают скорость и, разогнав машины, вновь забираются ввысь, но уже над вражескими позициями. Четкий разворот "все вдруг" - и патрулирование "маятником" повторяется. Воздушное пространство отлично просматривается. И если где-то будет замечен враг - он не уйдет!..

Три Золотые Звезды на груди прославленного аса - это не только оценка его больших заслуг перед Родиной. Это - еще и признание народа, национальная гордость Страны Советов.

После войны Александр Иванович окончил военную академию, много трудится, отдавая свой опыт, свои знания, свое мастерство делу повышения боеготовности. Дух новаторства не покидает его. Он много работает, ищет, изучает. И в результате - защищает диссертацию на важную тему и получает звание кандидата военных наук. Пишет книги, рассказывая людям о былом. Его избирают депутатом Верховного Совета СССР. И идут к нему люди. И он идет к ним. Такой же скромный, отзывчивый, как всегда, любящий молодежь.

И молодые платят ему такой же искренней любовью, уважением. Они берут его себе в пример.

Пересматривая как-то фотографии военных лет, я долго держал в руках портрет, подаренный мне Александром Ивановичем. Теплые слова надписи, добрые пожелания... И поневоле припомнился мне случай, рассказанный одним из журналистов.

У поступавшего в институт юноши товарищи по комнате увидели небольшой альбом фотографий. Рядом с портретом матери была приклеена вырезанная из газеты фотография

летчика.

- Кто это? - спросили ребята юношу.

- Батько! - ответил он.

Никто не стал уличать паренька во лжи, зная, что только три в то время человека в стране были трижды Героями Советского Союза. И среди этих трех не было человека с фамилией того паренька. А вечером, когда в общежитии погас свет, в тишине комнаты раздался тихий голос:

- Вы не думайте, ребята, что я соврал. То Александр Иванович Покрышкин, и вы не хуже меня знаете, что никакой он мне не родственник. Случилось так, что отец ушел на фронт - и погиб. Даже фотографии не осталось. Однажды, когда фашистов уже изгнали из нашего села, принесли газеты. Глянула мать - и ахнула: до чего был похож летчик на моего отца. Мать долго плакала. А я вырезал ту фотографию и вклеил в семейный альбом. Сибиряк Покрышкин никогда не был в том украинском селе, где рос обездоленный войной мальчишка. Но знай он эту историю с самого начала - сказал бы тому пареньку, как некогда и летчику своей эскадрильи, совсем еще юному лейтенанту Островскому, родителей которого, расстреляли фашисты:

- Отныне буду я тебе отцом...

В одной из горячих воздушных схваток названный сын Александра Ивановича погиб, и он тяжело, как подлинный отец, переживал эту утрату.

Все это я рассказываю не случайно. Мне хочется, чтобы наша молодежь равнялась на таких, как Покрышкин, училась у них мужеству, любви к Родине, помнила, что наступит время, когда и ей. надо будет сказать свое слово подрастающему поколению, проявить заботу о том, чтобы вырастить его достойным преемником славы отцов и старших братьев.

Этой благородной цели посвятил себя и Александр Иванович Покрышкин. Вся его жизнь, то дело, которому он служит, - яркий тому пример. И мы горды, что на состоявшемся в декабре 1971 года Пленуме VII съезда оборонного Общества нашей страны его, национального героя Страны Советов, нашу гордость и славу, посланцы молодых патриотов избрали Председателем Центрального комитета ДОСААФ СССР.

В этом - проявление любви нашей молодежи к Покрышкину, доверие, признание, честь.

Собственный опыт дает мне право сказать: эти чувства взаимны!..

И когда заходит речь о нашей молодежи, о преемственности поколений, передо мной зримо возникает давно увиденная на Кавказе картина, которую я про себя назвал "школой орлов". Я описал ее в одном из разделов книги: старые орлы учат летать орлят. Смена пробует крылья. Так и в нашем деле, в нашей жизни...