



Артем ДРАБКИН
Василий
ЕМЕЛЬЯНЕНКО

МЫ дрались на ИЛ★2



ГЛАВНАЯ УДАРНАЯ СИЛА

Василий Борисович Емельяненко Ил-2 атакует. Огненное небо 1942-го

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=2150625

Мы дрались на Ил-2. Главная ударная сила: Яуза, Эксмо; М.; 2010

ISBN 978-5-699-41872-5

Аннотация

Мемуары Героя Советского Союза Василия Емельяненко. Вся правда об одной из самых опасных воинских профессий. Не секрет, что в годы Великой Отечественной наиболее тяжелые потери несла именно штурмовая авиация – тогда как, согласно статистике, истребитель вступал в воздушный бой лишь в одном вылете из четырех (а то и реже), у летчиков-штурмовиков каждое задание приводило к прямому огневому контакту с противником. В этой книге о боевой работе рассказано в мельчайших подробностях: что пришлось увидеть и пережить, каково это – наносить бомбоштурмовые удары под ураганным зенитным огнем и отражать атаки вражеских истребителей, за что немцы прозвали «илы» «черной смертью» и какая цена заплачена за Великую Победу.

Содержание

Перед войной	4
Купец	21
1941	33
Совершенно секретный	34
Курс на северо-запад	40
Конец ознакомительного фрагмента.	45

Василий Борисович Емельяненко Ил-2 атакует. Огненное небо 1942-го

Перед войной

В начале июня сорок первого года на меня, осоавиахимовского летчика, свалилось счастье: начальник аэроклуба Алексей Григорьевич Барский пригласил меня в свой кабинет, усадил, хлопнул по коленке ладонью:

– Вот тебе путевка, поезжай!

Я недоуменно уставился на него. Как же это получается: самый разгар летной работы, а он спрашивает меня в санаторий? Ведь это явно шло вразрез с авиационной прибавкой: «Осень, холод, дождик льет – в отпуск штурман и пилот...».

– «Горящая», – пояснил он. – Такого случая упускать не стоит, из другого учреждения передали.

Я взял в руки путевку, на ней было крупно выписано тиснением загадочно-романтическое – «Буюр-Нус». Это в Крыму, на Черном море, где мне и бывать-то никогда не прихо-

дилось. А сезон – самый что ни на есть купальный! Сборы недолги: чемодан в руки – и на вокзал.

Поезд бойко перестукивал и все дальше уносил меня от зеленого города Николаева и аэродрома Водопой. Аэродром – это зеленое ровное поле, где рядом стояли несколько больших деревянных, обитых изнутри толем ящиков, в которых с завода прибывали самолеты. Ящики служили нам аэродромным жильем и складами технического имущества. В одном из них круглый год проживал вольнонаемный охранник дядя Яша со своей овчаркой. У него была редкая фамилия – Ящик, и мы по этому поводу много шутили. В общем, аэродром был – лишь громкое название. Зато над этим зеленым полем с рассвета и до темноты непрерывно жужжали и кружили, садились и взлетали учебные полотняные самолеты У-2.

В тот год, когда я по «горящей» путевке ехал на курорт, мы летали особенно много. Летчики-инструкторы вылезали из кабины только во время заправки самолета. Немножко стоит такой инструктор у хвоста, повернувшись к курсантам спиной, а потом отойдет подальше, чтобы сделать несколько затяжек. Бутерброды жевали в воздухе. Каждый хотел добиться самого большого налета по хронометражу, чтобы в «Стартовке» – ежедневной газете, выпускавшейся на аэродроме, – его фамилия красовалась на первом месте. Соревновались за качество подготовки и количество сданных государственной комиссии курсантов.

Наши аэроклубы уже окрепли, и работать было легко. Не то что в годы второй пятилетки, когда почти все средства шли на развитие промышленности. В те времена учлеты – так называли курсантов аэроклубов – обучались без отрыва от производства, а аэроклубы существовали только за счет взносов, поступающих от так называемых физических и юридических членов добровольного общества Осоавиахим¹. К первым относились отдельные лица, вступившие в это общество, а ко вторым – предприятия. Часто случалось, что на текущем счету аэроклуба не было ни копейки и зарплату выдавали частями раз в несколько месяцев. Так было в 1934–1937 годах и в Нальчикском аэроклубе, куда я прибыл после окончания Московской школы инструкторов-летчиков. Наш первый начальник Кутырев напоминал сельского почтальона: он целыми днями ходил по городу в пыльных, со стоптанными каблуками сапогах и полевой сумкой на боку – выколачивал у директоров предприятий «юридические» взносы... А пешком он ходил потому, что первоначально в аэроклубе была всего одна штатная транспортная единица – гнедая лошадь с босоногим кучером, возившим летчиков на полеты. Кутырев на аэродроме бывал редко, а когда появлялся, то вынимал из полевой сумки ведомость.

– Получайте аванс, – говорил он и выдавал летчикам по десятке, а техникам – по пятерке.

¹ Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству СССР. (Здесь и далее – *примечания редактора.*)

И все же никто из нас, инструкторов, не мыслил жизни без полетов. Испытав захватывающую радость летного труда, я не пожалел о том, что голодной зимой тридцать второго года оставил занятия в Московской консерватории. «Комсомолец² – на самолет!» – был такой тогда лозунг. А звание летчика почиталось не меньше, чем теперь космонавта.

В первый период существования аэроклубов учлетам бывало несладко. То начальник цеха не переведет в ночную смену парня или девушку, чтобы с утра тем на полеты успеть, а то мастер на заводе задержит – нужно гнать план... Но план был не только на предприятиях: его устанавливали и аэроклубам. «Дать стране 150 тысяч летчиков!» – такой был призыв. И около 200 аэроклубов готовили летчиков из числа комсомольцев – рабочей молодежи, колхозников и учащихся – подлинных энтузиастов летного дела.

К сороковому году учлетов от производства все же «оторвали». Жили они в общежитии, их обеспечивали питанием, обували и одевали. Жалованье летчикам-инструкторам начали выплачивать регулярно. Помнится, как-то я не отчислил по неукладчивости ни одного учлета да еще ухитрился сдать государственной комиссии сверх плана тринадцатого летчика и стал победителем соревнования. Этим тринадцатым был наш аэроклубный конюх Пашка Сазанов. Учить его летать я начал тайно ото всех. Он часто допоздна засиживался у меня дома, а иногда оставался и ночевать, и тогда я

² Член Коммунистического союза молодежи.

занимался с ним теорией полета, помогал изучать мотор и самолет. А каждое утро я сажал его в кабину вместо моего механика Саенко, которому по правилам было положено находиться во второй кабине в первом, так называемом пробном полете инструктора. Когда Сазанов был почти готовым летчиком, я взял повышенное обязательство, которое было вывешено в аэроклубе на самом видном месте. Начальство вначале не хотело признавать конюха за летчика, ссылаясь на недостаточный образовательный ценз моего подопечного, но Сазанов все же выдержал экзамен по теории и успешно слетал с представителем государственной приемной комиссии. Потом он многие годы служил в авиации и участвовал в войне на Кавказе...

Чем дальше поезд уносил меня от аэродрома Водопой, тем меньше было раздумий об аэроклубе. А когда из окон автобуса, крутившего лихие развороты по жуткой горной дороге, я впервые увидел море, то забыл обо всем на свете. Находясь в санатории, я дышал ароматом моря, напоминавшим мне тогда запах камышинского арбуза. С военным летчиком-бомбардировщиком, младшим лейтенантом Петей, соседом по столу (фамилии его не помню), мы пропадали вечерами на танцах.

На пятый день отпуска мы поднимались с пляжа по крутой дороге в свой Буюр-Нус и увидели бегущего нам навстречу массовика-затейника, который размахивал руками, как ветряная мельница крыльями.

– Товарищи! Война!

Мы засмеялись, полагая, что это очередная шутка, но Коля для большей убедительности побожился, и тогда мы поверили. После речи Молотова я подумал: «Вот теперь-то мне наконец удастся стать военным летчиком!»

Я окончил Саратовскую школу пилотов Осоавиахима в 1933 году, но в военное училище не попал. Хотя мой инструктор Панфилов в выпускной характеристике и сделал вывод: «В военную авиацию разведчиков», – но меня все же послали по разнарядке в Центральную лётно-инструкторскую школу Осоавиахима в Москву. Окончив ее, я так и застрял в аэроклубах: Нальчикский, Черниговский, Николаевский... Сколько можно утюжить воздух вокруг аэродрома на полотняном У-2? Мне хотелось полетать на настоящем, боевом самолете! Втихомолку от начальника я строчил, конечно, рапорты военкому Кандаурову, но тот все отказывал. Лишь в тридцать седьмом меня направили служить в Новочеркасск: там, оказывается, была школа младших авиационных специалистов – ШМАС, а при ней лётное подразделение. Но летать там мне не довелось. Первым делом нас постригли наголо, и началась строевая подготовка и изучение уставов. Это был курс молодого бойца, перед которым все были равны: и призывники, и летчики с солидным стажем инструкторской работы.

Оказалось, что первый год в ШМАСе нам предстояло за-

ниматься теорией и только потом мы должны были приступить к обучению полетам на... У-2. Вышло, что меня будут снова учить тому, чему я сам учил других! Пришлось идти на почту с текстом телеграммы слов этак на сотню. Я подал бланк в окошечко. Молоденькая телеграфистка долго читала, то и дело поглядывая на меня: телеграмма-то была на имя самого Ворошилова³! Телеграмму она все же приняла, и вскоре пришло распоряжение – вернуть в аэроклуб.

Теперь, в Гурзуфе, меня застала война. Скорее в Николаев, а там добыюсь назначения в военную часть и быстренько переучусь на боевом самолете! Но оказалось, что не так-то просто было добраться даже до Симферополя. Весь транспорт в первый день войны был мобилизован военкоматами, а вывозить из Гурзуфа начали только военных, и то по старшинству. Сколько же придется ждать своей очереди младшему лейтенанту запаса?

Решив с Петей добираться на попутных машинах, после обеда мы распрощались с санаторием, взяли чемоданы в руки и поднялись к шоссе. Перегруженные полуторки и автобусы мчались как на пожар, и на наши поднятые руки никто не обращал внимания. Мы двинулись по дороге и к вечеру, отмахав километров двадцать с гаком, оказались в Алуште. За Алуштой какой-то шофер сжалился и позволил нам залезть в кузов заваленного мешками грузовика. Несколько раз нам

³ Маршал Советского Союза, известный военачальник времен Гражданской войны.

пришлось помогать водителю латать лопавшиеся камеры, и до Симферополя мы добрались только поздно ночью.

Город был затемнен, а на вокзальной площади стоял гул. Народ сидел на чемоданах и узлах, хныкали дети, переругивались мужские голоса, сновали в потемках люди, осторожно перешагивая через спящих. У входа к военному коменданту была толпа, и пробиться к заветному окошечку за билетом казалось невозможным. «Пропустите генерала!» – раздастся чей-то голос в темноте, но люди расступаются неохотно, со всех сторон молча жмут. Всем срочно надо в свои части...

Мы с Петром решили ехать зайцами. Нам с ним даже было по пути – ему в Кировоград, мне – дальше. Долго бродили по шпалам у неосвещенных составов. Двери вагонов закрыты, проводников нет. Нашли незапертую дверь вагона. Вроде бы пустой. Чиркнули спичкой, со всех полок и углов на нас зашикали – нарушили светомаскировку. Вагон – битком, но гвалта нет – только перешептываются.

Поехали... Курили в тамбуре, зажав папироски в кулак. Где-то в степи вспыхивали сигнальные ракеты. Пассажиры прильнули к окнам: «Это немецкие диверсанты сигналият своим самолетам»...

В Николаеве было многолюдно: выходной день. У кинотеатра из репродуктора в полную мощь лилась мелодия модной песни, публика, одетая по-праздничному, валила с дневного киносеанса. Потом где-то высоко захлопало, будто кто палкой выколачивал ковер. Все с любопытством задрали го-

ловы – вверху черные дымки, и намного выше этих дымок летел темный двухмоторный самолет, и за ним тянулся белый след. Самолет был немецкий, а какой – не знал и я, летчик Осоавиахима. Самолет скрылся из виду, только две белые черточки, медленно таявшие позади, продолжали двигаться на восток.

Особенно многолюдно было в этот день на Советской улице. Тротуары не вмещали людей, восторженно приветствовавших колонну кавалеристов. Копыта дробно цокали о мостовую, куда с тротуаров бросали цветы. Впереди на гнедом коне, чуть подбоченясь, сидел в седле знакомый мне человек со впалыми щеками, сухопарый и немолодой. Это был наш председатель областного совета Осоавиахима, майор Зможных, который воевал еще в гражданскую, – частый гость Водопойского аэродрома. Вслед за ним на конях два бородача высоко держали красный стяг. На нем была захватывающая дух надпись: «На Берлин!»...

Пробиться к николаевскому военкому было не легче, чем в Симферополе к военному коменданту за железнодорожным билетом. У военкома покрасневшие веки. Он глухо и устало говорит мне:

– Вы же забронированы⁴... Занимайтесь-ка своим делом, на фронте обойдутся и без вас. Нужны будете – вызовем...

Но я думал иначе: мол, прибуду на фронт, начну колош-

⁴ Общепринятое выражение, обозначающее, что человек не подлежит отправлению на фронт из-за необходимости его работы в тылу.

матить фашистов пачками. Надо успеть за майором Зможных, который уже повел своих конников на Берлин! После недельной осады военком сдался.

С предписанием в кармане я не бежал, а «летел» в свой аэроклуб, не чувствуя под ногами земли. Взбежал по лестнице на верхний этаж, делая прыжки через три ступеньки, как молодой олень, распахнул дверь кабинета начальника аэроклуба Барского, который, согнувшись, шарил у себя в сейфе. В последнее время он стал рассеянным и вспыльчивым: несмотря на броню, аэроклуб понемножку «расползался». В действующую армию успели раньше меня уехать начальник летной части Михаил Ворожбиев, инструкторы Богза, Залюбовский, Онищук. А теперь вот и я заявился с сюрпризом. Потоптавшись некоторое время, я положил на стол предписание.

– Что за фитюльку там подсунул? – спросил он.

– На фронт!

Барский обернулся ко мне, не разогнув спины, и застыл в такой странной позе, будто собирался бодаться. Он побагровел до самой макушки бритой головы и уставился на меня большими навывкате серыми глазами, а потом начал говорить тихо, а голос его дрожал, как до предела натянутая и готовая лопнуть струна:

– Уж не думает ли начальник учебно-летного отдела, что я смогу перевести на летную работу старшего бухгалтера Курского вместе с начхозом Гольдманом?.. – Барский подавился

словами и все так же продолжал стоять у открытого сейфа, не стронувшись с места.

Мне в эту минуту было жаль начальника, с которым мы дружно работали, но что я ему мог сказать утешительного? Немая сцена длилась долго, и я первым прервал молчание:

– Разрешите идти?

– Идите!! – взвизгнул он.

Я круто повернулся, и, когда уже закрывал за собой дверь, меня догнало оскорбительное слово, брошенное как камень в спину. Сбегая вниз по лестнице, я не испытывал чувства обиды. Перед глазами все еще мерещился майор Зможных на коне да как далекий мираж – боевой самолет, дожидавшийся меня в Кировограде, куда я получил предписание.

...Перед Кировоградом поезд медленно проследовал через станцию Знаменку. Многие окна вокзала были без стекол. Под откосом железнодорожной насыпи на боку лежали обгоревшие товарные вагоны. В самом Кировограде я долго выяснял, где располагается моя часть. Кое-как добрался до аэродрома. Около казарм увидел сотни полторы подобных мне осоавиахимовских летчиков. Меня кто-то окликнул из толпы – навстречу бежали Миша Ворожбиев и Анатолий Богза. Вот уж неожиданная встреча!

– На чем летаете? – спросил их.

– На палочке верхом, – ответили мои аэроклубные друзья-инструктора. – Никто не знает, на каких типах самолетов и когда нас начнут переучивать.

– Чем же занимаетесь?

– Утренние осмотры, политинформации, вечерние проверки... В столовую ходим строем... Изучаем противогаз, винтовку, учимся стрелять.

Выходило, что никакой самолет в Кировограде меня не дожидался. А с аэродрома то и дело взлетали дальние бомбардировщики ДБ-3 да кургузые истребители И-16 – «ишаки»⁵, гонявшиеся за разведчиками. Люди воюют... А нас, осоавиахимовских летчиков, сортировали по командам численностью с полсотни человек. Я был зачислен в списки той, которая именовалась 48-й ОКРАЭ – отдельной корректировочно-разведывательной эскадрильей, и сразу был назначен на высокий пост – начальником штаба к кадровому командиру капитану Гарту. На этой должности я задержался недолго: на вечернем построении не заметил подошедшего сзади командира и не отдал рапорт своевременно – в результате меня понизили до командира звена.

Со своим звеном и ходил в тир стрелять из винтовок. Стреляли мы плохо, от сильной отдачи набили себе прикладом ключицы, правое плечо распухло. Как-то мы лежали на животе перед мишенями и не сводили глаз с девятки бомбардировщиков, которые построились над нами симметричным клином и взяли курс на северо-запад. Полетели бомбить танки в район Бердичева и Белой Церкви – километров за 250. Нам было завидно: летят в бой, и так красиво, как на парад...

⁵ Фронтовое прозвище истребителя.

Мы поглядывали на часы и ждали их возвращения и наконец заметили над горизонтом дымный след, а потом увидели и темные точки. Их было не девять, а пять. Один, что с дымным следом, отстал от остальных. У него странный вид: не было прозрачного штурманского фонаря в носовой части фюзеляжа. Бомбардировщик спланировал с прямой поперек аэродрома, и, приземлившись, покатился по земле, опустив одно крыло, как подбитая птица. Мы понеслись на аэродром от своего тира с винтовками и противогазами, но нас окрикнули часовые и не подпустили близко.

Самолет остановился буквально в нескольких метрах от стены ангара. На месте снесенного зенитным снарядом фонаря – высохшие на ветру красные брызги. Ключья резины на одном колесе, в лопастях винтов светятся отверстия, обшивка крыльев и фюзеляж изуродованы пробоинами. Значит, били зенитки, атаковали истребители... Подкатила машина с красными крестами. Из пилотской кабины с трудом вылез летчик с черным от масла лицом, молча посмотрел на медсестру и шофера, которые положили на носилки безжизненное тело стрелка и поставили носилки в машину. Медсестра в белом халате подошла к летчику, взяла за локоть, жестом указала на кабину. Тот, не глядя на нее, отвел руку, чуть прихрамывая побрел через летное поле, сдернув с головы шлем. По светлой шевелюре и крутому затылку я узнал летчика, с которым мы подружились в Буюр-Нусе, и рванулся было догонять его, но часовой у ангара преградил путь

винтовкой:

– Назад!

Мы еще не настоящая часть, мы – новобранцы, нам туда нельзя.

...Ночью Михаила Ворожбиева и меня послали в наряд. Бывает же такое: в Николаеве мы служили в одном аэроклубе, жили в одном доме и теперь снова шагали рядом в неуклюжих солдатских шинелях с винтовками и противогазами через плечо, которые то и дело сползали на живот.

Шли молча, а мне пришел на память мой последний разговор с Наташей – женой Ворожбиева, оставшейся в Николаеве с маленькими Эдиком и Лерочкой. Я уезжал в Кировоград и заскочил к ней на минуту, уже с чемоданом в руке. Наташа на пороге сказала:

– А ведь Миша меня убедил, что не пройдет и двух месяцев, как он вернется с победой. И знаете, я поверила этому. Ведь это правда?

– Правда, – с убежденностью ответил я тогда.

Мы шли с Ворожбиевым рядом, по черному небу мотались лучи прожекторов, слышалось нарастающее завывание вражеского самолета. Вскоре над нашими головами что-то пронзительно засвистело. Мы сиганули в щель, и тут же – ослепительная вспышка, воздухом хлестнуло по ушам. Земля под животом прошлась волной, а с бруствера посыпался песок. Налеты продолжались всю ночь. Нам то и дело приходилось прыгать в щель, и в душе мы проклинали на чем свет

стоит винтовки и противогазы, которые мешали нам лазать по узкому окопу.

Несколько дней спустя на аэродром приволокли трактором двухмоторный бомбардировщик, разрисованный крестами и свастиками. Это был «Хейнкель-111» – об этом самолете мы уже наслышались немало. Говорили, что его вынудили сесть наши истребители, – самолет был совершенно целый, новенький, без единой царапины, а в кабине еще не выветрился запах заводской краски. Каждому из нас хотелось подержаться за штурвал, посидеть на пилотском сиденье. Началось стихийное изучение самолета. Кто-то открыл секрет зашторивания прозрачного фонаря: дернет за шнурок: «ш-шик!» – и светонепроницаемая штора бежит по плексигласу – в кабине сумрак; дернет еще раз – штора мигом собирается в мелкие складки – светло. Это защита от лучей прожекторов. Младшего лейтенанта Березанского, который знал немецкий язык, почти силком затолкали в кабину: «Читай, что там написано на приборах, и переводи!»

Для летчиков-истребителей «хейнкель» был настоящим кладом: те вращали в разные стороны его пулеметы, определяли секторы обстрела, искали «мертвые» – непростреливаемые зоны, соображали, с какого направления лучше атаковать. Вокруг самолета прохаживался и больше других горячился приземистый лейтенантик из истребительной части. Говорили, что ему уже не раз приходилось на «ишаке» гоняться за разведчиками.

– Почему же он, сволочь, все ж таки не горит? – громко вопрошал он.

Рассеялась легенда о невероятном бронировании этого самолета: бронеспинка с наголовником – штука известная, бронированная люлька у нижнего стрелка – тоже не диво. Крыльевые бензобаки, оказывается, просто обтянуты оболочкой из сырой резины – протектором. Неужели же она спасает от пожара при обстреле? Летчики-истребители заключили, что если бы «ишаку» помощнее огонек – вместо пулеметов пушки установить – да еще скоростенки хотя бы километров тридцать прибавить, то не так уж он, этот «хейнкель», и живуч будет.

На другой день мы наблюдали за воздушным боем. Наш «ишак» преследовал немецкого разведчика. Истребитель оказался выше, за счет снижения он получил дополнительную скорость и быстро сближался с противником. Разведчик уже огрызался голубыми трассами, а наш летчик огня почему-то не открывал. Неужели у истребителя отказало оружие? «Ишак» подошел совсем близко, и тут за разведчиком потянулась темная черта, потом показалось пламя. Вскоре в небе повисли два белых зонта, а «ястребок» блеснул на солнце крыльями, круто спикировал и победно взвился в небо – его пилотом был, между прочим, тот самый паренек, что больше всех чертыхался у «хейнкеля».

Парашютистов сносило ветром на пшеничное поле. За лесом, у железнодорожной будки путевого обходчика, погасли

купола парашютов, и туда с аэродрома помчалась полуторка с солдатами и вскоре вернулась с пленными немецкими летчиками. В кузове лежал раненный в живот солдат. Его, оказывается, настигла шальная пуля, когда окружали прятавшихся в посевах немецких летчиков.

Нам был приказ – в казармах на ночь не оставаться: дремали в щелях. Среди ночи раздалась команда: «Боевая тревога! С вещами строиться!» Мы бестолково толкались в темных коридорах, хватали не свои чемоданы, потом гуськом потянулись по полю вслед за сопровождающим. Остановились около грузовых автомашин, нам объявили: «Грузить бомбы!» Мы свалили в кучу чемоданы, сложили винтовки, противогазы, принялись за погрузку. На этих же машинах, сидя поверх упакованных в ящики бомб, и тронулись в путь.

– В каком направлении едем? – спросили мы у водителя.

– Если никуда не повернут, то попадем в Днепропетровск.

Рядом со мной сидел Михаил Ворожбиев. Мы молча смотрели на всполохи далекого зарева, и трудно было собрать воедино расплывшиеся мысли. «Какие мытарства нас еще ожидают? Кем придется быть: истребителем, бомбардировщиком, разведчиком или штурмовиком?»

В ту тревожную ночь я думал о Николаеве, к которому приближался фронт, о нашем аэродроме Водопой и впервые вспомнил то обидное слово, которое в горячах бросил мне вдогонку начальник аэроклуба Алексей Григорьевич Барский: «Дезертир!»

Купец

Аэродром подсох, зазеленел, установилась летная погода. На аэродроме был образцовый порядок: красные и белые флажки легко колыхались ровными рядами, разграничивая посадочную, нейтральную и взлетную полосы, посадочные полотнища были выложены в створе строго против ветра. Пять самолетов Су-2 стояли крыло к крылу колесами у линии флажков. Стартовый наряд – дежурный по полетам, стартер, финишер и хронометражист были с красными нарукавными повязками, у каждого в руках красный и белый флажки для сигнализации. В положенном месте стояла дежурная полуторка – без нее летать запрещено. Должна была быть еще и санитарная машина, но таковой, к сожалению, не имелось. В общем, все в точности так, как изображено на схеме в «Наставлении по производству полетов».

Скоро должны были начаться учебно-тренировочные полеты, и командир эскадрильи майор Афанасьев стоял перед шеренгой летчиков, давая последние указания и напоминая известные всем правила полетов, так положено. Одет он был строго по форме: темно-синий комбинезон с выпущенными поверх сапог штанами подпоясан широким ремнем; у колена – спущенный на длинном ремешке через плечо планшет с картой, ну и на голове, естественно, шлем с очками.

Комэска говорил тихо, чуточку картавя, не спеша – вре-

мя в запасе было. Первый самолет должен был взлететь минута в минуту по времени, как указано в плановой таблице полетов. Афанасьев – отличный летчик, спокойный, пунктуальный; хотел пойти в боевую часть – не вышло. Теперь он был на своем месте, в УТЦ, – учебно-тренировочном центре Южного фронта. В ту пору фронт требовал не только самолеты, но и летчиков. До войны их готовили военные авиационные училища, аэроклубы, теперь же организовывались еще запасные авиационные бригады и учебно-тренировочные центры при ВВС фронтов. Подготовкой летных кадров занимались и сами части. В нашем УТЦ переучивали и тренировали летчиков перед отправкой на фронт, только переучивать приходилось долго: мало самолетов, горючим ограничивали, не хватало запасных частей...

Мне в этом УТЦ уже надоело. После Кировограда я оказался под Днепропетровском. На аэродроме появился серебристый двухмоторный самолет СБ. По старой памяти (это был образец еще 1933 года) он именовался скоростным бомбардировщиком. Все-таки боевая машина! Но и этот единственный самолет куда-то забрали... Зимовать пришлось в Котельникове – под Сталинградом. Там изредка пришлось летать то на СБ, то на Су-2. К весне УТЦ перебрался в Миллерово. Овладевшие самолетом летчики числились в резерве Южного фронта.

Но в этот погожий день и с этой самой минуты неожиданные события на Миллеровском аэродроме начали развер-

тываться с невероятной быстротой. Комэска еще говорил, а один из летчиков шепнул что-то соседу, тот толкнул локтем следующего, и сигнал этот волной прошелся по нашей шеренге. Все как один перестали слушать комэску, отвернув от него головы в одну сторону. А там, куда все пялили глаза, над самой крышей сарая бесшумно неся к аэродрому темный остроносый самолет. Обогнув сарай, он еще ниже прижался к земле над летным полем да так «пробрил» над «Т», что финишер, втянув голову в плечи, с перепугу упал. Летчик резко «переломил» самолет, он с ревом круто пошел вверх – посадочные полотнища сдуло струей от винта. Штурмовик завалился в крен и, сделав круг над аэродромом, эффектно приземлился в положенном месте на три точки.

Такое вторжение было дерзким вызовом порядку на аэродроме УТЦ. Во-первых, самолет прилетел неожиданно, без предварительной заявки. А во-вторых, сколько недозволенных «номеров» выкинул летчик в воздухе за считанные минуты! Даже на стоянку он рулил не как положено – со скоростью быстро идущего человека, а неся, словно автомобиль. У линейки Су-2 штурмовик резко затормозил, крутанул хвостом на месте, обдав стоявших в строю летчиков пылью, и стал в рядок с другими машинами, ничуть не нарушив симметрии...

Неизвестный летчик покори́л всех лихостью и точным расчетом. Афанасьев заметно побледнел. «Интересно, как комэска будет снимать «тонкую стружку» с незваного го-

ствя?» – подумали мы.

Дальше события развивались еще быстрее, так что наблюдавшие еле успевали следить за происходившим. Как только винт на штурмовике сделал последний оборот и встал, из фюзеляжного лючка позади кабины летчика проворно выскочил чумазый механик в промасленном комбинезоне. Самолет одноместный, а прилетели двое – тоже нарушение! Механик сразу начал копошиться у мотора. Из кабины на крыло быстро выбрался летчик. Маленький ростом, щуплый, уже немолодой. Сбросил с себя парашют, сдернул с головы шлем, швырнул его небрежно на парашют. Сунул руку за пазуху гимнастерки, извлек оттуда пилотку и туго напялил ее на седеющую шевелюру, почти на самые уши. Разогнал под ремнем складки, одернул сзади гимнастерку, сделал пушистый «хвост». На груди у летчика был орден Ленина, большой парашютный значок мастера с подвеской, а в петлицах – две «шпалы». Звание, как и у нашего комэски, – силы, значит, равные...

Афанасьев стоял выжидающе, не сходя с прежнего места. В руке у него были красный и белый флажки – символ власти руководителя полетов, которому на данном аэродроме должны подчиняться все без исключения.

Летчик соскочил с крыла, быстро зашагал к Афанасьеву. – Кто здесь старший? – строго спросил он еще на ходу. – Руководитель полетов майор Афанасьев, – ответил комэска, приложив руку к головному убору. Майор с орденом

Ленина козырять не стал, сунул Афанасьеву руку, тряхнул за кисть. Комэска сделал вид, что не заметил этой фамильярности.

– Разрешите узнать: откуда, кто и по какому делу? – официально спросил он.

– С фронта. Холоба-а-ев! – растянул гость. – А о деле я буду разговаривать в вашем штабе с начальником УТЦ. – И, не дав Афанасьеву рта раскрыть, требовательно сказал: – Мне машину, в город, срочно...

– Машина только дежурная, а у нас сейчас начнутся полеты...

– Давайте дежурную, я быстро отпущу... – и, не дожидаясь согласия, властно махнул рукой водителю. Заскрежетал стартер, машина подкатила, майор вскочил в кабину, хрястнул дверцей, и полупортка запылила в город. Словно вихрь пронесся на наших глазах: только был человек – и нет его. И «стружки» никакой не получилось: ни тонкой, ни толстой.

Полеты не начинали до возвращения дежурной машины, а летчики тем временем обступили штурмовик. Механик, фамилия которого была Кожин, охотно отвечал на всевозможные вопросы.

– Этот самолет воевал?

– А как же! О нем даже в «Правде» статья была. Читали?

– Нет... А по какому это случаю писали? – заинтересовались окружившие.

– Так это же единственный у нас в полку самолет, который

на боевой работе ресурс двигателя выработал полностью.

– А разве другие не вырабатывают?

– Не успевают... И этот много раз с дырками возвращался, подлатаем – снова полетел. И номер его в той статейке называли: № 0422.

Номер Кожин произнес, как фамилию знаменитости, а о самолете рассказывал, будто о разумном существе.

– Это вот зениткой крыло повредило, – показал он на большую дюралевую заплату, – а вмятина на капоте – осколком угодило... А вон то, на хвосте, – «мессеры» клевали...

– А кто на нем летал?

– Разные летали летчики, а я у него один. Отсюда в мастерские погоним мотор менять, – греется, начинает стружку гнать...

...Боевой самолет со следами многих ранений... Не один летчик сидел в его кабине, нажимал пальцами на гашетки... Так сколько же он фрицев⁶ уничтожил, сколько сжег танков и машин? Боевой самолет... А рядом с ним стояли чистенькие, без царапинки, пузатые, тупоносые Су-2, которые именовались то ближними бомбардировщиками, то штурмовиками. Какие из них штурмовики? Брони нет, горят, как спички, четыре пулеметика...

В этот день я со своим штурманом летал на Су-2 бомбардировать цементными бомбами. Штурман что-то напутал с прицелом, и разрывы задымили далеко за мишенью – белым

⁶ Фриц – прозвище немецкого солдата в русском языке.

кругом с крестом посредине. Мазанули...

Летчики УТЦ жили на частных квартирах. После полетов обычно все разбегались по домам. А в этот день многие летчики допоздна околачивались возле штаба. Откуда-то пошел слух: «Купец» прилетел!» «Купцами» тогда называли тех, кто прибывал из действующих частей отбирать летчиков. Не похоже на то, что майор Холобаев явился за этим: штурмовиков в УТЦ не было, никто на них летать не умел... Но вскоре «разведка» доложила точно: майор сидит у кадровика и листает личные дела.

Время было позднее, когда, наконец, с крылечка сбежал Холобаев, – и прямо к летчикам:

– Тут случайно нет Бойко и Артемова? – Пока летчики переглядывались в темноте, он добавил: – А Зангиева?

– Только что ушли, – ответил кто-то.

– А твоя фамилия?

– Младший лейтенант Емельяненко.

– Ага, ты-то мне и нужен. Где живешь?

– На квартире, товарищ майор.

– Местечко переночевать гвардейцу найдется? Хозяюшку не стесним? С начальством вашим поцапался, просить не хочу...

– Найдется, товарищ майор...

Мне стало неловко. Заслуженный командир прилетел с фронта и ищет, где бы ему приткнуться!

Дойдя до дома, мы немного выпили, закусив квашеной ка-

пустой и яблоками. Потом хозяйка разобрала одному кровать, а другому постелила на полу, принося извинения. Холобаев с нескрываемой завистью взглянул на пышную перину, высоко взбитую белоснежную подушку и заявил мне категорическим тоном:

– Старший по званию ляжет на кровати, а подчиненный – на полу. Надоело на прелой соломе в землянках... – И тут же уснул.

А я еще долго размышлял над последней фразой: «подчиненный»? Что бы это значило? Почему он тогда, около штаба, назвал несколько фамилий? Может быть, уже отобрал? А не плохо бы в подчиненные к такому попасть. Простой человек, славой не кичится.

Утром в шесть ноль-ноль отобранные Холобаевым летчики были у штурмовика. Майор сказал:

– Каждого из вас я пока знаю только по личному делу. Меня интересовали те, у кого большой налет. Среди вас осовиахимовские инструкторы, опытные летчики. Но душу человека по бумажкам не узнаешь. Предупреждаю: перин на фронте не будет, ордена достаются нелегко. Кто не хочет воевать на штурмовике – скажите честно, обижаться не буду. Работа у нас адова, не все так гладко, как о нас пишут.

Мог бы о перинах не предупреждать и насчет наград тоже. Летчики на его орден смотрели с величайшим уважением, понимая, что он ему достался не за синие глаза. Но каждый из нас, наверное, подумал: «Да неужели же нам такое счастье

подвалило – воевать на штурмовиках?»

Холобаев, собрав всех около себя в кружок, объяснил порядок работы. Он говорил, а летчики украдкой обменивались недоумевающими взглядами. За один день предстояло изучить кабину, овладеть запуском мотора и сдать зачет. А что такое сдать зачет? Для этого надо знать на память расположение всех кранов, переключателей, рычагов, приборов, их нормальные показания...

Мы по очереди садились в кабину. Одному объяснял Кожин, остальные стояли рядом на крыле и слушали. Усвоение шло довольно быстро... Вечером, когда спала жара, началась тренировка в запуске и пробе двигателя. Холобаев стоял на центроплане, ухватившись за борт кабины, – каким-то чудом его не сдувало ураганной струей воздуха от винта. Оглушительно ревел двигатель, а Холобаев наклонялся в кабину и кричал на ухо: «Давай форсаж!» Куда еще форсаж?! И без этого казалось, что около двух тысяч лошадиных сил, бушующих в моторе, вот-вот разнесут его вдребезги... После каждой такой пробы вода в моторе закипала, и ему давали остыть.

День промелькнул незаметно. Летчики радовались, что за такое короткое время изучили новую машину. Правда, Холобаев не требовал запоминания практически ненужных цифр, к примеру, таких, как размах крыла, высота киля. А когда я из простого любопытства поинтересовался, какая длина средней аэродинамической хорды крыла, Холобаев сам

спросил:

– А ты видел на каком-нибудь самолете эту самую хорду?

– Нет...

– Ну и выбрось эту чепуху из головы!

Вечером он объявил:

– Завтра полеты. С рассветом быть здесь, чтобы успеть по холодку. – А что успеть – не сказал.

...Утром Холобаев подозвал меня и приказал:

– Надевай парашют, пристегнись к сиденью и выруливай на старт. Я буду там.

– Есть! – сказал я, а сам подумал: «Вырулю, а потом он всем расскажет о тонкостях полета на штурмовике. А что парашют велел надеть да пристегнуться – так это для порядка».

Я подрулил на линию старта и собирался выключить мотор, но Холобаев сказал:

– Зажмешь тормоза, сунешь газку побольше, чтобы свечи прожечь, а потом отпускаяй – и на взлет. Перед отрывом сбрось газ, притормози до полной остановки и зарулишь обратно. Не взлетать! Понял?

Я проделал все, что было велено, зарулил обратно и хотел освободить кабину для Ивана Бойко, ожидавшего своей очереди, но Холобаев опять вскочил на крыло:

– А теперь сделай полет по кругу. Думай, что летишь на Су-2, получится еще лучше! Вот увидишь... Выруливай!

Полет по кругу я сделал, как во сне, и вспомнил, что сижу на «иле», лишь после точной посадки у «Т». Зарулил. Холо-

баев руки скрестил над головой: выключи мотор!

– Закипел, – пояснил летчикам подоспевший Кожин...

Меня окружили летчики из УТЦ:

– Ну как?

– Нормально... – ответил я с напускным безразличием, но в голове у меня, старого инструктора Осоавиахима, крутились мысли о двух системах обучения: Холобаева и той, что здесь, в УТЦ. За неделю были переучены пять летчиков, отобранных Холобаевым. Переучены на выработавшем ресурс мотора штурмовике, у которого после одного полета по кругу закипала вода. Прошли программу боевого применения: бомбили не цементными, а боевыми бомбами, по мишеням пускали «эрэсы»⁷, стреляли из пушек и пулеметов. Впервые нас не ограничивали в расходе боеприпасов. Наверное, поэтому все мишени, долго служившие УТЦ, были разбиты вдребезги. Белый круг, в который недавно я со штурманом не попал, изрядно побурел.

Настал день, и майор Холобаев сказал:

– Теперь вы будете зачислены в 7-й гвардейский...

7-й гвардейский ордена Ленина⁸ – так с 7 марта 1942 года назывался 4-й штурмовой авиационный полк. «За проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками,

⁷ Реактивные снаряды.

⁸ В Советском Союзе боевые части, помимо гвардейских званий, могли быть награждены присвоением почетных наименований и даже боевых наград, прикрепляемых к знаменам.

за стойкость, мужество, дисциплину и организованность, за героизм личного состава...» – было сказано тогда в приказе о переименовании. Теперь полк должен был стать моим домом.

1941

В полк я попал в 1942 году. Однако, когда задумал написать эту книгу, еще были живы несколько летчиков, начавших воевать в 1941 году. Думаю, что будет уместно привести их рассказ о том периоде войны и боевой работе, выпавшей на их долю. Это было тяжелейшее время... Не имевшие опыта современной войны, не успевшие освоить новую технику легчики-штурмовики ходили в бой без истребительного сопровождения – после поражений начала войны у наших войск не хватало истребителей, не было зениток для прикрытия аэродромов и войск. Господствовавшая в воздухе немецкая авиация буквально терзала наши войска... На боевых летчиков легла огромная, страшная нагрузка, и очень немногие из начинавших войну летом 1941 года сумели дожить до победы. Уцелело только несколько человек, в основном из выдвинувшихся на командные должности, все остальные полегли в боях. За годы войны полк обновлялся много раз и, дойдя до Германии, заплатил за это несколькими сотнями жизней своих летчиков, техников и стрелков...

Совершенно секретный

В мае 1941 года базирующийся на полевой аэродром Богдухово в районе Харькова 4-й штурмовой авиаполк получал новую технику. До этого полк (тогда 4-й легкобомбардировочный) отвоевал финскую⁹ на самолетах Р-Z (Р-зет), но к маю их передали другим частям. Теперь полк первым в Военно-воздушных силах должен был перевооружиться на новейший образец самолета, известного пока только под индексом «Н», дать ему тактическую и эксплуатационную оценку. Часть самых опытных летчиков отправилась получать самолеты непосредственно на завод, а остальные изучали материальную часть, старательно перечерчивая в секретные тетради путанные схемы электропроводки, бензо- и маслопитания, водяного охлаждения и непонятной даже многим техникам гидросистемы уборки и выпуска шасси. Записывали множество цифр, которые нужно было запомнить: ход поршня, диаметр винта, размах крыла... Длина средней аэродинамической хорды, ширина колеи шасси, высота килля... А еще режимы скоростей, показания приборов и многочисленные предупреждения летчику, начинавшиеся словами: «в случае отказа...».

Прибывшие на завод летчики подолгу просиживали в ка-

⁹ Общепринятое в России название советско-финской войны 1939–1940 гг., известной так же, как «Зимняя война».

бинах новеньких машин, осваивая оборудование. Подняли хвост одного самолета, и поочередно садились в кабину, запоминали взлетное положение капота двигателя относительно горизонта. Убирали шасси и выпускали его с помощью аварийной лебедки на другой машине, которая висела на подъемниках. Но сколько ни рассказывай о повадках самолета, сколько ни просиживай в кабине, а летчикам надо давать провозные полеты. Для этого нужен учебно-тренировочный самолет той же марки со второй кабиной для инструктора и с двойным управлением – спарка. Но такого самолета еще и не построили. Как быть? Выход из положения все-таки нашли: раздобыли спарку ближнего бомбардировщика Су-2, у которого скорости отрыва от земли и приземления были примерно такими же, как у штурмовика. На этой спарке и давали провозные полеты с инструктором, а на планировании умышленно разгоняли скорость, чтобы отработать скоростные посадки. Потом летчики начали и самостоятельные полеты, и в начале июня 17 новых самолетов перелетели в Богодуховский лагерь.

Вечером самолеты зачехляли. Брезентовые чехлы шнуровались, к концам шпагата привязывались бирки с мастикой, на них ставились печати. Охраняли самолеты специально присланные солдаты с малиновыми петлицами – машины были совершенно секретными. Но по штату в полку должно быть 65 штурмовиков, а пригнали только 17. Недостающие прилетели лишь во второй половине июня.

Теперь в окрестностях Богодухова с рассвета до темноты не смолкал рев мощных двигателей: командование спешило переучить всех летчиков полка. Но дело двигалось медленно: учебно-тренировочные самолеты с двойным управлением появлялись в частях значительно позже, чем боевые, и это сильно тормозило переучивание, – ради нескольких провозных полетов летчикам приходилось изучать еще и самолет Су-2.

Первые полеты проходили благополучно, но вот у кого-то отказал мотор. Летчик все же удачно посадил самолет, не поломав его, но вскоре произошла еще одна вынужденная посадка: не выпустилось шасси. Существовавшая тогда временная инструкция предписывала летчику в случае невыпуска перед посадкой шасси покинуть самолет на парашюте. Опасались, что во время приземления с убранными колесами штурмовик перевернется (скапотирует) и при этом может возникнуть пожар, а из закрытой кабины в перевернутом положении летчику не выбраться.

Младшему лейтенанту Григорию Чухно шасси выпустить не удалось даже с помощью аварийной лебедки, но парашютом он все же не воспользовался, а посадил самолет на фюзеляж. Штурмовик прополз по пашне, как глиссер, подняв облако пыли. Ко всеобщему удивлению, самолет не перевернулся и повреждения при этом получил самые незначительные. При расследовании этого происшествия заводскими представителями предписание о покидании самолета в

воздухе было отменено. Даже главный виновник вынужденной посадки, механик, забывший в гондоле шасси свой комбинезон, отделался лишь строгим внушением. Не окажись он на этот раз таким рассеянным, сколько бы безвозвратно погибло самолетов, покинутых летчиками!

В ходе войсковых испытаний на самолетах были выявлены дефекты, которые надо было устранить в последующих сериях, и в Богодухове ждали прибытия конструктора Ильюшина и заводских летчиков. Полеты полетами, но пришла долгожданная суббота. Многие летчики и техники собирались ехать – кто в Харьков, кто в Волчанск к своим семьям. Полк построили раньше обычного. «Домой, значит, попадем засветло», – думали многие, но майор Кожуховский вдруг объявил:

– Отпуска отменяются! Завтра к нам должны прибыть заводские летчики с конструктором. Если позволит погода, будут полеты. Р-разойдись!

Летчики, впрочем, полагали, что утром их, наверное, отпустят: небо обложило облаками, и по туго натянутым палаткам мелко барабанил нудный дождь.

Но разбудила летчиков команда «Подъем!». Была слышна какая-то беготня и чавканье сапог по грязи. Приоткрылась у входа одубевшая пола брезента, дежурный охрипшим голосом повторил команду «Подъем!», и вскоре донеслась громовая команда Кожуховского:

– Выходи строиться! Быстро! Быстро!!

«Неужели самого конструктора и заводских летчиков в такую рань и ненастье принесло?» – подумал кое-кто. Выбежали из палатки, в темноте не сразу отыскивая свое место в строю, а Кожуховский уже объявлял:

– Первой эскадрилье снимать палатки, снести личные вещи и постели в сарай; второй, третьей и четвертой – рассредоточить самолеты по границе аэродрома; пятой – собрать лопаты и у ветряка рыть окопы для укрытия личного состава. Делать все, как по тревоге. Нас приедут проверять из штаба округа. Приступить к работе!

Шеститонные штурмовики, выстроенные в две линии крыло к крылу, растаскивали на руках – Кожуховский почему-то запретил запускать моторы, чтобы можно было разрулить. Трое поднимали на плечи тяжелый хвост, а человек десять упирались в кромки крыльев и толкали машины. В лагере рушили палатки. Мокрые постели и тяжелые чемоданы стаскивали на скотный двор. У ветряка рыли широченные окопы. Наскочивший туда Кожуховский такую работу забраковал:

– Что вы мне погреб копаете! Надо поуже, поуже... Чтоб только человеку туда протиснуться. Да с изломами... с изломами ройте!

Работали без перерыва до одиннадцати. Потом всех зачем-то собрали к ветряку, на котором был высоко подвешен репродуктор. Там прохаживался взад-вперед, заложив руки за спину, одетый в коричневый кожаный реглан комиссар

полка Рябов.

Ровно в 12 часов все услышали:

– Среди ночи без объявления войны фашистские орды внезапно вторглись в пределы нашей страны...

Потом был митинг под морозящим дождем. Война... И снова полеты, полеты...

На пятый день войны пришел приказ: «Сегодня вылетаем на фронт!». Что так быстро могут послать на фронт, многим и в голову не приходило: ведь ни строем еще не летали, да и из пушек и пулеметов на полигоне никому и очереди выпустить не пришлось! Самих «эрэсов», которые должны подвешиваться под крыльями, тоже не видели, и как прицельно сбрасывать бомбы – никто представления не имел. В кабине на уровне глаз летчика была установлена трубка оптического прицела для стрельбы. Говорят, что с его помощью можно и бомбить, и заводские летчики знают, как это делать, но они из Воронежа так и не прилетели...

Курс на северо-запад

Четвертый штурмовой полк вылететь на фронт из Богодухова в тот же день не смог. Задерживали непредвиденные «мелочи». Начали, к примеру, вставлять в бомбоотсеки прибывшие по железной дороге кассеты для мелких бомб, а они туда – хоть плачь! – не влезают. Техники и оружейники во главе с инженером полка Борисом Митиным мучились с ними остаток дня и всю ночь, сбивая в кровь руки. Не скоро разобрались, что кассеты не взаимозаменяемые, а пронумерованы и каждая из них должна вставляться в определенный отсек.

А летчикам надо было срочно готовить для перелета карты. Нужных листов в штабе не оказалось, их можно было получить только в Харькове. Посылать за ними машину – потерять день, а самолет Харьков не принимает из-за сильной грозы. Невзирая на запрет метеослужбы, командир полка на свой страх и риск выпустил на связном самолете через грозовой фронт опытного летчика, старшего политрука Владимира Василенко с летнабом Яковом Квактуном. Те попали в полосу ливня. Обходя грозу, сбились было с пути, но увидели железную дорогу – и она вывела их на Харьков. Вечером началась склейка листов для 500-километрового маршрута. Получились огромные «простыни». Сложили их «гармошкой», а эта кipa в планшет не лезет! Пришлось резать

на части.

Перелет предстоял нелегкий. Первая посадка для заправки была намечена под Брянском, в Карачеве. Штурманский расчет показал, что бензина едва хватит. Если случится какая-нибудь помеха на аэродроме, то даже уходить на второй круг рискованно. Но беда была не только в этом: у семи самолетов опытной серии продолжительность полета оказалась на несколько минут меньшей, чем у остальных. Такие «уникумы», между прочим, и достались самым молодым летчикам – Смурьгову и Шахову.

В этот день на аэродроме появился командир дивизии полковник Пуцыкин: метался по аэродрому, торопил с отлетом, учинял разносы. К вечеру он сорвал голос и мог только сипеть да метать свирепые взгляды. А работа шла своим чередом до поздней ночи. Спать повалились на сеновале, не разбирая постелей. Перед этим из громоздких чемоданов, сваленных в кучу, извлекли и рассовали по карманам регланов самое необходимое: мыло, полотенце, бритву с помазком, зубную щетку... Смурьгов хотел было взять еще свитер, но передумал: «Война до холодов кончится».

...26 июня самолеты пяти эскадрилий, прогрев моторы, ровными рядами, в хвост друг другу, выстроились на границе летного поля. Летчики не покидали кабин. Медленно разъезжали бензозаправщики, чтобы долить бензин под самую пробку семи штурмовикам опытной серии.

Завращались винты, загудела степь, и эскадрильи, взлетая

с пятнадцатиминутным интервалом, одна за другой ложились курсом на северо-запад. Перед стартом самолеты стояли ровненько, а в воздухе летели роем. Многие летчики не успели как следует освоиться с оборудованием кабины, искали приборы по надписям. Чуть замешкался, поднял голову – уже наползаешь на соседний самолет, тот шарахается в сторону, следующий – от него... Так и мотались добрую половину пути, пока наконец не приноровились. Ведомым за весь полет так и не пришлось воспользоваться огромными картами. Тут уж не до ориентировки – взгляда от соседа не отвести. Где летели – мало кто знал. Вся надежда была на ведущих, и они оказались молодцами: вывели точно к Карачеву.

Все же с посадочной полосы некоторые самолеты пришлось стаскивать на буксире: бензобаки оказались сухими. Недосчитались и нескольких самолетов, что имели меньший запас горючего, – они сели где-то на вынужденную, не долетев до Карачева. Не долетел и заместитель командира полка по строевой. В полку он был недавно, и такое невезение... Начались поиски. Одновременно готовились к дальнейшему перелету. Летчики сами заправляли самолеты (техники на транспортных Ли-2 еще не прибыли), потом прокладывали маршрут на Минск.

Пришлось долго простоять в очереди у столовой: в Карачев слетелись части с разных направлений, скопилось много людей. Спать повалились поздно, да и всю прошлую ночь в

Богодухове провели без сна. В головах гудело...

Летчики вроде не успели и глаз сомкнуть, как начали будить. За окнами небо полыхало молниями, гром бухал, как из пушек, но командир полка получил строгий приказ: «Ждать погоду у самолетов. Каждая минута дорога, фронт ждет – взлет с рассветом».

В крошечной тьме под проливным дождем летчики разбежались на стоянки. Номера своих самолетов узнавали во время вспышек молний. Кто уселся в кабину и закрылся от дождя колпаком, а иные примостились на корточках под крылом и курили одну папиросу за другой. Полыхающие облака медленно смещались на запад. Дождь наконец прекратился, на востоке посветлело. Хлопнула зеленая ракета – сигнал к запуску моторов. Эскадрилья за эскадрилей снова поднялись в воздух.

Промежуточная посадка была намечена в районе Старого Быхова. На половине пути попали в полосу сильного дождя. Тут уж ведомые без всякой команды прижимались к ведущему, чтобы не потерять из виду – летели, словно пришитые, – крыло в крыло. На сей раз долетели все до единого, кто стартовал в Карачеве.

На летном поле копошились сотни людей с лопатами и носилками – строили бетонную взлетно-посадочную полосу. В центре аэродрома высились кучи песка и щебня, сновали грузовики. Кроме штурмовиков, сюда садились истребители и бомбардировщики. Справа от строящейся полосы самолете-

ты планировали на посадку, а слева в это же время взлетали. Командиры эскадрилий капитаны Спицын, Крысин, Саталкин, Лесников и Двойных довольно долго ждали майора Гетьмана и батальонного комиссара Рябова около их самолетов с бортовыми номерами 1 и 2. А тем, в свою очередь, пришлось наводить справки по поводу дальнейшего перелета в других частях, которые прилетели сюда раньше. Это были остатки полков, подвергшихся ударам еще в первый час войны. Гетьман и Рябов разговаривали с очень усталым на вид летчиком с тремя шпалами в голубых петлицах, подполковником. Поскольку 4-й штурмовой авиационный полк должен был поступить в распоряжение командующего ВВС Белорусского военного округа, Гетьман спросил у подполковника:

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.