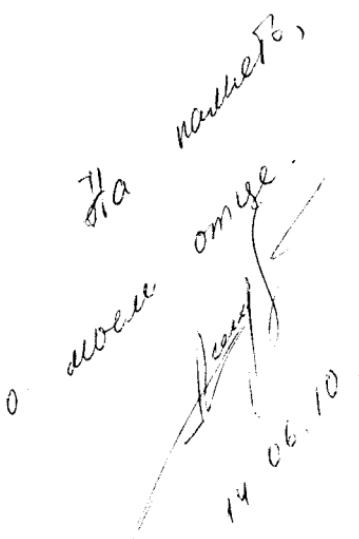


Джулаев Григорий Стальевич
летчик морской авиации
полковник запаса



ПУТЬ ЛЕТЧИКА

Алматы 2001



Детство

Я родился в селе Азгир, Западно-Казахстанской области. 4 марта 1924 года. Семья у нас была большая, три брата: Сейсен, Сабир. Халапберген, после них четыре сестры: Ханипа, Ханзат, Хамида и Малика. Я был самым младшим и, как водится в таких случаях, самым избалованным.

Жили мы бедно. Отец пас скот бая Султана, старший брат помогал отцу пасти скот, средний сапожничал, а Сабир работал в магазине, сначала учеником, потом самостоятельно. Несмотря на то, что все братья были женаты, жили они вместе с отцом. Дело в том, что по казахскому обычаю, если от отцовского очага отделяется женатый сын, то ему надо выделить минимум имущества, - скот, чтобы он с семьей мог жить самостоятельно. А что мог выделить отец? Вот поэтому и жили вместе. Да так намного было легче жить. Старшие сестры Ханипа и Ханзат были выданы замуж, но недолго прожили в замужестве. Старшая сестра умерла в 1929 году, а Ханзат в 1932.

Забитый неграмотный отец, который умел только ухаживать за скотом, конечно, не интересовался политикой, и поэтому начало установления Советской власти в России и Средней Азии для него прошло незаметно. И только когда в 1929 году конфисковали скот и имущество у баев, на которых он продолжал все это время работать, отец понял, что наступает какая-то новая жизнь. Но перемены не принесли радость, он остался без работы. От предложенного государством конфискованного скота и имущества баев отец отказался, считая, что от чужого добра счастья не будет. Но надо было кормить семью. И на семейном совете было решено откочевывать в Калмыцкие степи, где в песках можно было собирать кумарчук. Переезд был тяжелым, телеги не было, поэтому весь нехитрый скарб навьючили на единственного верблюда и лошадь. Мужчины, женщины и дети шли пешком. Через Волгу переправлялись на пароме. Углубились в степи километров на 200 и остановились. Места здесь были малозаселенные, но зато кумарчук рос в изобилии. Много было различной дичи: сайгаки, зайцы, лисы и волки. В радиусе десятков километров проживало несколько семей казахов, которые в разное время, по разным причинам тоже попали сюда. Не прошло и нескольких месяцев, как мы уже перезнакомились со всеми соседями.

Так незаметно прошло 2-3 года. Пришло время, мне было пора идти в школу. Ближайшее село Далбан, где была школа, находилось в 50 километрах от нас. Меня отправили в школу, расставание было тяжелым, особенно с матерью. Ведь до этого, я, в буквальном смысле этого слова, не на один час не отходил от нее. Даже ночью она укладывала меня с собой. А теперь надо было уезжать за 50 километров, жить у чужих, не видеться несколько месяцев.

Сначала я жил в семье у русских, хороших наших знакомых. Учиться мне было очень трудно, так как почти не знал русского языка, но постоянное общение с русскими дома и в школе, помогло мне быстро освоить незнакомый мне язык.

В январе я приехал домой на зимние каникулы. Сколько было радости! Мать не могла наглядеться на меня. Без конца расспрашивала, как я жил в селе, какие успехи в учебе, не скучал ли я по дому. Она готовила для меня самые любимые мои кушанья и уговаривала без конца. Но время летело быстро, а каникулы были так коротки... 10 дней пролетело, как один миг и меня снова отвезли в село Далбан на учебу.

Теперь я жил в интернате, вместе с другими приезжими ребятами. Это были в основном дети калмыков, родители которых, как и мои, жили в степи. Учился я прилежно, учительница уважала меня как старательного, дисциплинированного ученика, хотя успеваемость моя была неважная. Она видела, что я стараюсь, и понимала, что мне трудно учиться из-за плохого знания русского языка. Но, постоянно общаясь в общежитии с калмыками, к своему

удивлению, очень быстро научился говорить по калмыцки. Незнание русского влияло на освоение всех предметов.

Здесь я увлекся рисованием, правда, и раньше любил, но здесь ободренный вниманием сверстников и учителей, заметно улучшил свои успехи.

Так прошло еще 2 месяца, и 20 марта я приехал домой на весенние каникулы. Но здесь меня ждало страшное горе - умерла мама. Она умерла еще 21 февраля 1934 года, но мне не сообщали боясь. Что со мной будет плохо и не смогу дочьться до каникул. И правильно сделали, действительно я заболел. Три дня метался в бреду, звал мать, плакал. На четвертый день пришел в себя, лежал тихий, опустошенный, безразличный ко всему. Уже не плакал, но слезы текли и текли из глаз ... Я не представлял себе, как буду жить без мамы, такой ласковой ко мне, но требовательной к остальным своим детям и внукам.

Да, мать наша Рабига была женщиной властной, но справедливой. Вся наша семья держалась только благодаря ее стараниям. Отец мало вмешивался в семейные дела, и вообще он был малословным. Но зато слово матери было законом для всех, хотя старшие сыновья были давно женаты, и имели по несколько детей. Ее уважали за справедливость, за доброту и мудрость. Она умерла в 52 - летнем возрасте. До этого она ничем серьезно не болела. Поэтому ее смерть для всех была неожиданностью. Позже я узнал, от чего умерла мама. Она пошла в гости к соседям, там за час почувствовала себя плохо и попросила хозяйку проводить ее домой. Дома она потеряла сознание и, не приходя в себя, через сутки, умерла.

После каникул меня снова привезли в село Далбан для продолжения учебы и поселили в тот же интернат. Дети, узнав о моем горе, сочувствовали от всей души и старались успокоить. В школе надо мной взяли шефство по русскому языку дочь начальницы ГПУ Нина Гущина, по математике - Коля, калмык. Он жил со мной в интернате.

Мою учительницу заботило мое будущее, скоро конец учебного года, куда меня определить, чтобы я не пропал и вышел в люди. И здесь она вспомнила, что я неплохо рисую, и загорелась идеей сделать из меня художника, добилась через директора школы справки такого содержания:

Справка

Дана Грише Джуглаеву ученику II - ой гр. Далбанской 7 - и летки в том, что он проявил особую склонность рисованию и был один из выдающихся детей этой группы по рисованию.

Преподаватель по ИЗО - / Подпись /

Зав. 7 - лет / Подпись /

штамп. 6.06.34 г. Печать.

Я, конечно, не могу судить, насколько были высоки мои способности по рисованию в то время, но учительница, видимо, искренно верила, что из меня выйдет художник и, настойчиво советовала брату, чтобы он меня устроил в художественное училище. Мой брат Сабир, действительно ездил в Астрахань узнать, нельзя ли устроить меня в художественное училище. Но, конечно, безрезультатно. Кто же возьмет 10 - летнего ребенка в училище, да еще на полное государственное обеспечение, а отдать меня в детский дом побоялся.

Что собой представлял детский дом в то время можно понять по кинофильму "Путевка в жизнь", или по книге Макаренко "Флаги на башне".

Но здесь показаны лучшие детские дома, а каковы рядовые? Дети, подобранные на улицах города, разного возраста, разной национальности, разные по развитию, характеру, воспитанию, многие из них профессиональные воры, бандиты и всех они принужденно вести общественную жизнь ...

Конечно, здесь на первое место выступает грубая физическая сила. Кто сильный, тот и пан. На втором месте будут те, кто может приспособиться к обстоятельствам и т. д.

А какова была бы моя жизнь в детдоме, если попал бы туда, трудно представить. Ведь я действительно был "Маменькин сынком", ни к чему не приспособленный, не защищенный. Но я от своей участнице все равно не ушел, но об этом попозже.

Благодаря помощи соклассников второй класс (тогда называли группа), я закончил на хорошо и меня совместно с группой учеников - ударников оставили на районном слете, который продолжался три дня, после окончания уехал домой.

Вот я и дома. Боже мой, какая резкая перемена произошла после смерти матери! Наша дружная семья распалась. Все братья жили раздельно. Мою самую любимую сестру Хамиду поспешили выдать замуж. Теперь наша семья состояла из 5 человек: отец, брат Сабир, его жена Магфира, сестра Малика и я.

Жили мы по-прежнему бедно, не хватало одежды, питания. Поэтому когда услышали, что на Северном Кавказе жизнь лучше, хлеб дешевый, без долгих раздумий переехали туда. Правда, переехали не все. Старший и средний братья остались в Калмыкии.

На новом месте, это племсовхоз № 4 "Бакресс" Ачикулакского района, Северо-Осетинской области. Сабир устроился на работу секретарем сельсовета, я же пошел в 3 класс

Жизнь действительно была намного лучше, чем в Калмыкии. Племсовхоз в основном занимался разведением племенных лошадей, знаменитых дончиков и мериновых овец. Сеяли пшеницу, овес и кукурузу. Ближайшая железнодорожная станция Прикумск находилась в 120 км. Дорога туда была отвратительная, поэтому из-за отсутствия вывоза, продукты были очень дешевые.

Брату сразу представили квартиру, но я не долго жил с ним. В сентябре брат поселил меня в интернат для детей животноводов, проживающих в отгонных участках. Я в начале даже был рад этому потому, что после смерти мамы у меня уже не было своего угла. Меня не ждала дома ласковая мать, да и вообще никто не ждал, никто не интересовался мною, моими делами, переживаниями, радостью или горем. Вот поэтому я был рад, что буду жить в интернате. Но здешние дети встретили меня крайне недружелюбно...

Жили в интернате всего около 20 мальчиков различного возраста. Казахов было всего трое: Латиф, он учился в 5 классе, Хамидолла - в 4, и я - в 3. Остальные все были русскими.

Слабое знание русского языка мешало нам тесно общаться с русскими мальчиками. Наш разговор, поведение вызывало у них насмешки. А мы, вместо того, чтобы идти на сближение, жались друг к другу как пугливые бараны, еще больше отрывались от коллектива. Проживающие здесь русские, а точнее хохлы (как они себя называли), потомки бывших переселенцев и беженцев, были настоящими куркулями. Они ненавидели всех "нерусских". Об их политическом воспитании нечего было и говорить. Ведь Советская власть существовала всего 17 лет и, не все сразу делалось.

Наше общежитие состояло из двух комнат. Коек мы, конечно, не имели, спали на деревянных топчанах, матрац, подушка набитые соломой, старое байковое одеяло и 2 застриженных простыни - вот и вся наша постельная принадлежность. Наши топчаны стояли в первой комнате, возле входной двери. Ночью мальчики при входе и выходе начинали усиленно хлопать дверью или оболзют нас холодной водой. А бывало, и так, зимой возьмут и оставят дверь открытой. Конечно, при этом остывает вся комната и от этого неприятно всем, но нам хуже всех, так как мы лежим около двери... А под новый год (перед зимними каникулами).

расшалившиеся ребята, наряженные в вывернутые туалеты, среди ночи, в темноте напали на нас, изображая из себя медведей, перевернули наши топчаны, скомкали всю постель и ушли. Мы с плачем, кое - как разобралась постель, установили по местам топчаны и только улеглись, как нас облили холодной водой. Вся постель и мы сами были мокрые. Теперь о сне нечего было и думать. Так - дрожащие, мокрые, мы просидели до утра. Сопротивляться бесполезно, слишком были неравные силы. Идти жаловаться? Но на кого? Мы не знаем, кто переворачивал наши топчаны, кто обливал водой и вообще кто нападал нас, так как они действовали в темноте, к тому же и наряженные в вывернутые туалеты. Но все же мы решили не оставлять это дело. Рано утром, как только рассвело, мы пошли к директору школы прямо домой. Кое - как рассказали, что произошло ночью с нами. Не знаю, понял ли он, что мы хотели, но наш вид говорил ему красноречивее, чем мы могли изложить словами. Видимо поэтому директор школы понял, что с нами произошло что - то серьезное. Он быстро оделся и пошел с нами в интернат. Посмотрел на наши мокрые постели, разбросанные вещи и ... на мирно спящих детей. Покачал головой. Начал спрашивать нас кто обливал, но мы не знали кто именно. Так он и ушел. Детей не стал будить, но они не спали. Как только директор ушел, все вскочили с койек и начали избивать нас приговаривая: "Вот вам за жалобу, вот вам за ябеду". Под конец, пригрозив нам, чтобы мы не смели жаловаться, легли спать по настоящему, так, как, всю ночь пробесились и не спали. Последствия этой ночи не прошли даром, Латиф простудился, заболел воспалением легких и через три месяца умер. Хамидolla тоже не долго учился со мной. Его родители уехали с ним в другое место. Я остался один.

На лето интернат был закрыт. Все ученики разъехались по домам. Пришлось и мне перейти жить к брату. Я и раньше забегал сюда, но каждый раз, после посещения, у меня на лице оставался горький осадок. В начале я приходил сюда как в свой родной дом, где живет мой отец и жила бы мать, если она была бы жива. Я по своей наивности считал, что в этом доме главой семьи продолжал оставаться отец, а остальные члены семьи должны уважать и слушаться его. Но с каждым днем все больше убеждался, что это не так. Мы были нахлебничками, сироты. А настоящими хозяевами дома являются брат и его жена Магфира.

Как я уже писал, что был последним ребенком в семье или по-казахски - кенже. И как бывает в таких случаях, мать любила меня больше всех. Пока она была жива, меня никто не смел, обидеть даже грубым словом. Я рос капризным, разболтанным, непослушным ребенком, и вдруг оказаться в таком положении. Я ни как не мог с этим смириться. Правда, брат относился к нам хорошо. Отца почитал, советовался с ним по разным вопросам, со мной всегда шутил. Зато Магфира за короткий срок переменилась к нам до неузнаваемости. Она стала жадная, грубая, ворчливая и подозрительная. В первое время я почти не обращал внимания на ее мелочные придирки. Но прошел год, полтора после смерти матери, как она уже открыто стала проявлять недовольство нами, как лишним в доме, которых надо одевать, обувать кормить. Стала попрекать каждым куском хлеба, каждой покупкой, хотя кормила она нас 6 раза в день - утром, когда брат уходил на работу и вечером - когда он приходил с работы обновку мы давно не видели и изрядно обносiliлись. Она дошла до того, что дома все держала под замком: чемоданы, шкафы, кладовку, не дай бог, чтобы мы ничего не украли или не ли без ее разрешения. Я тяжело переживал такое отношение к нам. Но что было делать?

В интернате, где я жил, нас бесплатно кормили, правда, очень плохо, но все же 3 в день. Все дети, живущие в интернате, привозили из дома теплое одеяло, подушку, одну шубу. Часто получали передачи с продуктами. Были одеты, обуты. Я же голодный, ношенной одежде, по ночам дрожал под одним байковым одеялом. Особенно плохо было обувью. Наступала осень, пошли дожди, слякоть, а я ходил в рваных сапогах, вечно рымами ногами. Такая жизнь еще больше угнетала меня. Привыкший с детства к всему вниманию, я чувствовал себя всеми забытым, заброшенным. Избалованный матерью нахальный по натуре, я искал у всех защиты, но не находил ее. Единственный близкий человек - это отец, но я чувствовал, что ему еще тяжелее, чем мне.

Помню, один раз я попросил у Магфиры портняки. Мои были совсем изорванные. Она, как всегда стала меня ругать:

- Для вас ничего не напасешься, все рвете, не бережете и так далее.

Отец был здесь же. Он ничего, не говоря, снял с себя нательную рубашку, оторвал рукава и дает мне:

- На сыночка, носи. Я и так прохожу, - и надел снова рубашку без рукавов. Я со слезами на глазах переобулся и ничего, не говоря, ушел из дома.

Отец был человеком молчаливым. Он редко сердился, но и радость свою не показывал. Я помню только, что когда у него было хорошее настроение, он чуть - чуть улыбался и то, закрываясь рукой. Без дела никогда не сидел, он был мастер на все руки - сапожник, плотник, кузнец.

Я чувствовал, что отец переживает за меня больше, чем за себя, хотя он ничего не говорил. Поэтому я при нем держался бодрее и ни на что не жаловался, не показывал ему свое переживания. Жаловаться брату, что его жена обижает меня, не хотел из-за гордости. Я решил к ним не ходить. Но жить без посторонней помощи мне было очень трудно, ведь надо было где-то стирать, иметь сменное белье, мыло. Я ходил вечно грязный, голодный. У меня завелись вши, заболел чесоткой, в скором времени об этом узнали учителя и врачи. Меня поместили в изолятор - маленькую холодную комнату, здесь же при общежитии. Дети не давали мне прохода, дразнили, издевались. Они считали своим долгом обязательно ударить меня чем-нибудь, толкнуть, дать щелчок по лбу или хотя бы скрочить рожу и при этом обязательно обозвать меня, оскорбить погрубее.

Жаловаться мне было некому. Я разочаровался в учителях потому, что моим главным мучителем был сын директора школы Екатерины Ивановны Сенченко - Николай. Он был старше меня на два года. Не менее враждебно относился ко мне и его старший брат Василий.

О том, что я завшивел и заболел чесоткой, стало известно брату. Ему сообщили учителя и видимо пристыдили. Все же он был секретарем исполнкома местного Совета.

Узнав, что я в изоляторе, брат зашел ко мне и начал меня упрекать, почему я не обращался к нему, почему вовремя не купался, не менял белье и т.д. Но я молчал. Что говорить? Что у меня нет сменного белья, простыни, даже нет мыла и мочалки? Что его жена мне ничего не дает? Разве он сам слепой, не видит, как я живу? Нет, слова здесь лишние. Поэтому я и молчал. Но все же при помощи врачей и при поддержке брата я в скором времени избавился от вшей и чесотки, но не мог избавиться от душевного потрясения. Я стал замкнутым, злым и упрямым. Слишком большое горе навалилось на слабые детские плечи.

В те времена ко мне подошли бы слова М.Ю. Лермонтова:

"Да, такова была моя учесть с самого детства! Все читали на моем лице признаки дурных свойств, которых не было, но их предполагали - и они родились. Я был скромен - меня обвиняли в лукавстве: я стал скрытен. Я глубоко чувствовал добро и зло; меня почти никто не ласкал, все оскорбляли: я стал злопамятен; я готов был любить весь мир, - меня никто не понял; и я научился ненавидеть, лучшие мои чувства, боясь насмешки, я хоронил в глубине сердца, они там и умерли. Я говорил правду, они мне не верили. Я стал молчалив".

Да, я стал молчалив. Но для себя сделал вывод - надо надеяться только на себя, бороться за жизнь, за место на земле и стать человеком назло всем чертям.

Так провел еще один год, самый тяжелый год в моей жизни. Во время весенних каникул я поехал пасти сакман к одному чабану - Трофиму Чубуку. Его дети Иван и Таня проживали тоже в интернате, но учились в старших классах. Они и посоветовали мне поработать у их отца на каникулах, чтобы я мог хоть немного заработать для себя.

Как хорошо весной в степи! Простор, кругом нежная зеленая трава. Появляются первые цветы. Кругом жизнь бьет ключом.

Я пас маток с ягнятами. Эта работа мне была знакома с детства. Ведь я казах и вся наша жизнь была связана с животноводством. Свою работу я выполнял старательно и, даже с удовольствием.

Сам Чубук был передовым чабаном в совхозе. Его собаки - волкодавы, породы северо-кавказских овчарок, славились на весь совхоз. Говорили, что они один на один легко побеждали любого волка, а их в те годы на Северном Кавказе было очень много.

В скромом времени я был участником случая, который убедил меня, что собаки Чубука действительно могут побеждать в единоборстве волка.

Однажды я пас свой небольшой сакман, овец голов 20 с ягнятами, недалеко от кошары. Ягнята были маленькие, от одного до пяти дней, поэтому их далеко не угонишь. Они на слабеньких ножках не могли много ходить и больше лежали, грелись под весенними лучами солнца, поднимаясь только лишь для того, чтобы пососать мать. Я был один. Собак со мной не было. Они все ушли с основной отарой. Дома осталась только одна собака, у нее были щенки, поэтому она никуда не отлучалась.

Овцы спокойно пасутся. Иногда подаст голос та или другая матка, подзывающая своего малыша, чтобы покормить и опять тихо. Я сижу тут же, от нечего делать, ковыряя палочкой землю. Вдруг все овцы, с громким блеянием кинулись в мою сторону. Я вскочил на ноги и с испугом стал озираться. Но ничего не увидел. Только после внимательного осмотра местности, в 50 метрах от себя заметил серо-желтого волка. Он лежал неподвижно, плотно прижавшись к земле, опустив голову, прижал уши, и только сверкали злые зеленые глаза.

Я заорал на всю степь, не столько напугать волка, сколько от страха. Видя, что его обнаружили, волк легко вскочил на ноги, но не стал убегать. Уж слишком слаба была угроза со стороны 12 летнего мальчика, а соблазн поживиться вкусной барабаниной, был велик. Он стоял в нерешительности, потом сделал несколько шагов в мою сторону. Я продолжал кричать, размахивал руками, пытался гнать овец домой, но они, сбившись в кучу, не слушались меня. Я с надеждой оглядывался на домик, но никто не выходил. А между тем волк приближался. Правда, несмело, крадучись, шажками, но приближался. Вот уже расстояние между нами 30 метров. 20. Скоро волк бросится на овец. Я уже боюсь оглянуться назад, а только смотрю на волка и кричу, кричу ...

Вдруг волк остановился, попятился, а потом, повернувшись назад, побежал легкой, неторопливой трусцой. В это время мимо меня промчалось собака. Эта была та самая собака, которая оставалась дома. Я с криком: "Ату его, ату!" побежал за ней. Расстояние между волком и собакой быстро сокращалось. Не прошло и несколько секунд, как она настигла его и, с хода сбила с ног. Не давая опомниться, она снова бросилась на волка. К этому времени я успел подбежать к месту сражения. Бегая вокруг них, я во весь голос кричал: "Ату, ату его", но больше ничем не мог ей помочь. У меня в руках не было даже порядочной палки. Между тем яростная борьба продолжалась. Летели клочья шерсти, комки земли, раздавалось глухое злобное рычание. Мелькали перед моими глазами два тела - белое и серое, и трудно было проследить за их молниеносными движениями в этом живом клубке, тем более определить, чья будет победа. Эта яростная борьба захватила и меня. Я, в каком то исступлении, забыв всякий страх, подбегал к этому мечущему клубку вплотную, пытаясь в удобный момент ударить босой ногой волка, а сам, не переставая, кричал: "Ату его, ату".

Не знаю, может быть, мое присутствие и истощенный крик подбадривал собаку и отвлекал внимание волка, но в один удобный момент собаке все-таки удалось схватить волка за горло. Это была мертвяя хватка. Как волк не извивался, как не изворачивался и не бросался во все стороны, собака только еще больше вгрызлась в его горло. Не знаю, сколько прошло времени, но я заметил, что волк стал слабеть. Движения его стали вялыми и, наконец, он свалился. Но собака не отпускала горло, пока волк не испустил дух. Убедившись, что волк мертв, собака отпустила свою жертву, медленно поднялась на ноги и, шатаясь, побрела до-

мой. Я догнал ее, хотел обнять, приласкать. Но она только рыкнула на меня и пошла дальше, даже не удостаняя меня вниманием.

Вечером, когда все вернулись домой, первым делом пошли смотреть на мертвого волка. Это была материальная волчица, достойный противник любого кобеля - волкодава, поэтому все удивлялись и восхищались собакой, как она, кормящая сука, один на один, смогла победить такого грозного противника. Я, как непосредственный участник этого сражения, чувствовал себя героем и без конца рассказывал, как происходила смертельная схватка.

В скором времени каникулы кончились и, я вернулся в интернат. Четвертый класс закончил кое-как на тройки и перешел в пятый.

Несмотря на то, что наш совхоз "Бакресс" затерялся в глухой степи Калмыкии, хотя многие из жителей не видели в жизни поезда, парохода, тем более самолета, мы жили одной жизнью со всем народом нашей великой Родины. Мы гордились каждым достижением.

Я хорошо помню, как переживало население нашего совхоза, когда в феврале 1934 года в Арктике, был затерт льдами и погиб пароход "Челюскин". Как ликовали и гордились мы, нашими славными, отважными летчиками, когда они спасли весь экипаж корабля. Славные имена первых Героев Советского Союза: А.В. Ляпидевского, С.А. Леваневского, В.С. Молокова, Н.П. Каманина, М.Т. Слепнева, М.В. Водопьянова, И.Б. Доронина облетели всю страну. Это были наши летчики, летали на наших самолетов. Сконструированных и построенных до последнего винтика на наших заводах.

Осенью этого же года, летчик М.Г. Громов и штурман И.Т. Спирина на отечественном самолете АНТ-25, по замкнутой кривой, пролетают без посадки 12 411 км, пробыв в воздухе 75 часов, устанавливают мировой рекорд дальности полета.

20 июля 1936 года верные сыны советского народа В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков и А.В. Беляков на самолете АНТ-25 совершают перелет по маршруту: Москва - Земля Франца-Иосифа - Северная земля - Петропавловск-Камчатский - остров Уда. Они в труднейших арктических условиях пролетают 9374 км и совершают посадку на заданной точке.

21 мая 1937 года М.В. Водопьянов на отечественном самолете АНТ-6 производит посадку на Северном полюсе.

В том же, 1937 году, 18 июня, в 4 часа 05 минут начался беспримерный перелет Чкалова, Байдукова и штурмана Белякова по маршруту: Москва - Северный они совершили посадку на американском полюс - США. 20 июля, в 19 часов 30 минут по московскому времени, аэродроме Ванкувер. Они пробыли в воздухе 63 часа 16 минут, пролетели 9 130 км.

Советская страна и все прогрессивное человечество восторженно приветствовали советских летчиков, блестяще продемонстрировавших могущество нашей авиации.

Я пишу о подвигах потому, что именно в эти годы в моей душе зародилась любовь к авиации, которая переросла в мечту, стать летчиком. Летать самому. Дерзкая мечта, не правда ли? Но я был уверен, что она осуществиться, только надо очень хотеть и стараться.

Да, меня все еще оскорбляли, обзываю и дразнили, но моя мечта дала мне новые силы. Я начал давать отпор обидчикам, сначала несмелю, но прошло немного времени, и я стал отчаянным драчуном. Ведь будущий летчик должен быть смелым и решительным. У казахов есть пословица: "Корка, корка батыр болды" (боялся, боялся и стал героем). Я как бешеный кидался на обидчика и драился как одержимый. Откуда только силы брались?! Но чаще били меня, не раз приходил в школу весь исцарапанный, оборванный, в синяках. Но слез не было, я не плакал и не сдавался. Я был один. Заступиться за меня было некому. Вчерашний тихоня, который при одном окрике мальчишек, прикрывал голову руками, ожидая удара, и плакал горькими слезами, сегодня был неукротимым, упрямым драчуном, который кидался на всех обидчиков, несмотря на возраст. В меня вселился дух бунтаря. Теперь многие мои

сверстники стали побаиваться меня, зная мой бешеный характер. некоторые стали моими друзьями.

Учился я неплохо. Но мне продолжало мешать слабое знание русского языка. Как-то раз я играл на улице, недалеко от больницы, вдруг меня подзывают врачи - женщины и просят, чтобы я был за переводчика. между ней и молодой казашкой, которая принесла больного ребенка. Он был маленький, слабенький, весь сморщеный, как старичок. Он не плакал, а скучил как щенок. Мать не знала русского языка, поэтому не могла ответить врачу, чем болен ее ребенок.

Врач, обращаясь ко мне:

- Спроси у нее, часто ли ходит ее ребенок на двор?

Я перевел ее слова в буквальном смысле, мать ребенка с возмущением:

- Вы, что с ума сошли? Разве можно больного ребенка выносить на улицу? Он всегда находится дома, в тени.

Я врачу:

- Нет, он на улицу не ходит. Все время находится дома.

- Да нет, ты не понял. Ты спроси у нее, часто ли ее ребенок ходит до ветра.

Я ее слова опять перевожу в буквальном смысле. Мать ребенка возмутилась еще больше:

- Она что? Считает нас глупицами. Я не выношу ребенка на ветер.

После моего перевода, что она ребенка на ветер не выносит, а держит дома, врач начинает на меня сердиться.

- Ты что? Тоже не знаешь русского языка? Чему только учат вас в школе! Спроси ее, часто ли какает ее ребенок?

Я перевел. Мать сразу:

- Да, да. Очень часто. У него очень сильный понос.

Услышав от меня, что у ребенка сильный понос, врач засмеялась:

- Эх ты, горе переводчик. Еле договорились. Надо хорошо знать русский язык. Можешь идти.

Я красный выскочил из больницы.

В школе, я начал принимать активное участие в общественной жизни. Рисовал стенную газету, по праздникам художественно оформляя школу лозунгами, плакатами. Меня даже кое-когда просили написать лозунги или нарисовать плакаты для совхозного клуба, за что я бесплатно ходил на все клубные мероприятия: кино, концерты художественной самодеятельности, вечера молодежи.

Правда, кинофильмы у нас были редкость. Демонстрировали в месяц 1 - 2 картины. Репертуар кинофильмов, в то время, тоже был бедным: "Чапаев", "Путевка в жизнь", "Красные дьяволята", фильмы Чарли Чаплина и, кажется, кажется, все. Но нас клуб не пускал, вечерами здесь всегда собиралась молодежь. Организовывали танцы под струнный оркестр или просто под балалайку, гармониста у нас не было. Приходили и взрослые, они больше любили барышню, яблочко, камаринского. Исключительно хорошо танцевал "лезгинку" начальник ГПУ Бочаров, мы, дети, как зачарованные смотрели как он лихо отплясал и не жалея рук хлопали в такт музыке и кричали: "Асса, асса". Часто выступала в клубе художественная самодеятельность. Исполнители - сельская молодежь, комсомольцы, школьники. Я тоже участвовал в художественной школьной самодеятельности. В спортивном кружке. В то время, на сцене часто ставились спортивные групповые вступления - пирамиды. Моим коронным номером был мостик. Обычно, группа из 6 - 8 мальчиков и девочек строили пирамиду, впереди я делал мостик, а на мне Паша Шакир делал "ласточку". Этот номер всегда вызывал у зрителей восхищение и удивление, как я, такой маленький и худенький, выдерживаю на своем животе, девочку одноклассницу.

Хочется отметить, что в тридцатых годах, жизнь в селах была ключом. С каждым годом, жизнь становилась лучше. Молодежь одевалась просто, работали с азартом и веселились умели от души. И, самое главное, для поднятия настроения не прибегали к помощи горячительных напитков.

Мечта, какая бы она не была прекрасная, без стремления осуществить ее, остается мечтой. Моя мечта вела меня вперед. Многим я обязан своей мечте и тем славным летчикам, которые своими геронескими подвигами зажгли эту мечту. К сожалению, в то время, в библиотеке об авиации почти не было литературы. Единственную книгу, "Ваша крылья" Джимми Коллинза, я зачитал до дыр. Кроме этой книги, как и все дети моего возраста, увлекался приключенческой литературой: Жюль Верн, Майн Рид, Виктор Гюго. Как будущий летчик, а что я обязательно буду летчиком, не сомневался, старался закалить свой характер, быть первым среди сверстников. Частые драки с ребятами закалили меня, я стал выносливым, смелым. Несмотря на то, что ростом я был самым маленьким, в драке часто побеждал ребят намного сильнее себя.

В стремлении стать еще сильнее, я с увлечением занимался спортом, в школьных соревнованиях, в беге на 100, 200 м. по прыжкам в высоту, в длину, первое место всегда было за мной. На турнике "солице" крутили только Миша Быченко и я. Увлекался игрой в волейбол, футбол, лапту. Правда, все эти соревнования происходили стихийно, без определенной системы и правил. Мы не имели представления о правилах выполнения упражнений, просто занимались спортом по методу - "кто во что горазд". Из-за этого, при освоении спортивного очередного упражнения, у нас бывали срывы.

Я хотел выполнить сальто при сосокке с турника. Страховки у нас, конечно, не было, турник был высокий - для взрослых. После раскрутки, в нужный момент сделал егип на сальто и отпустил руки, но при этом не учел высоту турника, перекрутился и упал на спину. Удар был таким сильным, что я потерял сознание. Несколько дней не подходил к турнику. Но все же, позже, освоил это упражнение.

В скором времени как-то само собой вышло, что я был признан своими сверстниками. У меня появились закадычные друзья, первыми из них были: Миша Быченко, Семен Евтеев, Николай Ивченко и Иван Бехтерев. Отец Миши - партийный работник, Николая - завхоз совхоза, Ивана - сапожник, а Семен сирота. Его единственный брат служил в Советской Армии, в кавалерийской части, поэтому он мечтал быть тоже кавалеристом. Миша Быченко хотел быть только моряком, Коля - танкистом, Иван - учителем, а я летчиком.

Несмотря на то, что у нас были разные мечты, мы были очень дружны между собой и верховодили мальчишками в совхозе. Нас побаивались даже старшеклассники. Ни одно школьное мероприятие не проходило без нашего участия. У каждого из нас были свои небольшие таланты, и мы участвовали в различных кружках художественной самодеятельности. Бехтерев и Иванченко - в драматическом кружке, Евтеев хорошо играл на струнных инструментах: балалайке, гитаре, мандолине, хорошо исполнял русские и цыганские танцы. Вообще у него было что-то цыганское, веселый и задорный, он умел всем нравиться. Он научил меня играть на балалайке и мандолине.

Чтобы осуществить свою мечту, стать летчиком, я учился старательно, пятый класс закончил на хорою и отлично и получил грамоту.

Во время летних школьных каникул я снова работал. На этот раз я пас лошадей. В наш совхоз, выращивающий чистокровных дончаков, для Советской Армии, в 1935 году приезжал сам С.М. Буденный и К.Е. Ворошилов. Они побывали в Ставропольском крае, поселили Северную Осетию. В честь их приезда город Ставрополь был переименован в Ворошиловск. А Прикумск - в Буденовск.

Косяки полудиких лошадей, под присмотром табунщика, свободно паслись на просторных степях Северного Кавказа. Собственно говоря, табунщики только следили, чтобы лошади не потравили посевы и не убежали далеко от базы. О сохранности отдельных лошадей

дей мы не беспокоились. Табунный жеребец не позволит отделиться от своего табуна ни одной кобыле. Чужих тоже не подпустит, правда, он тоже бывает, неравнодушен к слабому полу и, если увидит недалеко от табуна свободных кобылиц, обязательно присоединит их к своему табуну. Насколько вожак бережет своих кобылиц, доказывает такой случай, произошедший в нашем табуне.

Кобылицы, как и все животные, имеют привычку перед окотом уединяться от табуна, чтобы где-нибудь в укромном месте произвести на свет жеребенка. Одна из кобылиц, когда пришло время ожеребиться, так и сделала, она отделилась от косяка и направилась к ближайшей балке. Жеребец, верный страж порядка, опустив голову к самой земле, распушив свой хвост, как обычно он делает в таких случаях, помчался за нарушильницей. Но кобылица, к его удивлению, не послушалась его и упорно уходила от табуна. Рассвирепевший жеребец догнал ее, хотел уже наказать ослушницу, но инстинкт, этот великий закон природы, остановил его. Жеребец остановился, посмотрел на табун, на кобылу, он был в нерешительности, потонтался на месте, заржал призываю. Но кобылица уходила мелкой рысью все дальше и дальше, и скрылась в балке. Жеребец еще раз заржал, но безрезультатно, и поскакал к табуну. Вдруг резко остановился и помчался к балке. Среди густой травы, спокойно стояла кобылица. Как бы убедившись, что все в порядке, жеребец снова вернулся к табуну.

Так он носился, между кобылой и табуном, пока не появились табунщики. Они отлучились на обед, и не видели всю эту историю. Вечером, когда погнали табун домой, жеребец откололся от табуна и вернулся назад. Попытки вернуть его не увенчались успехом. Его оставили в покое, но когда утром он не появился, все начали беспокоиться. Старший табунщик, уточнив, где и как отбылся жеребец, поехал искать его, прихватив меня с собой. На месте, где он ушел из табуна, его не было, проехали дальше, впереди балка. Мы выехали на гребень и увидели; жеребец и кобыла стоят рядом, но только головой к хвосту, между ними новорожденный жеребенок, и отбиваются от двух матерых волков. Увлеченные волки, не заметили нас, и продолжали крутиться вокруг лошадей, в надежде отбить жеребенка. Видимо сражение длилось давно, вся трава вокруг была изрыта, да и сами лошади были в пне. Ружья у нас с собой не было, поэтому мы с громким криком поскакали вниз. Волки, заметив нас, убежали. Жеребец встретил нас радостным ржанием, он спас от неминуемой гибели свою подругу и жеребенка.

Новый учебный год, шестой класс. Я шел к своей мечте, старался учиться, ведь летчик должен знать много. Но 9 января 1938 года я потерял отца. Он был бодрым, энергичным, физически сильным человеком, ничем не болел, выглядел младше своих 64 лет.

В последнее время он жил у старшего сына, Сейсена. В этот злосчастный день Сейсен задержался на работе, отец сказал невестке Мапизе: "Пойду за дровами", - вышел из дома. Прошел час, другой. Мапиза начала беспокоится, она несколько раз выходила из дома и звала его. Когда начало темнеть, пришел брат и сразу побежал искать отца. И скоро нашел его, он лежал на земле без сознания, дышал с трудом. Брат принес его домой, и побежал к соседям за подводой, но в это время на тачанке к их дому подъехал бригадир. Его приезд, хотя и случайный, оказался своевременным. Без лишних слов, отца уложили на тачанку и помчались к нам в село.

Я редко заходил к брату, еще реже оставался у них ночевать, но в этот раз, тоже случайность, у меня разболелась голова, и поэтому остался у них ночевать.

Я не слышал, как заносили отца в дом, как его укладывали. Проснулся от гула многих голосов и хрюка... Ничего, не соображая и не понимая, что происходит дома, я сидел в своем углу и таращил глаза на братьев и на незнакомого человека, который сидел на полу, пел что-то монотонно и заунывно. Это оказался мулла, который проездом оказался в нашем селе. Он читал молитву. Когда я вскочил на ноги, увидел отца, он лежал на постели, разостланной на полу и тяжело, с хрюком дышал. Каждый вздох давался с трудом. Первого взгляда было достаточно, чтобы понять даже ребенку, что его минуты сочтены.

Я с криком бросился к нему: Отец! Отец! Не бросай! Не бросай меня!
Братья с трудом оторвали меня от него. Я рвался к нему, но братья держали меня и утешали не кричать и не плакать, хотя сами плакали. Я не мог не плакать, не мог не кричать. Кричала моя душа, она рвалась к отцу, к последнему моему защитнику, который искренне любил меня.

Прошло еще немного времени, отец стал дышать еще реже, еще труднее и, наконец, перестал дышать. Он умер тихо, просто перестал дышать. Меня хотели увести, но так и не смогли, я до последнего дыхания отца смотрел на него и кричал не переставая. Я надеялся, что он придет в себя, простится с нами, со мной. Но он, как и мать умер, не приходя в сознание.

Прожив несколько лет без матери, я понял, что значит для ребенка материнская ласка, материнский уход и забота. Я понял, как трудно жить без матери и как мы, дети мало ценим самого дорогого, самого любимого человека при жизни. Отец, никогда не сможет заменить маму. Тем более мой отец, он не показывал свою любовь ко мне, но все равно я его уважал. Трудности в жизни сближают людей. Я видел, как трудно ему жить в семье сына, у которого такая вредная жена. Мне легче было переносить издевательства Магфиры. Другое дело отец. Геперь не стало единственного человека, в ком я чувствовал поддержку.

Смерть отца повлияла на меня очень сильно, впервые в жизни в голову пришла мысль, уйти из дома. Но куда? Самостоятельно жить я еще не мог. Оставалось одно, учиться и учиться как можно лучше, чтобы осуществить мою мечту. Но учеба не шла в голову, и несвой класс я закончил посредственно.

Летом 1938 года, наш совхоз "Бакресс" был расформирован. Не знаю, кому он помешал, но наше племенное хозяйство, которое выращивало тысячи тонкорунных овец, тысячи голов крупнорогатого скота и чистокровных дончаков для Красной Армии, перестал существовать. Территорию племсовхоз передали под отгонное животноводство Северо-Осетинской области.

Рабочие племсовхоза, которые здесь жили годами и крепко сдружились друг с другом, разъехались.

Брат мой Сабир, переехал в райцентр Ачикулак. Старший и средний братья с семьей переехали в совхоз "Терский" Буденовского района. В Ачикулак переехали родители и двух моих друзей - Минханла Быченко и Ивана Бехтерева. Евтеев Семен поступил в Ачикулакский интернат. Брат и здесь хотел устроить меня в интернат, но свободных мест не было, поэтому я был вынужден жить у брата.

Здесь же в Ачикулаке, жила и моя сестра Малика, она недавно вышла замуж. Муж ее Дускалиев Хисмет, тихий, скромный человек, работал разнорабочим в заготовках.

Ачикулак большое разбросанное степное село, зимой грязное, летом пыльное. Население преимущественно русское, но жили ногайцы, таулыны, чеченцы и осетины. Ближайшие железнодорожные станции, Буденовск и Моздок, находились в 75 и 120 км. Шоссейная дорога, связывающая Ачикулак с ближайшей станцией Буденовск, как и Бакресская, была отвратительная, а весной и осенью вообще раскидала до того, что по ней вообще невозможно было ездить.

Мы, дети, я имею в виду бакрессовских, на новом месте сразу почувствовали себя, как дома, быстро сошлись с местными ребятами. Нас было четверо и все не робкого десятка.

С начала учебного года я и Иван Бехтерев пошли в седьмой класс. Сидели за одной партой. В скором времени к нам присоединился и Миша Быченко. Он пошел в восьмой класс, но на новом месте не одолел программу, и его перевели к нам. Миша был не по годам рослым, физически сильным, красивым парнем. Но учился он плохо. На наш дружеский упрек:

- Миша, чтобы стать моряком, надо хорошо учиться.

Он неизменно отвечал:

- Все равно буду моряком. Вот увидите. Я добьюсь своего.

Семен Евтеев учился в 8 классе и, неплохо.

После занятий мы собирались вместе, готовили уроки, мечтали о будущем. Домой я приходил только ночевать и поесть. Жил почти впроголодь. Магфира, как и раньше закрывала на замок все, что только можно закрыть: сундук, шкаф, кухонный стол, чемоданы, продуктовую кладовку. Она все ключи в связках носила с собой и ни на одну минуту с ними не расставалась. Хотя мы жили не бедно, в продуктах не было недостатка, брат зарабатывал не плохо, имели корову, несколько овец, Магфира постоянно попрекала меня каждым куском хлеба. За целый день я более-менее наедался только вечером, когда с работы приходил брат. Утром я выпивал только чай и бежал в школу. На обед домой не успевал, до вечера ходил голодным.

Что-то надо было делать. Но что? Правда, один воришка-карманник усиленно старался обучить меня своему ремеслу. Но я вовремя одумался.

Единственное применение приобретенным знаниям подсказал желудок. Я решил воровать продукты у Магфиры. Все равно она считала меня вором.

Я подделал ключи ко всем ее замкам. Техническая сторона дела для меня не составляла трудности. Но вот загвоздка. Магфира ни на одну минуту не расставалась с ключами, всегда носила в кармане своей безрукавки, которую никогда не снимала. Даже ночью, ложась спать, она клала ее под подушку. Но у нее была одна слабость, — любила поспать днем на полу, прямо в одежде.

Однажды днем, я незаметно вытащил из ее кармана связку, быстро снял оттиск с нужных мне ключей, но никак не мог положить их обратно, и просто оставил рядом с карманом. В течение короткого времени у меня имелись дубликаты всех ключей. Но я не злоупотреблял своей возможностью, да и потребности мои были минимальные, — только не голодать. Денег и вещей я не брал.

Так прошла зима. Праздник 1 Мая мы, четыре друга, решили провести в лесу, который находился в 7 км. от Ачикулака. Взяли продукты, одеяла. Я захватил с собой буханку хлеба, масла, отрезал немного казы. До леса шли пешком и всю дорогу пели песни. Стояла отличная погода, в лесу было очень хорошо. Мы как сумасшедшие бегали по лесу, лазили по деревьям. Наконец, вволю набегавши, сели поесть. Развели костер, испекли картошки, сварили казы. Ужин удался на славу.

Вечером долго сидели у костра, рассказывали сказки, мечтали. Уснули поздно. Утром, позавтракав остатками ужина, снова бродили по лесу. В село вернулись уже к вечеру.

Я в отличном настроении вбежал домой, но был встречен разъяренной Магфирай.

- Вот смотри на своего братца — вора, — кричала она, обращаясь к Сабиру. — От него нельзя ничего уберечь. Он открывает все замки и берет все, что ему вздумается. Дома нельзя ничего хранить. У нас в доме вор! — И пошла, и пошла ...

Я молча слушал ее. Мне говорить было нечего. И еще я ждал, что скажет брат. Сабир сидел молча. Но по его лицу можно было определить, что он не так рассержен как Магфира. Наконец он спокойным голосом спросил у меня:

- Ты действительно открывашь ее замки?

Я ничего не сказав ему, выскочил из дома. Забрал из своего тайника связку ключей и, положил их перед братом.

- Да, я открываю все ее замки. Но я у нее ничего ценного не крали, денег ваших тоже не брали. Я брал только еду. Ведь она все держит под замком, даже хлеб. Пусть не закрывает, тогда я и я не буду воровать.

Магфира увидав копии всех ключей, которые она так усиленно берегла, чуть не упала в обморок. Брат же, напротив спокойно их рассматривал, как будто оценивал качество моей работы. Наконец он расхохотался:

- Ну что, Магфира, значит, у тебя все находится под замком. И ты уверена, что туда никто не залезет? Дура ты, дура! Действительно, зачем ты все закрываешь? Даже продукты. От кого? Ведь у нас дома никого чужих нет. При том, слава аллаху, сейчас мы живем неплохо. Продуктов хватает. – И повернувшись ко мне – на, возьми свои ключи, и что будет закрыто, открывай. Бери что захочешь. Это твой дом. А ты, Магфира, еще раз говорю, перестань все закрывать на замок.

Магфира не получив поддержки со стороны Сабира, разразилась еще большей бранью по моему адресу и, наконец, разревелась. Я не стал слушать ее, схватил свои ключи и убежал в скотный сарай. Здесь в сене было сделана нора. Я часто забирался туда и под монотонный звук жующей жвачку коровы думал свои невеселые думы и строил планы на будущее. Конечно, я был рад и благодарен, что Сабир поддержал меня. Но я также знал, что Магфира не послушается его. Все осталось по старому, только замки были новыми.

Так я прожил у брата до конца учебного года. 7 класс окончил на "хорошо" и "отлично" при ... посредственном поведении. В свидетельстве об окончании 7 класса так и было написано:

"Настоящее свидетельство выдано Джуглаеву Григорию, родившемуся в 1924 году, в том, что он обучался в средней школе ст. Ачикулак Кизлярского округа, Орджоникидзевского края. Окончил полный курс этой школы и обнаружил при посредственном поведении следующие знания"

и дальше перечисляются 16 предметов, из которых по 8 получил "хорошо" и по 8 "отлично".

Теперь нужно было думать о своем будущем. После семи классов я мог поступить в какой-нибудь техникум, или попытаться поступить в аэроклуб. Учиться еще 3 года, чтобы получить среднее образование, живя у Магфиры, я не мог.

Ближайший аэроклуб был в Пятигорске. Я решил ехать туда. Но для этого мне нужны были деньги. Где их взять? И мне пришло обратиться к брату. Подгадав момент, когда он был один и в хорошем настроении, я рассказал ему о своей мечте стать летчиком и попросил у него денег на дорогу. Он внимательно выслушал меня. А потом сказал:

- Я согласен с тобой. Тебе надо приобрести специальность. Но не летчика. Это что за специальность? Да с тебя и не получится летчик. Давай лучше изучим все объявления в газетах по набору в техникумы и выберем что-нибудь подходящее для тебя, ты согласен?

Я, конечно, не был согласен, но промолчал. Что толку доказывать ему, как дорога мне моя мечта. И я решил заработать на дорогу. Сборы мои были не долги. На другой день, рано утром, я пешком отправился к старшему брату Сейсену. Он жил от нас в 38 км. К вечеру того же дня, усталый, голодный, я добрался до брата. Меня встретили с радостью, особенно была рада жена брата – Мапиза. Этому есть особая причина.

У Сабира не было детей. Может быть, поэтому сноха и была такая злая. Средний брат Халилберген (Гран) имел трех сыновей, но не было дочерей. Старший же брат Сейсен имел четырех дочерей, но не было сына, что его очень огорчало. Первый его ребенок сын, умер, не прожив и года. После его смерти, примерно через месяц появился на свет я. Но по какой то причине у моей матери пропало молоко и с первых дней кормила меня своим молоком Мапиза, жена старшего брата. Вот почему она считала меня своим сыном и любила меня.

За ужином, я рассказал брату, что закончил 7 классов и хотел бы поступить в техникум, чтобы получить специальность. Насчет своей мечты, стать военным летчиком, не стал ему говорить, боясь получить и от него такое же правоуздание, как и от Сабира. Я сказал бра-

ту, что приехал поработать у него, пока в объявлениях не подыщу себе какой-нибудь подходящий техникум.

Брат с радостью согласился на мою помощь, так как он пас около 400 кастровых скотин только своей семьи: жены и дочерей. А работы было много. Здесь не просторные калмыцкие степи и буруны. Кругом пахота, сады, лесопосадки. Пасты скот приходилось буквально на пятanke. Все время начеку, чтобы не потравил скот посевы, не полез в сад, не погранил молодые деревья лесопосадки. А какого труда стоит здесь достать воду из глубокого колодца, напоить такую отару.

Ставрополье. Край плодородия. Здесь население всегда занималось скотоводством, хлеборобством, виноградарством. В 1936-1939 годах даже пытались выращивать хлопок. Отличная плодородная почва, мягкая ранняя весна, жаркое лето. Но один недостаток, нет воды. Поэтому первые русские переселенцы рыли колодцы. Но не всем это было под силу. Вода залегала очень глубоко - 70-80 метров от поверхности земли. Но находились люди, из числа богачей, которые все же рыли колодцы, конечно чужими руками, но колодцы называли их именами. Вот мы и стояли у одного из таких колодцев. Он назывался "Саутинским", глубина его - 87 метров. Недалеко от этого колодца, примерно в 7 км, был другой - "Никитинский", глубиной более 70 км.

Воду вытаскивали при помощи крутящегося деревянного барабана. Тяжелая, нудная и даже опасная была эта работа. Крутил барабан верблюд или пара волов. Идет бедное животное по кругу в одну сторону. Вращается барабан, пищит, скрипит, трещит на все голоса, поднимает с огромной глубины деревянную бадью, ведер на 5-8, с холодной, чистой драгоценной водой. В это время, другая бадья, пустая, опускается вниз. Но поднятую бадью, наполненную до краев водой, надо еще опрокинуть в корыто. Одному человеку трудно справиться. Обычно это делают вдвоем. Поворачиваем верблюда на 180° и снова поет барабан на все голоса.

Обычно этой работой мы занимались рано утром с 5 до 7 часов. Потом я быстро завтракал и на этом же верблюде, который крутил барабан, угонял скот на выпасы. В жаркие летние дни, заготовленной утром воды не хватало, тогда приходилось поднимать воду и днем.

Пасты скот здесь, тоже дело было не легким. 400 голов, разбрелаются в разные стороны. Пока поворачиваешь одних, другие идут в посевы. Так и носишься целый день на верблюде. Но зато как приятно, когда после работы приходишь домой, встречает тебя радостная, смеющаяся Мариза. Здесь же щебечут мои двоюродные сестренки: Жамига, она моложе меня всего на год, Мария еще моложе, Жибек ... Я здесь чувствовал себя настоящим человеком, равноправным членом семьи.

Дни летели быстро. Жамига почти каждый день бегала на ферму за газетами. Я читал объявления, в надежде найти сообщение о наборе курсантов в аэроклуб или в техникум в городе Пятигорск. Но их не было. Правда, были наборы в техникумы городов: Ставрополь, Кизляр, Ордженихидзе, Грозного. Но эти города я не знал и боялся ехать туда.

Время шло, наконец, я не выдержал, собрался ехать в Пятигорск, решив, что на месте будет виднее. О своем решении сказал брату. Он не стал меня задерживать и 1 августа 1939 года я, на попутной машине, выехал в Буденовск, а дальше на поезде в Пятигорск.

В первый же день, я пошел искать аэроклуб. Но разговор с начальником аэроклуба разбил все мои радужные мечты. В аэроклуб принимались подростки, имеющие не менее 9 классов образования и не моложе 18 лет. А я имел образование 7 классов и возраст 15 лет. Но я не унывал. Пошел бродить по городу, искать техникумы. В одних уже шли приемные экзамены, другие не подходили мне, - они не обеспечивали общежитием и не давали стипендии. Ночевал на вокзале. На третий день нашел 2-х годичную школу учителей. Куда принимали учеников с семиклассным образованием. Долго не думая, сдал документы, получил раз-

решение на проживание в общежитии на время сдачи экзаменов и засел за книги. На подготовку осталось очень мало времени. -2 дня.

Вот и первый день экзаменов. По русскому письменно – диктант. Через день – Конституция СССР, потом математика и география. Получил оценки —3, 4, 5, 5. По конкурсу прошел, но без стипендии. Правда, директор заверил, что если закончу первое полугодие без троек, то дадут стипендию, но эти 6 месяцев надо прожить. Кто меня поддержит?

С такими невеселыми размышлениями я приехал в Ачикулак, не заезжая к старшему брату. Сабир ничего определенного не сказал, видимо решил посоветоваться с женой. Прошло десять дней, брат молчал. Вот и первое сентября. Я пошел в школу, в 8 класс. Так закончилась моя первая попытка стать на самостоятельный путь.

Учеба началась с неприятностей. В этом году ввели платное обучение. С меня потребовали плату. Я доказывал директору школы, что я сирота. Но он говорил, - у тебя есть брат. Сабир из принципа отказался платить. Тогда директор запретил мне посещать школу.

Все же нам удалось доказать, что я имею право на бесплатное обучение. Но учеба не шла, не было настроения. Закончил 8 класс кое-как, но без троек.

За время учебы я обдумывал разные варианты, как заработать деньги, чтобы их хватило на самостоятельную жизнь. Я решил после школы поступить на курсы трактористов. Поработать лето, а осенью поступить в какой-нибудь техникум, а если удастся и в аэроклуб.

Поэтому после окончания школы я сразу поехал в совхоз "Терский", где жил мой средний брат Тран. Поступить на курсы трактористов не представляло большого труда, так как у них была большая потребность в курсантах. Узнав, что я окончил 8 классов, меня зачислили сразу в группу, где занятия начались почти месяц тому назад. Учились здесь в основном взрослые мужчины, в возрасте от 25 до 35 лет. Образование у них было 4-5 классов, поэтому мне было легче усваивать материал, чем им. Только мой выбор не понравился старшему брату. Что я мог ему ответить? Что не могу больше жить у Магфиры, что у меня есть другая мечта? А время шло. Мое обучение на курсах подходило к концу.

Как-то я приехал к старшему брату и застал у него Сабира. За чаем Сабир сказал, что едет в Ставрополь поступать в сельскохозяйственный техникум, и просил Сейсена помочь Магфире, если она будет в чем-то нуждаться.

Сейсен возмутился:

- Слушай Сабир, ты едешь учиться сам, а подумал ли ты о Грише? Ведь он живет у тебя, и ты должен довести его воспитание до конца. Сделать из него человека. Забери его с собой. Пусть он тоже поступит в техникум. Ведь позор нам. Мальчик окончил 8 классов и будет трактористом.

- Но я не могу содержать себя и Гришу на учебе, да еще семью. У меня нет столько средств.

- Но я не позволю, чтобы Гриша остался трактористом, - горячился Сейсен. Езжай Гриша, учиться в Ставрополь, - обратился он ко мне. Я продам свою корову для твоих расходов, а сами как-нибудь проживем.

Услышав эти слова, я чуть не расплакался. Он действительно шел на большие жертвы, посыпая меня на учебу. Зарабатывал он очень мало, помощников нет.

Так я покинул дом, где прожил 16 лет. Это был июль 1940 год.

Пользуясь, что Сабир работал в сельсовете, я прибавил себе один год.

ОСУЩЕСТВИВШАЯСЯ МЕЧТА

По прибытию в Ставрополь мы нашли сельскохозяйственный техникум. Подали заявление и необходимые документы для поступления в техникум. Получили место в общежитии.

На этот раз я все зачеты сдал на 4 и 5. Меня зачислили в техникум со стипендий. брату не повезло. Он получил тройку по русскому письменно, и его зачислили без стипендии. В скором времени он уехал домой, так как не мог учиться за свой счет.

Техникум располагался в огромном по тому времени П – образном двухэтажном здании, с закрытым двором, где росли деревья, кустарники, кругом чистота и порядок.

Весь первый этаж занимали кафедры, актовый зал. Второй этаж – общежитие для студентов, столовая, библиотека и канцелярия. Каждая комната общежития была рассчитана на 4-5 человек. Я попал в четырехместную комнату. Со мной жили Ермаков Сергей, демобилизованный воин. Он участвовал в финской войне, имел ранение. Бедин Гриша – 27 летний весельчак и балагур. Работал в колхозе счетоводом. Кравченко Николай – молодой парень, немного старше меня.

Занятия в техникуме начались с первого октября. Мы все четверо попали в одну группу, а с Николаем сидели за одной партой. Опять знакомая обстановка. Но есть большая разница, за партами сидели не дети, а взрослые люди. Им по 23-40 лет, есть и девушки. Им тоже более 20 лет. Самые молодые в нашей группе – я. Коля и еще одна девушка Страхова Полина.

Наш техникум готовил директоров совхозов, председателей колхозов, управляющих МТС и агрономов. Поэтому сюда приехали учиться люди все взрослые, с опытом работы в колхозах и совхозах.

Техникум был богато оборудован, все классы имели наглядные различные пособия. Меня особенно поразили разрезные модели двигателей и их деталей. На курсах трактористов не было таких наглядных пособий, и нам все объясняли на пальцах. В общем, условия для учебы отличные, только учись.

Я с первых дней взялся за учебу. Здесь каждые полгода сдавались зачеты, и получившие неудовлетворительные отметки лишались стипендии. А без стипендии мне учиться нельзя. Я был свободным человеком, и мое будущее зависело только от меня.

В скором времени я стал помогать отстающим студентам. Дело в том, что многие из них окончили школу много лет тому назад. Школьные знания подзабыли, и программа техникума давалась им с трудом, особенно по математике, физике и химии. Я часто просиживал с отстающими студентами до поздней ночи, разъясняя непонятные им темы.

Но я ни на минуту не забывал о своей основной цели – стать летчиком. Как только все устроилось с техникумом, первым делом поинтересовался, есть ли в городе аэроклуб. Оказывается есть. Но утешительного для меня ничего не было. Условия приема здесь те же, что и в Пятигорске. Ближайший очередной набор должен быть в декабре месяце. Занятия начинаются с 1 января 1941 года, без отрыва от производства.

20 декабря 1940 года начальник аэроклуба провел предварительное собеседование с подавшими заявление. В назначенное время в коридоре нас собралось человек 12. Я ужасно волновался. Вызванные к начальнику ребята минут через 10 выходили из кабинета радостные, помахивая какой-то бумагой. Подошла моя очередь. За столом сидел пожилой военный со "шпагой" на петлицах. "Знает капитан", - подумал я. В стороне сидел молодой летчик, в звании старшего лейтенанта.

Капитан, он и был начальником аэроклуба, предложил мне сесть и начал расспрашивать: кто я, где живу, какое образование, сколько лет, чем занимаюсь в настоящее время. Я все рассказал, что учусь в техникуме, живу в общежитии, окончил 8 классов. Только насчет возраста, сказал, что мне 17 лет. Он внимательно выслушал меня, покрутил в руках мое заявление и сказал:

- Знаешь, Гриша, мы принимаем в аэроклуб юношей со средним образованием и в возрасте 18 лет. Ты нам не подходишь. Поучись в техникуме еще годик и приходи к нам в следующем году. Мы обязательно тебя примем.

И протянул мне мое заявление. Я вскочил как ужаленный и закричал:

- Но я хочу летать! Хочу быть летчиком! Это моя мечта! Вы понимаете?

Этот крик у меня вырвался непривычно. У меня даже слезы выступили на глазах. Но начальник аэроклуба был неумолим.

- Нет. Не можем мы принять тебя сейчас. Инструкция! Нарушать ее я не имею права.

И тоже поднялся со своего места, держа мое заявление в руке. Я больше не мог вымолвить ни слова. Какой-то комок подкатился к горлу, и я, чтобы не разреветься, выскочил на улицу, так и не взяв свое заявление. Так закончилось мое первое знакомство с начальником аэроклуба.

На другой день, после занятий в техникуме, я снова пришел в аэроклуб. Пришел просто так, я не мог сидеть в общежитии. Меня просто тянуло сюда как магнитом.

Я зашел к секретарю. Она меня сразу узнала, может быть, даже слышала, мой разговор с начальником аэроклуба потому что, увидев меня, она сказала:

- Вы не расстраивайтесь. Почкаще приходите к нам и узнавайте. До начала занятий еще есть время. Если будет свободное место, вас обязательно примет.

Ободренный ее словами я просидел в коридоре до конца рабочего дня. Мимо меня проходили работники аэроклуба в синей летной форме, подтянутые, красивые, видимо инструктора. Раза два прошел и тот старший лейтенант, который сидел вчера в кабинете начальника. Потом я узнал у секретаря, – это был командир звена Зайцев. Не знаю, какой у меня был вид, но все они оглядывались на меня, кто с улыбкой, кто с сочувствием...

На третий день я снова занял место в коридоре аэроклуба свое, уже привычное место. На этот раз, увидев меня, старший лейтенант Зайцев остановился. Он даже запомнил мою фамилию:

- А. Джуглаев. Ты что, действительно хочешь стать летчиком?

- Это моя мечта с детства! – вырвалось у меня.

- Но тогда будешь летчиком! Не расстраивайся.

И улыбнулся мне приятельски. Эти разговоры с секретарем и командиром звена, давали мне кое-какие надежды.

С этого дня, я каждый день, после занятий в техникуме, приходил в аэроклуб. Узнавал у секретаря, сколько принято курсантов, ее сообщения успокаивали меня. Еще были свободные места. Несколько раз видел начальника аэроклуба, но подойти не посмел.

Наступил 1941 год. Новый год встретили очень весело. Смотрели концерт самодеятельности, потом танцевали почти до утра, как будто чувствовали, что это последний Новый Год перед войной.

2 января первый день занятий в аэроклубе, я не мог усидеть дома и снова пошел в аэроклуб. Узнав у секретаря, что начальник у себя, я прямо зашел к нему.

У него опять сидел старший лейтенант Зайцев.

- Товарищ капитан, пожалуйста, примите меня на курсы. Вот увидите, я справлюсь с учебой, а что не хватает одного года, так я расту. Скоро исполнится 18 лет.

Неожиданно меня поддержал и командир звена Зайцев.

- А что, товарищ капитан, может быть действительно, примем его. Если не будет успевать – отчислим. Как, согласен на такие условия?

- Согласен. Но я справлюсь с учебой.

- Ладно. Попробуем, – немного подумав, сказал начальник аэроклуба. Но ведь ты еще не проходил медицинской комиссии.

Он тут же вызвал секретаря и велел дать мне направление для прохождения мед. комиссии.

Я ликовал, неужели сбудется моя мечта. Медицинской комиссии я почему-то не боялся. Был уверен в своем здоровье, не зря закалялся столько лет.

Секретарь тоже была рада за меня. Она понимала, что я действительно хочу быть летчиком. Быстро заполнила какие-то бланки, выписала направление, разъяснила, как найти поликлинику. Подавая мне бумаги, сказала:

- Желаю Вам удачи.

Поблагодарив ее я побежал искать поликлинику. Авиационная комиссия, да еще приемная. Я ходил от врача к врачу. Картоточка постепенно заполнялась. Все врачи, после тщательного осмотра, ставили в своей графе заключение: "Годен к летной работе". И вот последний врач – хирург. Уж мят он меня и так и сяк. Заставил отойти от себя, потом подойти. Налил на пол воду из графина. Заставил меня ходить по этой лужице. Оказывается, он проверял, нет ли у меня плоскостопия. Потом снова начал прощупывать мои кости. Наконец сказал:

- Уж больно ты маленький, да щупленький. Какой из тебя летчик. Ну-ка посмотрим, какая у тебя силенка. Возьми эту штуку в руку и жми, сколько у тебя хватит сил.

- О, силенка у тебя есть. А теперь возьми в левую руку и жми.

Я сжал и ... выжал больше, чем правой рукой.

- Ты, что левша? – Сразу насторожился врач. -- Возьми ручку и напиши, вот на этой бумаге свою фамилию, имя и отчество

Я действительно левша. Все делал левой рукой, но писал правой. Поэтому я быстро написал.

- А теперь напиши левой.

Я написал, но хуже и неловко, как это делают все люди, не умеющие писать левой рукой.

- Так почему у тебя левая рука сильнее правой? – Не отставал он от меня.

- Видимо после вашей похвалы я постарался и выжал левой больше.

- Ну ладно, летай. Будь хорошим летчиком.

- Спасибо. Я постараюсь.

Я схватил бланки и побежал сполна в аэроклуб, но было уже поздно. В канцелярии никого не было. Я пошел домой в техникум. Радость переполняла мое сердце. Авиационную медицинскую комиссию прошел. Все врачи написали: "Годен к летной работе". Начальник аэроклуба дал согласие принять на курсы. Неужели осуществить моя мечта? Неужели я буду летать? Сам буду водить самолет. Буду летчиком! Мне просто не верилось. Я с радостным криком врывалась к себе в комнату:

- Ребята, меня приняли в аэроклуб! Смотрите, я уже прошел медицинскую комиссию.

Ребята рассматривают заключение врачей. Все поздравляют меня. Они тоже рады, что я поступил в аэроклуб, потому что я не делал секрета из своей мечты. Хотя, может быть, в душе сомневались, выйдет ли из меня летчик.

На другой день, еле дождавшись окончания уроков в техникуме, я побежал в аэроклуб. Представил начальнику аэроклуба заключение медицинской комиссии. Он дал распоряжение, чтобы меня зачислили в аэроклуб. Оформление заняло немного времени, и в этот же день я первый раз переступил порог класса, где готовят летчиков.

В нашей группе занимались 30 курсантов. Была и другая группа. Мы их называли "Стариками". Они уже закончили теоретическую подготовку и проходили практику, то есть летали.

С первых же дней мне пришлось столкнуться совсем с незнакомыми предметами: теория полета, аэродинамика, изучали устройство самолета У-2 и мотора М-11. Терминология здесь тоже была незнакомая: фюзеляж, гаэрот, лонжероны, нервюры ... Попробуй запомнить все эти новые названия, когда ты их в жизни не слышал. Они звучали для меня как музыка, как песня. Но учиться было трудно, особенно по теории полета. Здесь все было построено на тригонометрических функциях, но я их совсем не знал. Мне пришлось самостоятельно осваивать тригонометрию. А учиться мне надо было только на "хорошо" и "отлично".

Ведь я был принят в аэроклуб с условием, об этом мне нельзя было забывать. В техникуме тоже нельзя было получать тройки, иначе не будет стипендии.

В эти дни я составил для себя твердый распорядок дня: встаю в 6.00. До 7.30 - на свежую голову, повторяю весь материал на данный день. С 7.30 до 8.00 часов - завтрак. До 14.00 занятия в техникуме. С 14.00 - 14.30 - обед. После обеда один час готовлю домашнее задание в аэроклубе. С 17.00 - 21.00 - занятия в аэроклубе. 21.00 - 01.00 - самоподготовка.

Свободного времени у меня не было, кроме воскресенья. Но я был рад. Результаты в техникуме и в аэроклубе были неплохими.

В марте месяце, в аэроклубе произошло событие, которое чуть все не сорвало. Пришел приказ из Москвы форсировать подготовку летных кадров для Военно-воздушных Сил СССР. Начальник аэроклуба собрал всех курсантов, ознакомил нас с основным содержанием приказа и сказал примерно такие слова:

- Товарищи курсанты, с завтрашнего дня мы переходим к продленным занятиям, и одновременно будем летать. Родина требует летчиков. Вы все после окончания аэроклуба будете направлены в Военно-Морское авиационное училище. Кто хочет быть летчиком, должен полностью переключиться только к занятиям в аэроклубе, бросив все другие занятия и работу. Решайте.

Легко сказать "решайте". Мне было очень трудно решить. Техникум я не мог бросить, потому что мне негде, и не на что было бы жить. Аэроклуб бросить тоже не мог. После собрания начальник аэроклуба беседовал с каждым курсантом отдельно. Подошла и моя очередь. Я рассказал ему о моем затруднительном положении, и попросил его разрешить мне заниматься в техникуме и аэроклубе. Он уточнил у преподавателей смогу ли я учиться и летать, если разрешить посещать техникум. За всех ответил Зайцев:

- Товарищ капитан, полеты у нас начинаются с 5 часов утра до 12.00. Джуглаев сможет утром отлететь в первую очередь и успеть к восьми часам в техникум. А теорией мы занимаемся с 16.00 до 21.00. Он тоже успеет после занятий в техникуме. Конечно, ему будет трудно. Но он справиться.

Я был благодарен Зайцеву и в душе с радостью согласился с его предложением.

Так был решен еще один трудный вопрос. Теперь мне приходилось заниматься в сутки по 11 часов. Из них - 6 часов в техникуме и 5 часов в аэроклубе, не считая самоподготовки. С первого апреля начались полеты.

После занятий в техникуме я пришел в аэроклуб. Все курсанты были уже в сборе. Нас посадили в грузовую машину Зис-5 и привезли на аэродром. Аэродром встретил нас гулом самолетов, запахом горелого масла, бензина, эмали и еще чего-то непонятного. Это был запах авиации.

Нас построили в две шеренги. Начальник аэроклуба зачитал список, кто в какой летной группе будет летать и кто инструктор. В нашу группу вошли: Хариков, Кризнов, Бартанов, Рыбин, Яглов, Цупрунов, Велькинский, Захарцев и я. Нашего инструктора звали Андрей Катамадзе - высокий, стройный, красивый грузин с маленькими усиками. После чтения приказа, он сразу отделил нас от общей группы и повел к одному из самолетов У-2. Катамадзе коротко рассказал нам задачу дня - ознакомительные полеты над аэродромом. зачитал очредность, я был первым, без лишних слов он сказал мне: - Садись в самолет.

Я заученным движением поднялся на крыло, потом перешагнул борт, сел в кабину. Привязался широкими ремнями. Инструктор проверил подгонку и защелку ремней, похлопал меня по плечу и сел в заднюю кабину.

У нас в классе стоял учебный самолет У-2 в разрезе, и нас специальную обучали, как правильно садиться в самолет, привязываться ремнями и выходить из нее. Дальше этого я ничего не знал. ... Между тем заработал мотор. Инструктор немного порулит по стоянке, дал полный газ. Не успел я очухаться - смотрю, земля уже уходит куда-то вниз и быстро удаляется от нас. А дальше стало еще непонятнее. Земля уходила то вниз, то вверх, то влево, то

вправо, а самолет завис неподвижно. Это, конечно, мне так казалось. Я как завороженный смотрел кругом, не веря своим глазам и чувствам. Вдруг я услышала в наушнике голос инструктора:

- Джулаев, покажи, где аэродром?

Я осмотрелась кругом, но нигде не вижу нашего огромного летного поля, с ангарами, постройками, самолетами. Все постройки, поля, луга, рощи уменьшились в размере и выглядели как плакарта. Наконец, после долгого поиска, вижу почти под нами, маленькие самолетики и небольшую полянку.

- Правильно, - слышу голос инструктора в наушнике, - теперь смотри внимательно, сейчас выполним виражи, а ты держись слегка за управление. Пошли. И делает левый вираж, потом правый. А теперь сделаем переворот.

И переверну самолет вверх колесами. От неожиданности я бросил управление, обомни руками схватился за сиденье. Вид у меня, видимо, тоже был очень испуганный.

- Ты чего испугался? - слышу спокойный голос в наушнике и вижу в зеркале, прикрепленном к передней стойке самолета улыбающееся лицо Катамадзе. Мне нестерпимо стало стыдно за свой страх. Сразу бросаю сиденье и снова кладу левую руку на газ, а правой берусь за ручку управления, как должен делать настоящий летчик. Еще несколько фигур и инструктор производит посадку. Заруливает на стоянку, здесь уже поджидает очередной курсант. Я торопливо выхожу из кабинки, позитивный впечатлений от первого полета. Меня сразу окружают ребята. Вопросы сыпятся со всех сторон:

- Ну, как?! Страшно летать? Интересно? Держался ли за управление? Инструктор не строгий?

Я сбивчиво рассказываю им о полете. А насчет инструктора - показал большой палец. Но мне нельзя было долго задерживаться на аэродроме. Расстояние до аэродрома до техники не близкое - километров пять. Я бегу по знакомой тропинке через лес, куда обычно по выходным приходят отдыхать горожане. Сейчас в 7 часов утра, здесь пусто и тихо. За лесом сразу начинаются городские постройки. Вот и наш техникум, я только-только успеваю к началу занятий.

Я не мог не похвастаться перед ребятами и девушками, что сегодня произвел первый знакомительный полет с инструктором. Ребята хлопают по плечу:

- Молодец! Теперь ты будешь летчиком.

Девушки напротив испуганно машут руками:

- Ой, Гриша, ведь разобьешься на самолете. Брось ты свой аэродром. Лучше занимайся в техникуме.

Теперь мне приходиться заниматься еще больше. После приказа из Москвы, мы начали проходить материал в аэроклубе ускоренными темпами. Мне приходилось готовить уроки до 2 часов ночи, а в 4 часа утра вставать, чтобы успеть на аэродром к началу полетов. Еле-еле успевая к началу предполетной подготовки, которую проводит инструктор с курсантами. Он объясняет, как производить взлет, построение "коробочки", расчет на посадку и технику посадки. После знакомит нас с плановой таблицей.

Хорошо летать рано утром. Воздух спокойный, летишь как в "молоке", только ровно гудит мотор. Сегодня полет выполняет в основном инструктор, я только слегка держусь за управление и запоминаю все действия инструктора и положения самолета по отношению посадочного знака "Т". Это необходимо для правильного построения "коробочки". Одновременно инструктор через переговорный аппарат разъясняет мне свои действия. То и дело слышно в наушнике его спокойный голос:

- Джулаев, смотри и запоминай. Высота 100 метров, выполняю первый разворот, теперь, выполняя второй разворот. Наблюдай за "Т". Видишь, зазор между консолью крыла и "Т" 2 метра. Значит, идем правильно. А теперь "Т" сзади нас под 45°, выполняем третий разворот, выполнили. Теперь убираю газ, планирую, смотри за "Т". Видишь, подходит к консо-

ли крыла. Теперь надо выполнить четвертый разворот. Вот мы вышли на последнюю прямую и высота 100 метров. Теперь осталось только правильно рассчитать и посадить самолет. Ты смотри на "Т", но не забывай про высоту и скорость. Вот высота 50 метров, 30, 5 метров. Выводим из угла планирования. Вот и "Т". Посадка. Отлично. Понял? Теперь сделаем еще один круг.

Говорят инструктор должен обладать мудростью совы, говорливостью попугая, зоркостью орла, выносливостью осла. Действительно, надо иметь очень большое терпение, выдержку, чтобы научить нас летать.

Выполнив пять полетов по кругу, мы заруливаем на стоянку, где мое место занимает очередной курсант, а бегу в техникум.

Когда начались вывозные полеты в зону и самостоятельные полеты, как я не торопился, не успевал к началу занятий в техникуме. За это преподаватели никогда не ругали меня.

- А, наш летчик. Ну, заходи. Как успехи? Как там, в небе? - шутками встречали они.

Я прямо в летном комбинезоне, в шлеме с очками на лбу, входил в класс и садился за парту.

5 мая 1941 года, я первым из нашей группы, вылетел самостоятельно на самолете У-2.

В самолете один я. В передней кабине, вместо инструктора, груз – мешок с песком. Это для того, чтобы не изменилась центровка самолета. Немного страшновато. Но я беру себя в руки. Осторожно выруливаю на старт, устанавливаю самолет строго по направлению взлета и поднятием руки прошу разрешение на взлет у стартера. Он машет белым флагом. "Взлет разрешил". Я плавно даю газ, самолет, немного пробежав, отрывается от земли. Дальше, как учил инструктор: "скорость, капот-горизонт, высота".

Стараюсь все выдержать точно. Самолет послушно реагирует на каждое мое движение. Ровно гудит мотор. Я выполняю первый разворот, второй. Иду параллельно посадочному знаку "Т". Все идет хорошо. Знаю, что на земле, с моего самолета не спускают глаз инструктор Катамадзе и командир звена Зайцев. Выполняю третий разворот, снижаюсь. Выполняю четвертый разворот, вывожу самолет на последнюю прямую. Плавно снижаюсь. Вот высота 7 метров, 5 метров. Я вывожу самолет из угла планирования и сажаю точно у "Т". Первый самостоятельный полет выполнен!

Я выхожу из самолета и, подойдя строевым шагом к инструктору Андрею Катамадзе, докладываю:

- Товарищ инструктор, курсант Джуглаев самостоятельный полет по кругу выполнил. Разрешите получить замечания.

- Молодец Джуглаев! Вот и сбылась твоя мечта! Теперь ты летчик!

Меня поздравляют мои товарищи. Какой-то незнакомый человек отводит меня в сторону, фотографирует, после долго беседует со мной, расспрашивая, кто я, откуда ... А на другой день в областной молодежной газете вышла статья под заголовком: "Летчик из Ачи-Кулака".

Дни летели быстро. В середине июня мы уже полностью закончили программу в аэроклубе и ждали представителей из ВМАУ им. Сталина, которые должны были приехать сюда и на месте принять у нас зачеты.

Летчик из Ачикулака

Курсант Джуллаев, приготовившись к самостоятельному полету!

Смуглолицкий юноша быстрыми черными глазами застегнул шлем, поправил очки и четким шагом направляется к самолету. В кабине перехватил свое тело широкими ремнями и деловито поднял руку, прося разрешения у стартера отправиться в полет.

Путь свободен. Взревел мотор, машина вздрогнула всем корпусом и, легко подпрыгивая, стремительно покатилась по зеленому полу аэродрома.

Началет, инструктор и товарищи по учебе внимательным взглядом провожали Джуллаева в полет.

Машина, пробежав около ста метров, плавно оторвалась от земли и, набрав высоту, легла на заданный курс.

Молодец!

Это слово — лучшая оценка, которую редко дает курсантам скромной на похвалу началь.

Всего не сколько месяцев назад комсомолец Григорий Джуллаев имел смутное представление об устройстве самолета, о технике взлета и посадки... Но у него была ясная цель — стать летчиком. Эту мечту он тягнул долго.

Будучи учащимся средней школы, Григорий часто после уроков уходил за село, ложился на спину и долго смотрел в чистое небо, где беззвучно парил ястреб...

Подталкиваемый неугасаемым желанием летать, посвятить свою жизнь авиации, быть летчиком, Джуллаев уходит в город, учиться в колхозном сельхозтехникуме и в аэроклубе. С большой радостью он изучает летное дело, вначале в классе, а затем на аэродроме. Мечта осуществлялась, и от этого радостно на сердце Джуллаева.

...Знакомо гудит мотор, под крыльями пропосятся луга, лес, живые постройки. На поля работают колхозники. Они поднимают головы и машут руками вслед самолету, приветствуя его, Джуллаева, комсомольца из Ачикулака.

Самолет послушен Джуллаеву. Он то взмывает вверх, то падает, точно ястреб, на которого с любопытством недавно смотрел Григорий, одноко лежа в родной степи. Вот если бы сейчас пролететь над Ачикулаком, над школой, в которой учится, приветственно покачать плоскостями друзьям и знакомым, выразить этим радость человека, осуществляющего свою мечту.

Выполнив задание, Григорий пошел на посадку. Посадить самолет на три точки — это большое искусство летчика. Для этого требуется, кроме навыка, твердые знания вождения самолета, умение без ошибки "находить землю", хладнокровие, выдержка. Малейшая оплошность может привести к аварии.

Джуллаев, уверенный в себе, в своих знаниях, постепенно снижает высоту и плавно садится на зеленый ковер аэродрома.

Отлично! — воскликнул инструктор Андрей Катамайдзе.

В ворошиловском аэроклубе, Джуллаев осталось учиться немногим больше месяца. Потом он поедет в училище, чтобы стать военным летчиком, первым летчиком из Ачикулака.

В. ЯККАРОВ.

Но 22 июня грянула война.

В этот воскресный день у нас не было полетов, и я решил, как следует поспать. Но в два часа дня меня разбудил Сережа Ермаков:

- Гриша вставай! Война!

Я подскочил на койке как ужаленный. Выступал Молотов.

В этот день, после обеда, по повестке военкомата, были призваны в армию почти половина студентов из нашего техникума.

Их сразу переодели в красноармейскую форму и поместили в казармы. Я, как потерянный ходил один в опустевшей комнате. В трудную минуту самое страшное – одиночество. Почти всех оставшихся студентов я нашел в вестибюле. Они не шумели, почти не разговаривали, не было слез и вздохов, но на их посеревших лицах была какая-то суровая и страшная решимость.

Война! Это слово подвело невидимую черту под всей нашей жизнью и новой – тревожной, страшной, полной неизвестности. На другой день в техникуме был митинг. После митинга директор объявил, что в связи с вероломным нападением на нашу Родину фашистской Германии, все студенты распускаются на летние каникулы. Полугодовые экзамены будут приняты осенью, в начале нового учебного года.

27 июня, наконец, приехали представители из ВМАУ. Они принесли у нас зачеты по теории и практическим полетам. 1 июля 1941 года я уже с группой курсантов ехал в город Ейск в Военно-Морское училище имени Сталина.

По прибытии в город Ейск, нас поместили в здании ШМАС (школа младших специалистов), где нам пришлось, в течение целого месяца проходить "Курсы молодого бойца".

В первую очередь нас переодели в морскую форму. Но не в красивую, элегантную морскую форму, которой все любуются. На голове у нас была бескозырка, но без ленточки, вместо фланелевки – грубая рабочая роба, помятые синие хлопчатобумажные брюки, а на ногах большие старые растоптанные рабочие ботинки. Какой-то остряк даже придумал для нас название – "морские чертики".

Строгий, рассчитанный по минутам распорядок дня, жесткая дисциплина военного времени, уставные требования, ежедневная строевая подготовка, все это в совокупности быстро сняло с нас гражданскую шелуху. Прошло совсем немного времени и мы, уже браво маршировали по плацу, где обычно проводили строевые занятия.

Наш командр, лейтенант Кулиш, немного полноватый для строевого командира, был требовательный, но справедливый. Он не кричал на нас, не ругал напрасно, но гонял до седьмого пота. Подход, отход от начальника, повороты, строевой шаг, ползание по-пластунски, приемы с винтовкой, марш-броски с полной выкладкой ... В общем, здесь мы проходили полностью программу пехоты. Но всему бывает конец. 5 августа нас перевели в военный городок ВМАУ им. Сталина.

Здесь нас в первую очередь повели в баню. Переодели уже в настоящую морскую форму. Синяя фланелевка, черные брюки и новые морские ботинки, совсем преобразили нас. Но самое главное, на ленточке нашей бескозырки, золотом сверкали слова: "ВМАУ им. Сталина".

Военный городок состоял из нескольких 2 и 3 этажных корпусов, где размещались учебные классы, общежитие (кубрики), столовая, клуб и библиотека.

Здесь снова прошли летно-медицинскую комиссию. После чего нас разбили по группам, кого в истребительную, кого в бомбардировочную, некоторых в штурманскую группу. Я попал в истребительную.

Занятия начались седьмого августа 1941 года. С первых же дней учебы стало ясно, что моих школьных знаний явно не хватает. Почти все материалы, особенно по теории полета, были в объеме 9-10 класса.

Мне пришлось, в годы самостоятельной подготовки, заниматься дополнительно изучением алгебры, геометрии, тригонометрии и физики.

Я не прерывал переписку со своими старыми школьными друзьями. Иванченко поступил в танковое училище. Бехтерев в педагогическое. Евтеев стал кавалеристом, не повезло только Быченко, он так и не смог стать моряком. Два раза он ездил в Ростов поступать в Мореходное училище, и оба раза не смог сдать экзамены. С началом войны он поступил в военно-десантные войска.

Получил письмо от брата Сейсена. Он написал, что Трана призвали в армию сразу же, как только началась война, а его спустя три месяца. Сейчас он находился в формирующейся части. Дома у него осталась жена и маленькие дети. Как они проживут...?

А враг наступал. Каждый день радио сообщало о новых захваченных врагом территории, городов, сел и деревень. Вражеские бомбардировщики бомбили уже города Мариуполь и Таганрог, расположенных на противоположном от нас берегу Азовского моря. Зарево от горящих городов, хорошо было видно в Ейске. Скоро немецкие самолеты-разведчики среди белого дня стали появляться и над нашим городом. Мы удивлялись, почему наши истребители не перехватывают этих наглецов. Нам было досадно и обидно.

Конечно, в то время мы не знали, что фашисты бомбили 60 наших приграничных аэродромов. Что мы потеряли за первые сутки около 1200 самолетов.

К началу войны нашими заводами было выпущено: ЛаГГ – 3 (всего), МиГ и Як – всего 1946 самолетов, бомбардировщиков Пе-2 – 458, штурмовиков Ил-2 – 249. Остальные самолеты, примерно 35% были устаревших образцов – 1934-36 годов.

Для сравнения приведу ТТХ некоторых наших и немецких самолетов, принимавших участие в начале войны.

И-15	360 км/час	Ме – 109 Е	570 км/час
И-153	444 км/час	Хе – 111 (б-щик)	400 км/час
И-16	462 км/час	Ю – 87 (б-щик)	410 км/час
СБ (скор. б-щик.)	420 км/час	Хе – 111 (б-щик)	400 км/час
ТБ – 3 (тяж. б-щик)	280 км/час	Ю – 88 (б-щик)	465 км/час
Р – 5 (разведчик)	180 км/час		

Из этой таблицы видно, что наши истребители имели максимальную скорость равную скорости немецких бомбардировщиков. Их истребители имели огромное преимущество по скорости. В количественном отношении наша авиация тоже намного уступала немецкой.

Но как случилось, что в начале войны немецкие самолеты оказались лучше наших и количественно больше?

Бои на озере Хасан, в районе Халгин-Гола и в Испании показали, что наши самолеты не уступают по своим тактико-техническим данным самолетам вероятного противника. А гитлеровцы проявили лихорадочную поспешность и учли при этом опыт войны в Испании. Они сразу же начали улучшать качественно свои самолеты. В результате, Ме-109 В в 1936 году имел скорость 460 км/час и вооружение 2 пулемета, то в 1939 году этот же самолет, только под маркой Ме-109 Е с более мощным мотором, имел скорость 570 км/час и вооружение – две 20-мм пушки. К концу 1939 года было выпущено уже более 1500 истребителей.

Пользуясь своим преимуществом, немецкие самолеты безнаказанно утюжили дороги, беспощадно расстреливая уходивших на восток беженцев. Наши летчики, летая на устаревших типах самолетов, в воздушных скватах с врагом, проявляли невиданную смелость, отличную выдержку, самопожертвование во имя Родины.

Мы в училище изучали устаревшие типы самолетов. О новых самолетах мы только слышали. Поэтому не удивительно, когда на наш аэродром впервые прилетел новый самолет Не-2, то его долго гоняли инструктора, взлетевшие по тревоге, приняв его за немецкий само-

лег Ме-110. Используя свое преимущество в скорости, Пе-2, сначала увлек своих преследователей подальше от аэродрома, потом, оторвавшись от них, произвел посадку.

В сентябре 1941 года фронт вплотную приблизился к городу Ростову. Пришел приказ, срочно эвакуировать наше училище. Началась погрузка имущества училища на поезд, курсанты и персонал, работали круглосуточно 10 дней, посменно. Первый эшелон был отправлен 30 сентября. К этому времени немецкие самолеты уже бомбили наш аэродром, училище и железнодорожную станцию, но особого вреда не нанесли.

2 октября наш эшелон прибыл в город Моздок. Быстро разгрузили вагоны, оборудовали классы в выделенном здании и снова приступили к учебе.

В ноябре 1941 года в училище ввели новую систему обучения – поточную. По этой системе было создано несколько групп и, успевающих курсантов переводили из группы в группу без задержки. В последней группе принимали выпускные экзамены по теоретической подготовке и переводили в учебную авиа эскадрилью.

Я окончил теорию в числе первых выпускников и, 10 января 1942 года был переведен во вторую эскадрилью, командир капитан Чертов, которая базировалась в селе Галюгаево. Командиром роты был тот же лейтенант Кулиш, который командовал нами в ВМАССе. В учебной эскадрилье было три летных группы по десять человек. В каждой группе свой инструктор – летчик. Нашим инструктором был старший сержант Прядченко, спокойный, круглоголовый, голубоглазый крепыш. Он сразу нам понравился.

Летать предстояло на самолете Ут-2 (учебно-тренировочный самолет конструкции Яковleva). Этот самолет не был похож на У-2, на котором мы летали в аэроклубе. Это свободнонесущий моноплан с низко расположенным крылом, развивал скорость до 160 км. В пилотировании был намного строже, чем тихоходный, снисходительный к ошибкам курсантов У-2.

Здесь же базировалась и первая эскадрилья. Курсанты этой эскадрильи летали уже на И-16, и смотрели на нас свысока.

Нам очень хотелось летать, скорее окончить училище и попасть на фронт. К полетам мы приступили только в марте. Сначала провозные полеты по "коробочке". Мне почти с первого раза удавалось схватывать сложные элементы полета, если инструктор указывал на допущенные мной ошибки, я их тут же исправлял и больше не допускал. "Летчик должен летать смело, уверенно, без напряжения. Уметь моментально реагировать и принимать правильное решение во всех случаях нарушения режима полета", - учил нас инструктор.

Я старался взять полезное с каждого провозного полета, перенимая "почек" своего инструктора. Каждый летчик летает с присущей только ему манере. Одни летают лихо, другие спокойно, выполняя все элементы полета, точно по инструкции. Наш инструктор Прядченко летал не лихо, но и не вяло.

Все фигуры высшего пилотажа у него получались точно по инструкции, но энергично, с большими перегрузками, на пределе возможностей самолета, на критических углах атаки. Прядченко, будучи физически сильным, не боялся перегрузки, а у курсантов темнело в глазах.

После 22 провозных полетов, мне разрешили самостоятельный полет на самолете Ут-2, сначала по "коробочке", а после в зону. Прошло еще немногого времени и я, полностью закончив летную программу на учебно-тренировочном самолете, перешел в первую авиа эскадрилью, летать на боевом истребителе И-16, где летали наши "старички". К моей радости, сюда перевели и моего инструктора Прядченко.

Управлять И-16 было очень сложно. Вертикль, норовистый, особенно на взлете и посадке. Стоит чуть ослабить внимание, как он уже выходит из повиновения и трудно его удержать. Немного забегая вперед, скажу, я прослужил в авиации 20 лет, летал на многих типах истребителей, включая и реактивные, но такого строгого самолета как И-16 не было. И я

благодарен этому самолету, он сделал из меня настоящего летчика и облегчил дальнейшее освоение других типов истребителей.

Однажды, во время полета по маршруту, я побывал над Ачикулаком. Вот и моя родная школа. Во дворе полно летверы, видимо перемена. Они приветственно машут мне руками. Набрав позиционную высоту, я выполнил над школой полный комплекс фигур высшего пилотажа. После снова снизился, сделал глубокий вираж и на прощание, покачав крыльями, взял курс на аэродром.

Пока мы обучались на И-16, в училище стали поступать истребители новой конструкции: Як-1, ЛаГГ-3. Меня после окончания программы обучения на И-16, направили в IV авиаэскадрилью в село Ново-Осетиновка, переучиваться на самолете ЛаГГ-3.

Опытный экземпляр этого самолета, конструкции С.А. Лавочкина, В.П. Горбунова и М.И. Гудкова, летные испытания прошел весной 1940 года и был сразу пущен в серийное производство. Первый выпуск ЛаГГ-3 с мотором М-105, мощностью 1 050 л.с., развивал скорость 525 км/час. На вооружении имел 2 крупнокалиберных пулемета. Самолет был очень тяжелый, неповоротливый, но его преимуществом было то, что он, имея 5 бензобаков, мог с полной заправкой летать продолжительное время. "Утюг", "дубина", "колода" так называли ЛаГГ-3 летчики. Вот на таком самолете мне пришлось летать после И-16.

Видимо много жалоб поступало и на завод. В скромом времени вышли облегченные ЛаГГ-3 с тремя бензобаками и с закрылками. Это было немного лучше, но все же уступали Ми-110 в маневренности. Поэтому в 1942 году ЛаГГ-3 сошел с производства и его заменил отличный истребитель Ла-5.

На новом самолете я успел получить только несколько провозных полетов, когда немцы в июле 1942 года перешли в наступление на южном фронте. Они прорвали нашу оборонительную линию и захватили Донбасс, форсировали Дон и хлынули на Северный Кавказ и в сторону Сталинграда.

Пришел приказ срочно эвакуировать училище еще дальше в глубь страны. Куда? Началась срочная погрузка и, первого августа мы уже снова катили на восток.

В Баку перегрузились на пароход. В Красноводске снова перегрузка на железнодорожный эшелон. Все эти выгрузки, погрузки занимали уйму времени и сил. Мы кое-как достигли Ташкента и повернули на север. Прошли станции Арысь, Аральск, Актюбинск, Чкаловск и остановились только на станции Павловка, это недалеко от города Куйбышева. В общей сложности вся дорога заняла полтора месяца.

Разгрузка эшелона заняла немного времени. У нас уже был богатый опыт. Разместились за станцией в 1,5-2 км, в поле. Жили в палатках. Всё имущество авиаэскадрильи сложили в поле, под открытым небом. Правда, выставили часовых. Техники сразу принялись за сборку самолетов, а мы, курсанты, начали рыть землянки под жилье, штаб, учебные классы, кантинки, склады и многое другое. Прошло несколько дней, и нас вырос целый город... под землей. К этому времени были собраны и облетаны самолеты. Занятия начались только 1 октября 1942 года.

Как всегда полеты начались с облета и изучения района базирования, сдачи зачетов по НПП (наставления по производству полетов), и других регламентирующих полеты документов в данном районе. Летали и занимались мы напряженно. Кормили на новом месте очень плохо. О нормальном отдыхе, как это положено летчикам, мы только мечтали. Потому что кроме полетов выполняли много побочных работ: ходили в наряд, караул, работали на камбузе, готовили вместе с техниками самолеты к полетам, не забывали и строевую подготовку. Много времени уделяли теоретической подготовке по изучению тактики ведения воздушного боя, на опыте войны. Изучали тактико-технические характеристики немецких самолетов и кораблей. Ведь мы летчики Военно-Морского Флота. К нам часто приезжали летчики-фронтовики. Они делились своим боевым опытом, рассказывали о сильных и слабых сторонах самолетов врага, о тактике ведения воздушного боя с самолетами противника. Мы как

качарованные слушали их и хотели как можно скорее попасть на фронт. Но стать настоящим воздушным бойцом дело не легкое. На это надо время. Кроме того, нам здорово помешали два переезда: из Ейска в Моздок и с Моздока в Павловск, а также переучивание на ЛаГГ-3, который сняли с вооружения.

Мы, курсанты, должны от души благодарить наших инструкторов и командиров. Они вкладывали всю душу в наше воспитание и обучение. Не считаясь со временем и усталостью, они старались сделать из нас настоящих летчиков. Им приходилось летать от зари до темна. Ведь у каждого инструктора было по 7-10 курсантов. Необходимо было всем дать провозные полеты по кругу, свозить в зону на высший пилотаж, провести учебно-воздушный бой, обучить стрельбу по конусу и по наземным целям, слетать по маршруту. А после полета провести разбор полет, указать каждому курсанту его ошибки, допущенные в полете, довести задание на следующий летний день. Затем заполнить летнюю книжку каждого курсанта. И так каждый день.

У нас даже рассказывали такой анекдотический случай. Один наш инструктор женился. С первых же дней супружеской жизни жене не понравилось, что муж приходит домой поздно и сразу засыпается спать. Что это за муж?! Ей, конечно, обидно. Терпела она, терпела и, наконец, пошла к комиссару с жалобой. Примите меры товарищ комиссар, мой муж мне изменяет. Приходит домой поздно и сразу ложится спать, со мной не разговаривает.

После ее ухода, комиссар вызывает к себе инструктора.

- Ты что изменишь своей молодой жене?

И пересказывает ему жалобу. Инструктор засмеялся и говорит:

- Товарищ комиссар. Вы же знаете, как мы работаем. Днем летаем, а после пока заполнишь всю документацию, проведешь с курсантами разбор полета и предварительную подготовку на следующий летний день, уже поздно. Домой прихожу очень уставший и, конечно, сразу спать. Право мне не до жены.

- Да, работа у вас, конечно, тяжелая. Но как доказать это вашей жене?

У инструктора сразу возникла идея, провести на УТИ-4 жену. На военном самолете гражданским лицам летать не положено. Для этого нужно специальное разрешение. Но с подобными жалобами приходила не только она. Поэтому комиссар решил провести этот "эксперимент". Он договорился с командиром и разрешил инструктору прокатить свою жену на самолете.

Инструктор, приехав домой, предложил жене покататься на самолете, она с радостью согласилась. На другой день он сажает жену в заднюю кабину УТИ-4, крепко привязывает ремни, и идет в зону. Выполнив каскад фигур высшего пилотажа, садится на аэродром и сразу к жене. Она сидит в кабине чуть живая, мокрая ...

После этого полета, говорят, жена инструктора ухаживала за мужем, как за малым ребенком, потому что поняла какая у летчика работа.

А фронт требовал летчиков, если в начале войны у нас были кое-где даже излишки летчиков, из-за нехватки самолетов. Но уже в 1942 году, благодаря усилиям тыла, выпуск самолетов в стране резко увеличился, было выпущено 21 тыс. самолетов всех типов. Был освоен выпуск истребителя Ла-5, этот самолет был дальнейшей модернизацией серийного самолета ЛаГГ-3, но с более мощным двигателем воздушного охлаждения АШ-82 (1 900 л.с.). Было усилено вооружение, вместо двух крупнокалиберных пулеметов, были установлены 2 пушки ШВАК 20 мм. Скорость превысила 600 км/час.

В конце 1942 года Ла-5 стали поступать в наше училище. Из них была создана отдельная 5-я авиа эскадрилья, получившая название "эскадрилья воздушного боя". Она базировалась в селе Максимовка. Все инструкторы в ней были фронтовиками, с богатым боевым опытом, отмеченные боевыми орденами. Здесь в основном обучали тактике ведения воздушного боя. В училище имелись два трофейных Ме-109 "А". На них и тренировались ведению воздушного боя.

После окончания программы обучения на самолете ЛаГГ-3, в январе 1943 года, четырех курсантов: Александра Подреза, Ивана Брайко, Андрея Николаева и меня направили в эту эскадрилью. Здесь уже было человек 20. Прежде чем летать, нам снова пришлось сесть за парту, изучать новую материальную часть. К полетам приступили только в феврале. Подготовка шла ускоренным темпом, летали с утра до позднего вечера, несмотря на то, что, не улице стоял лютый мороз, до 47-50°, никакая одежда не спасала от холода. На лицо надевали маску, мазали лицо, руки, ноги жиром, но все это мало помогало. Летчики и курсанты часто обмораживались. Технический состав проявлял чудеса изобретательности, чтобы в такие морозы подготовить самолет к полетам. Авиационное масло превращалось в густую тягучую массу, гидро жидкость кристаллизировалась, кристаллики льда появлялись даже в авиационном бензине. Участились отказы двигателей в воздухе от переохлаждения. Здесь пришлось увидеть гибель летчиков. Первый погиб мой любимый инструктор Прядченко, который обучал меня в училище на самолетах Ут-2 и И-16. В зоне у него отказал мотор. При посадке в поле, на глубокий снег, самолет перевернулся и загорелся. Прядченко с курсантом не смогли выбраться из под самолета.

На нашем аэродроме произошел аналогичный случай. На самолете Ут-4, на высоте 100 метров, отказал мотор. Инструктор хотел развернуться на 180° и сесть на аэродром, но самолет сорвался в штопор и с углом 60° ударился о землю. Произошел взрыв. Инструктор и курсант Божко погибли.

Пришлось мне быть очевидцем и "авиационных чудес", когда самолет разбивался, а летчик оставался невредим. Такой случай произошел с курсантом Иваном Брайко. Он на самолете Ла-5 заходил на посадку. На высоте 15-20 метров отказал мотор, и он не долетел до очищенной полосы метров 50, коснулся колесами снега. Самолет нас скорости 220-250 км/час пропахал снег, ветат на нос, потом перевернулся на спину, сделал скоростной кант. Мы все, стоявшие на старте, побежали к самолету. Он лежал, зарывшись глубоко в снег. Переломанная хвостовая часть лежала тут же. Колеса не выдержали страшного торможения глубокого снега и отломились. Верхняя часть фюзеляжа, теперь оказавшаяся внизу, вместе с кабиной летчика была полностью смята. К счастью самолет не загорелся. Шел только густой пар от горячего мотора. Мы поспешили начали поднимать самолет за уцелевшее крыло. Показалась измятая кабина, полная снега. Бронеспинка была сорвана и прижата к приборной доске. Когда ее отодвинули назад, из кабины головой вниз вывалился летчик. Он даже не был привязан плечевыми ремнями. Стоящие близко к кабине, быстро отнесли его в сторону и хотели положить его на снег, но Брайко вдруг поднялся на ноги и пошатываясь побрел к аэродрому ... Он был абсолютно невредим, только от первого шока долгое время занкался.

Другой летчик при уходе на второй круг задел крылом самолета за сугроб снега на границе аэродрома. Самолет тут же упал и разбился вдребезги. Летчик был выброшен из кабине в сторону, на несколько десятков метров. И тоже остался жив, отдался вывихом руки.

20 февраля 1943 года, группа курсантов, в количестве 25 человек, в том числе и я, на конец, закончили полностью программу обучения в ВМАУ им. Сталина. Это был первый выпуск летчиков нашего училища, после переезда в Куйбышевскую область.

Командованием были организованы торжественные проводы. Зачитали приказ о присвоении нам воинского звания - сержант. Между прочим, наша группа была последней, выпущенной сержантами. После нас стали выпускать лейтенантов, так как нарушилась субординация, весь технический состав был офицерский, и вдруг они должны были подчиняться сержанту, командиру экипажа.

Из нашего выпуска 6 человек были направлены в BBC КБФ и 20 - на север, в BBC СФ. Под впечатлением торжественных проводов, добрых пожеланий, мы 26 летчиков - выпускников училища, в приподнятом настроении прибыли на станцию Борск, чтобы скорее попасть на фронт. Но здесь нам пришлось постыть в прямом и переносном смысле. Поезда

ходили не регулярно, а какие приходили, были набиты битком, и сесть на них было просто невозможно. А ехать надо. Мы, посовещавшись, решили штурмовать купейные вагоны. Там хоть есть коридор и свободный тамбур. Уже прошло два состава. Наступила ночь. Мы, одетые в простые солдатские шинели и обутые в кирзовые сапоги, совсем окоченели. Наконец подошел еще состав. Бросаемся к купейным вагонам, дверь нам, конечно, не открыли. Пришлось разбить стекло наружной двери и силой открыть ее. Здесь ехали, в основном, офицеры с большими звездами и гражданские лица, занимающие не маленькие должности. Они выскакивали из своих купе и набросились на нас с руганью. Прибежал бригадир поезда, но выгнать нас так и не смогли. На их крики мы угрюмо отвечали:

— Едем на фронт. В купе к вам не лезем. Нам достаточно коридора.

Поезд стоял долго. Видимо они ходили куда-то звонить. Наконец, поехали. Через несколько часов прибыли в Куйбышев. Здесь нас встретил усиленный патруль и всех высадил. Привели в комендатуру. Комендант, пожилой полковник, внимательно нас выслушал, к нашему удивлению, не стал ругать, а приказал своим подчиненным отправить нас в отдельном вагоне. В скором времени была найдена старая теплушка. Нашлась и старая "буржуйка". С комфортом мы все расположились на соломе. Вагон был приспособлен к поезду идущему в направлении Москвы, и мы покатили дальше.

В Москве, в тот же день, комендант посадил нас, 20 летчиков, на поезд идущий в Вологду. До Вологды доехали хорошо. Но дальше, в сторону Мурманска, поезд ходил не регулярно. Нам пришлось просидеть полутора суток. Наконец сели в поезд, через сутки приехали в Обозерск. Здесь железная дорога разветвлялась на Мурманск и на Архангельск. Первая — только что построенная, поэтому поезда идут медленно, осторожно, с частыми остановками. А нам не терпится. Проехали станцию Сорокскую (Белогорск). Полярный круг пересекли ночью, и утром достигли ст. Лоухи. Здесь наш состав сразу отвели в тупик, расположенный в лесу. Рядом с нами стояло несколько товарных эшелонов, кое-как замаскированных ветками. Причина такой предосторожности стала известна нам несколько позже. Линия фронта проходила здесь в 14 км. Немецкие самолеты почти ежедневно бомбили станцию и железнодорожную линию, поэтому поездам приходилось днем отстанавливаться в тупиках и только ночью проскакивать дальше, в сторону Мурманска.

В скором времени появился немецкий самолет — разведчик. Мы все высыпали из вагонов и с любопытством смотрели на самолет врага, летающий над нами. Это был истребитель М-109. Он неторопливо покружился над станцией и направился в нашу сторону. Видимо обнаружил небрежно замаскированный воинский эшелон. Через 15-20 минут, над лесом вышли 6 немецких пикирующих бомбардировщиков "Ю-87". Они шли плотным строем, на высоте 1 500 метров. Все пассажиры нашего поезда врасплох бросились в лес. Я тоже побежал и, найдя большой гранитный валун, лег за него. Немецкие самолеты уже перешли на пикирование. В это время какой-то здоровенный толстяк вышвырнул меня из моего укрытия и сам лег на мое место. Я очутился на открытом месте и в страхе смотрел вверх, но сразу успокоился. Немецкие самолеты пикировали через нас на соседний товарный состав. Я со злости пнул толстяка в зад, и пошел искать другое укрытие.

А бомбы, как черные капли, с противным звуком уже падали вниз и казалось, что они летят прямо на тебя. Не найдя подходящего валуна, я присел за толстый ствол сосны и стал внимательно наблюдать за фашистскими самолетами. Они встали в круг, как на полигоне, пикировали на беззащитный состав. Но не одна бомба не попала в вагоны. "Плохо бомбят", — подумал я. Но в это время заметил, что те самолеты, которые сбросили бомбы, штурмуют наши и соседние эшелоны. Пули с визгом врезались в мягкий мох, в стволы деревьев, барабанят по вагонам нашего состава. Я спасаясь от сыпавшихся пули, бегал вокруг дерева. В это время услышал, как охнул рядом лежащий под валуном тот самый толстяк, который вытолкнул меня. Я подбежал к нему. Он так и лежал, уткнув голову под валун и выставив толстый

зад. Я с трудом перевернул его на спину. Пуля, от крупнокалиберного пулемета попав в спину, вывернула всю грудную клетку. Он был уже мертв.

Вечером, с наступлением темноты, наш поезд двинулся дальше. Дорога змейкой вьется между сопками. Кое-где гранитные скалы нависают над железодорожным полотном. Стойкий хвойный лес, сопротивлявший нас от Вологды до самой ст. Лохи, исчез. Здесь уже росли северные карликовые берески и сосны. С кривыми, исковерканными и даже свяжинными в узел стволами. Чистый, искристый снег щедро завалил сопки и ущелья. Кругом мертвое. Мы попали в Заполярье. Здесь даже названия населенных пунктов имеют свои истории, подчеркивающие, что этот край дикий, край, откуда нет возврата. Например, рассказывают, что название станции Кемь пошло еще с петровских времен. Петр I особо провинившихся людей ссылал на север. Резолюция была короткой: - к е... матери. Екатерина II, стравившаяся во многом подражать Петру I, на документах ссыльных ставила тоже такую же резолюцию, но сокращенно - КЕМ. Все люди с такой резолюцией попадали сюда. Отсюда и пошло название поселка и станции - Кемь.

Название Кандалакша, говорят пошло от слов "кандалы ша ...". На блатном жаргоне - снять кандалы. Иначе говоря, кто попал в район Кандалакши, тот и без кандалов никуда не убежит.

В Мурманске нас встретил молодой лейтенант. Быстро погрузились на крытый брезентом "студебеккер". мы продолжили свой путь в глубь полуострова. Правда, недолго. Через 40 минут, мы прибыли в штаб BBC Северного Флота, который располагался в поселке Грязное. Город Мурманск мы видели только мельком. Достаточно было и этого беглого осмотра, чтобы убедиться, насколько сильно разрушен город. Кругом развалины, кое-где торчат трубы или остатки стен, с пустыми проемами окон. Вокзал сгорел дотла, и пассажиры ютились в деревянном сарае - времянке. Это при северных морозах и метелях. Целых домов в городе почти не осталось.

В штабе BBC нас распределили по полкам. Медведев, Свиридов, Колыхаев, Червыхов и я попали в 255 истребительный полк, который входил в 5 смешанную минно-торпедную авиа дивизию. Командовал этой частью полковник Н.М. Кидалинский. Остальные летчики, тоже по 5-6 человек были распределены во 2-й гвардейский и 78-й истребительный полки.

Нашим полком командовал майор Панин Павел Алексеевич. Командиром эскадрильи был капитан Севрюков, его заместитель капитан Толстых. Летчики: Богатский, Борисов, Самаков, Беренда, Семенов. Встретили здесь знакомого летчика Слаутского, который окончил наше училище раньше нас, на 3 месяца.

Командир полка, после нашего доклада о прибытии в его распоряжение, поинтересовался нашим здоровьем, настроением. Мы все отвечали: - здоровы, желаем освоить новую технику и вступить в бой.

- Это хорошо, сказал майор Панин, - только спешить не будем. Изучите новую технику. Особенно хорошо изучайте район полета. Здесь не юг. Кругом сопки, озера. Населенных пунктов почти нет, характерных ориентиров тоже. Да и погода нас не балует, частые туманы, заряды. Заблудится здесь очень легко. А ваше стремление скорее сразится с немцами, одобряю. Только бои с фашистами, это не учебные. Погибнуть легко, а нам надо побеждать. Поэтому готовьтесь всерьез.

Нам командир очень понравился. Спокойный, рассудительный. В его голосе слышалась большая забота о летчиках и мудрость бывшего воина.

Весь летний состав эскадрильи жил в глубокой, вырытой в скале землянке, прямо на границе летного поля. Самолеты стояли почти рядом в капонирах. Технический состав жил тоже в землянках, отдельно от летного состава.

Разместившись, получив новое летное обмундирование, мы начали осматриваться на новом месте.

Здесь я хочу сделать небольшое отступление и описать какая была обстановка на севере, когда мы попали сюда.

На сухопутном фронте. Почти с первых же дней войны, фашистская Германия стремясь отрезать наше государство от внешнего мира. Поставила перед своими войсками задачу - в кратчайшие сроки захватить наш не замерзающий порт на севере - Мурманск.

Специально обученные ведению войны в горной местности, горноегерные части начали наступление в направлении Мурманск и на полуострова Рыбачий и Средний, ключ к Кольскому заливу. Их наступление сдерживала 14 армия генерала Фролова. Силы были неравные, гитлеровцы имели преимущество в численности по всем видам вооружения. И все же наши войска упорно сопротивлялись. Немцы, несмотря на огромные потери в живой силе и технике, рвались вперед. Они вышли на реку Титовка.

На флоте, в помощь армейцам, срочно формировались, и порою с ходу вступали в бой, отряды морской пехоты. Хваленые и широко рекламированные отборные войска - горные егеря, рвущиеся к Рыбачьему и Среднему, застряли на склонах хребта Муста-Тунтури, а части рвущиеся на Мурманск, на маленькой, но бурной речке Западная Лица. Фашистским войскам не удалось захватить полуострова Рыбачий и Средний и приблизиться к Мурманску.

Ожесточенные сражения продолжались вплоть до конца 1942 года. И, наконец, измотанные фашистские войска вынуждены были прейти к обороне. Так на сухопутном фронте, война перешла в позиционную, которая продолжалась вплоть до нашего наступления 7 октября 1944 года.

С первых дней войны, немаловажную роль в защите советского Заполярья, сыграл Военно-Морской Флот. Наши боевые корабли - эсминцы, сторожевые корабли, морские охотники поддерживали своим артиллерийским огнем наземные войска, обстреливая скопления врага на берегу, подавляя их огневые точки, высаживали и прикрывали десант. Особенную большую роль, с первых дней войны, сыграли подводники Северного Флота. Для обслуживания своих войск, при отсутствии сухопутных дорог, немцы вынуждены были пользоваться морской коммуникацией. Кроме того, фашистская Германия вывозила из Финляндии и Норвегии на кораблях, никелевую и медную руду, необходимую я военной промышленности. Основная тяжесть борьбы легла на подводные лодки, так как на Севере, в то время, было мало надводных кораблей.

Противник, получив ощущимый удар от наших подводных лодок, был вынужден подтянуть на Север значительное количество боевых кораблей. Его транспорты уже не отваживались пускаться в путь в одиночку, как в начале войны. Они стали ходить по несколько штук, под сильным прикрытием боевых кораблей и самолетов.

Количество боевых кораблей и самолетов противника увеличилось в 1942 году, когда начали к нам на Север прибывать союзные конвои. Достаточно сказать, что к лету 1942 года, в северных портах Норвегии базировалась эскадра противника в составе: линкора "Тирпиц", "карманных" линкоров - "Адмирал Шеер" и "Лютцов", тяжелого крейсера "Адмирал Хиппер", легких крейсеров "Кельн" и "Нюриберг", свыше десятка эсминцев, флотилия миноносцев, до 30 СК и тральщиков. Количество подводных лодок дошло до 40, а морских бомбардировщиков и торпедоносцев до 300. Только на аэродроме в Луостари, базировалось 90 истребителей. Вся эта армада была нацелена на наши внешние коммуникации. Соответственно, они намного усилили охрану своих конвоев.

Авиация. С первых дней войны, лётчикам-североморцам пришлось вести войну в трудных условиях. Противник имел огромное преимущество в авиации, как по количеству, так и тактико-техническим качествам. Но североморцы не дрогнули. Первый фашистский самолет, воздушный разведчик "Хейнкель-111" был сбит 24 июня 1941 года командиром авиацполка Борисом Сафоновым на самолете И-16. Тем самым доказал, что фашистов можно бить.

Рано утром пять истребителей, во главе с Сафоновым, при подходе к линии фронта, атаковали 40 немецких самолетов и сбили трех. Остальные, набросав бомбы на свои войска, в панике бежали. Наши, не потеряли ни одного самолета.

После боя, заправив самолеты горючим и боеприпасами, Сафонов снова поднялся в воздух во главе семерки. Над линией фронта наши истребители встретились с 52 немецкими бомбардировщиками. На этот раз наши летчики сбили 5 самолетов противника, и, все вернулись на свой аэродром.

Много фашистов нашли могилу в сопках Заполярья от метких очередей этого героя. Но мы Сафонова не застали. Он погиб 30 мая 1942 года, в воздушном бою, защищая конвой кораблей плывущих из Англии в порт Мурманск.

В этот злополучный день, командование СФ получило сообщение с кораблей, что их атакует большая группа немецких самолетов-торпедоносцев и бомбардировщиков. Они просили прислать истребителей для прикрытия. Учитывая сложность задания, стояла пасмурная с частыми зарядами погода, а до конвоя нужно было лететь более 200 километров, на задание решил лететь сам командир полка, гвардии полковник Сафонов, во главе 4 истребителей. Конечно, для такого ответственного задания четырех самолетов было мало, но ... больше просто не было самолетов в полку. Поэтому на задание вылетели только самые опытные летчики - заместитель командира полка майор Кухаренко и два командира звеньев, Орлов и Покровский.

Летели на бреющем полете. Ориентировки никакой. Под ними бушует Баренцево море. Низкие облака почти слились с морем. Часто попадались "заряды", которые приходилось обходить. На полути был вынужден вернуться назад Кухаренко. У него закапризничал мотор. В группе осталось трое.

Первым конвой заметил Сафонов. По частым вспышкам над ними, летчики догадались, что корабли ведут ожесточенный бой с вражескими бомбардировщиками. Наши истребители с ходу атаковали самолеты противника. Сафонов поджег один "юнкерс". Выходя из атаки, он заметил новую группу торпедоносцев, находящихся в атаку на конвой. Раздумывать не было времени, и Сафонов атакует их в лоб. Сбивает еще один "юнкерс". Орлов и Покровский тоже успели сбить по бомбардировщику. Сафонов сбивает третьего и преследует четвертого. Экономя патроны, он решил быть наверняка, с близкого расстояния. Он открывает огонь, но стрелок усиливает дать очередь по нему. Самолет Сафонова круто взмывает вверх, потом, потеряв скорость, переходит в пике и скрывается в море.

Сафонов совершил 234 боевых вылетов, провел 34 воздушных боя, сбил 24 самолета. Указом Президиума Верховного Совета он был посмертно награжден второй медалью "Золотая Звезда" Героя.

Не застали мы и другого замечательного летчика, Героя Советского Союза Курзенкова Сергея Георгиевича. Он, воюя с первых дней на севере, сбил 12 самолетов. Последний свой вылет он совершил 28 февраля 1943 года.

Во время выполнения задания у него загорелся самолет. Он вынужден был покинуть его с парашютом, но при раскрытии купола оборвались лямки, и Курзенков полетел к земле без парашюта. Ударился о склон сопки, покрытый глубоким снегом, под острым углом. Он чудом остался жив, но были повреждены внутренние органы. Врачи удалили ему одну почку. К летной работе он уже не мог вернуться.

Но многие летчики, воспитанники Сафонова, продолжали сражаться с фашистскими захватчиками на севере. Молодым летчикам было, у кого перенимать боевой опыт. Были здесь летчики, прибывшие на север полгода, год тому назад. Многие из них носили еще сержантские погоны, но все они уже были опытными воздушными бойцами. К сожалению, о подвигах североморцев очень мало написано. Видимо, дело в том, что к нам на север мало приезжали писатели, поэты, корреспонденты, кинооператоры.

Во-первых, на север очень трудно попасть. Железная дорога в Мурманск была почти перерезана немецкими войсками. Да и просто далеко. Во-вторых, север - это не юг, морозы, метель, полярная ночь, а летом комары и гнус. Ничего привлекательного. В-третьих, на севере не было таких грандиозных сражений как под Москвой, Сталинградом, Курском. Североморцы не пропустили врага в глубь своей территории. Они громили врага на суше, на море, в воздухе. Все это происходило буднично и мало отражалось в печати и хронике.

Однажды посты наблюдения сообщили, что на Мурманск идет большая группа бомбардировщиков противника. По тревоге в воздух была поднята дежурная пара сержанта Климова и его ведомого сержанта Юдина. Другие самолеты поднять не успели. Неожиданно налетевший "заряд" закрыл аэродром. Климов со своим ведомым устремился в сторону города, с набором высоты. На подходе к Мурманску, он заметил самолеты противника. С первого захода он сбивает ведущий "юнкерс". Еще атака и еще один "юнкерс". Фашисты, сбрасывая бомбы куда попало, начали удирать на запад. Климов догоняет третьего бомбардировщика. Снова меткая очередь и еще один "юнкерс" падает вниз.

По несколько сбитых самолетов противника имели летчики: Харламов, Бокий, Расадкин, Бурматов, наш командир полка Панин, командир эскадрильи Севрюков, командир звена Самарков. Молодые летчики особенно восхищались Петром Сгибцевым. Невысокий, сероглазый, с тонкими чертами лица, всегда веселый, энергичный, он нравился всем летчикам. Два ордена "Боевого Красного Знамени", орден "Ленина" и Золотая Звезда Героя Советского Союза украшали его грудь. Ему было всего 21 год, а он уже был майором, и командовал вторым Гвардейским истребительным авиационным полком, тем самым полком, которым командовал Сафонов. Сгибнев на своем боевом счету имел 18 сбитых самолетов.

1943 год в историю Великой Отечественной войны вошел как год перелома. После разгрома немецких войск под Сталинградом, они уже не поправились.

Вся техника шла туда, где велись решающие боевые действия - на центральные фронты. А Северный фронт стоял на месте.

Весной 1943 года, когда мы прибыли на фронт, на севере действовали 3 истребительных авиаполка, с общим числом самолетов около 60, против 80 истребителей противника. Мы уступали не только по количеству самолетов, но и по качеству. Наши авиационные части на севере были вооружены английскими и американскими самолетами, которые по тактико-техническим данным значительно уступали немецким и нашим самолетам последних выпусков - Як-3 и Ла-5.

Например, 78 истребительный полк, командир Бабернов, был вооружен английским истребителем - "Харрикейн", который развивал максимальную скорость 400 км/час, за боевой разворот набирал высоту всего 400 м. Был вооружен 6 малокалиберными пулеметами. Для сравнения, Ме-109 Ф развивал скорость 600 км/час, за боевой разворот набирал высоту 900 м. И на вооружении имел две 20 мм пушки и два крупнокалиберных пулемета. К сожалению, на севере даже таких самолетов не хватало, и полк был укомплектован всего на 50%.

78 истребительный полк выполнял задачу прикрытия главной базы Северного Флота г. Мурманск - Полярное, а также сухопутной линии фронта, от налетов вражеской авиации.

2-й Гвардейский истребительный полк, командир Герой Советского Союза майор Сгибнев П.Г. - в основном выполнял противовоздушную оборону главной базы флота, но и часто помогал 225 истребительно-авиационному полку в сопровождении торпедоносцев и бомбардировщиков, при налете с ударом по конвою или портам противника.

Летчики 2-й ГИАП летали на истребителях "Бел-Ээрокобра" Р-39, американского производства. Покрышки, летая на "Ээрокобре", сбили 63 немецких самолета. У этого самолета был один серьезный недостаток, он имел заднюю компоновку двигателя, за кабиной летчика, при потерях скорости, срывался в штопор и падал беспорядочно. Из-за этого, падение нельзя было вывести в нормальный полет. Между прочим, об этом недостатке, мы узнали только после войны. А во время войны все списывались за счет войны.

225 истребительный полк, куда определили меня, входил в 5 СМТАЛ (смешанная минно-торпедная авиационная дивизия); которым командовал погончик Киддинский Н.М. Летчики полка летали на самолетах "Бел-Аэрокобра" Р-39. Всего в полку насчитывалось 24 самолета, а в каждой эскадрильи по 8. Из них 2-3 самолета обычно были на ремонте, так что в строю, в каждой эскадрильи, бывало не более 5-6 самолета.

В нашу дивизию входили еще два авиа полка - 24 и 36 минно-торпедные, почему дивизия и называлась смешанной. На вооружении имели разнотипные самолеты: ДБ-3, ДБ-ЗФ, Пе-2, английские "хамфри", американские "бомбардир" и "бастоны".

Основной удар по коммуникациям противника, летчики этих полков, наносили вдоль Норвежского побережья, начиная с Альтен-фиорда, на восток к Варенгер-фиорду, и по портам Киркенес, Линнхамари, Петсамо. Некоторые летчики летали в одиночку на "свободную охоту" и дальше Альтен-фиорда.

В своей книге "Вместе с флотом" адмирал Головко, командующий Северным Флотом, о действии торпедоносной авиации ВВС СФ пишет так: "существует два способа торпедометания - высотное, когда торпеда сбрасывается как обычная бомба с горизонтального полета, и низкое. Если торпеду сбросить с большой высоты, то для самолета меньше опасности оказаться сбитым. Если же сбросить торпеду на бреющем полете, с высоты 15-20 м., в 500-600 метрах от цели, то, конечно, опасность для самолета возрастает, поскольку атакующий корабль и его охрана вводя в действие не только зенитную артиллерию, но вообще всё, что способно стрелять. В таком случае, торпедоносцу приходится преодолевать весьма плотную огневую завесу, точнее, идти в огонь".

На флоте решились на это, поскольку надо было топить суда противника наверняка, чтобы сорвать его попытки изменить положение на сухопутном фронте, и результаты показались немедленно.

Боевая деятельность авиации флота по-настоящему была многогранной. Летчики-сапероморцы дрались на сухопутном фронте, поддерживали пехоту, наносили удары по аэродромам противника, уничтожали вражеские корабли, ставили мины, вели разведку в море, боролись с подводными лодками, прикрывали действия своих кораблей и конвой. Все это - при частых изменениях погоды, снегопадах, туманах, дождях - словом, в условиях заполярья." ("Вместе с флотом", стр. 169, А.Г. Головко).

Основной задачей 255 ИАП было сопровождение и прикрытие от вражеских истребителей наших торпедоносцев при нанесении удара по конвою противника. И, конечно, летчикам истребителям тоже приходилось действовать в зоне зенитного огня, к тому же вести воздушный бой с противником, имеющим количественное преимущество в 1,5-2 раза, что было обычным в 1943 году. Если не было истребителей противника, что бывало очень редко, летчики прикрытия без работы не оставались. В их обязанности входило подавление зенитного огня своим штурмовым ударом, и отвлечь часть огня на себя, тем самым, облегчая атаки торпедоносцев.

Иногда, при необходимости, летчиков 255 полка поднимали и на отражение налетов вражеской авиации на главную базу и на прикрытие конвоев, при подходе к Кольскому заливу.

Бои на севере шли в основном над морем. По сводкам того времени, ВВС СФ теряли в некоторых месяцах 1942-1943 годов до 70-75 самолетов. Летчиков, к счастью, гибло меньше, так как некоторые спасались на парашюте и возвращались. А в сухопутных войсках, как не парадоксально, пехота за это время теряла по 4-7 человек. Отсюда можно сделать вывод, какие ожесточенные воздушные бои шли на севере.

В начале 1943 года с севера ушли на переформирование 20 ИАП и 46 ШАП (штурмовой авиа полк), поэтому вся нагрузка легла на оставшиеся полки. Летный состав был измотан от частых воздушных боев и непомерного нервного напряжения. Нам, молодым летчикам, в первое время пребывания на фронте, было странно наблюдать за пове-

дением боевых летчиков. Мы, оказывается, абсолютно не представляли себе, что такое боевая обстановка, как летчики живут и ведут себя в боевой обстановки, между полетами, перед полетом на задание, в полете, после полета.

О фронтовой жизни летчиков более- менее справедливо показано в кинофильме "В небе Балтики" и совсем неправильно, извращенно в кинофильме - "В небе одни старики". А вообще о летной жизни у нас нет ни одного хорошего фильма.

Мне хочется коротко описать психологическое состояние летчика в разных обстановках на фронте.

Как бы человек не скрывал свои чувства, его психическая деятельность, так или иначе, находит внешнее выражение. Как я уже писал, все летчики эскадрильи жили в одной землянке. А командный пункт, то есть помещение, где дежурили летчики в боевой готовности, находился рядом, в другой землянке. Нам, молодым летчикам не запрещалось заходить на КП.

Здесь была совсем другая атмосфера ... В ожидании вылета на боевое задание, летчики преображались. Здесь шуток и смеха не услышишь. Все летчики серьезные, задумчивые. Кто-то лежит на нарах, но он не спит... Кто тихо прохаживается по кубрику, кто сидит на крыльце и курит "филичевую" махорку. Некоторые играют в "нарты" или в домино, ставя косточки тихо без стука, играют без азарта и щутки. КП - это святое место, где нельзя шуметь, шутить, балагурить. Здесь летчики ждут боевого вылета, который может оказаться последним... Эти, не по годам суровые люди, не раз смотревшие смерти в глаза, неоднократно терявшие друзей-товарищей в бою, не могут быть бездушными. Они люди. Им тоже хочется жить...

В частях Северного флота, как и в других частях Советской Армии, служило во время войны немало девушки. Мы тогда называли их "эрзац солдатами", а на флоте "матросиками", работали шоферами на бензовозправщиках, тягачах, радиистами, мотористами, офицантками в офицерских столовых. Две девушки: Раи и Люда работали радиистками в нашей эскадрильи и часто забегали к нам на КП. Как все молодые девушки, они были всегда веселы, без умолка перебетали, как птички. Так вот наши летчики, такие вежливые и тактичные в обычной жизни, не могли терпеть на КП даже этих милых, беззаботных созданий. И грубо выпроваживали, если они случайно забегали со смехом и шумом на КП, перед серьезным боевым заданием. А задания бывали действительно разные.

Одно дело отражать противника над своей территорией, или над линией фронта, где в случае чего можно посадить самолет на своей территории, если, конечно, не прямое попадание. другое дело вести бой над территорией противника, при нанесении бомбоштурмового удара по базам или аэродромам противника. Здесь, если подобают, надежды на возврат на свою территорию мало, но некоторые летчики возвращались даже у нас на севере. Поэтому какой-то процент надежды имеется. А вот если задание получено сопровождать торпедоносцев, идущих наносить удар по конвою противника в открытом море, за несколько сот километров от аэродрома, здесь, если тебя подобают в воздушном бою или зенитным снарядом, возврата нет ...

Авиационные части Северного флота 75% летного состава теряли именно из-за того, что вели воздушные бои в основном над открытым морем.

Летчики были снабжены индивидуальными спасательными средствами: парашютом, надувной одноместной лодкой, надевали надувной жилет - "капку". Но чем они могли помочь летчику, приводнившемуся в океане? Ведь на одноместной надувной лодке не проплыешь сотни километров. Причем бурное Баренцево море - это не Черное море. Здесь летом и зимой температура держится +4°. Медициной установлено, что в Баренцевом море можно продержаться всего 40 минут, после чего наступает смерть от переохлаждения.

Вот почему когда давалась команда из КП дивизии: "Подвесить бочки", то есть и самолетам дополнительные бензобаки, настроение у летчиков падало. Значит, предстоит полет в открытое море на торпедный удар по кораблям противника. Это очень серьезное задание.

Испытывает ли летчик страх? Об этом много писали и отвеч один - конечно испытывает. Страх, как бы мы не боялись произносить это слово, остается естественным чувством человека. Но в описываемом периоде, то есть до вылета на задание, говорить о страхе еще рано, но, однако этот период, период ожидания вылета на боевые задания является одним из самых страшных и угнетающих моментов, во всяком случае, для летчиков морской авиации.

Коль я коснулся психического состояния летчика в разных периодах боевых действий, то, забегая вперед, придется продолжить и дальше, правда, описывая большее о своем состоянии, чем о других, так как летчик истребитель летит один в кабине, поэтому в лицо ему не заглянешь, а в душу тем более. Но летчики летят в группе и по их поведению можно сделать кое-какое заключение.

Если говорить о себе лично, когда начал принимать участие в боевых вылетах, я волновался перед вылетом. Проклятый вопрос: "вернусь или не вернусь", тяжелым камнем ворочался в голове.

Но вот запущен мотор, дана ракета на вылет и все ...! Исчезают всякие волнения. Теперь все мысли переключаются на выполнение техники пилотирования: взлет, набор высоты, выдергивание строя и т.д. о предстоящем сражении как-то даже не вспоминаешь. А лететь до цели приходится и час и полтора. Только когда увидишь противника, вторично екает сердце: "сейчас начнется!", а дальше - ура вперед! Наступает так называемое боевое возбуждение. О страхе думать некогда. Думаю, что у летчиков примерно одинаковое состояние, если судить по тому, как стремительно и дружно бросаются в атаку истребители, как идут на цель, сохранив строй и боевой курс, в сплошном разрыве зенитных снарядов, бомбардировщики и торпедоносцы.

В авиации, во время воздушного боя, все равны и командир, и рядовой летчик. Здесь нет командного пункта, откуда можно руководить боем, нет и окна, где можно спрятаться от нуля противника. Здесь только в атаках, только в наступлении твое спасение. Оторвался от группы - погиб. Тебя сразу сбьют. Думать о страхе нет времени, но думаешь об опасности, и делаешь все, что в твоих силах. Но это ощущение это ощущение приходит не сразу, а со временем. В первых боях, мне кажется, молодые летчики не ощущают опасности, они почти ничего не видят, поэтому погибают. Со временем, точнее после двух-трех проведенных воздушных боев, летчик начинает видеть вокруг себя, оценивать обстановку, опровергать и противодействовать опасности. Это и называется боевым опытом.

А где же страх? Мы же не говорили, что летчики тоже боятся, то есть ощущают страх. Так вот, как не парадоксально, к летчику страх приходит после...

Летчик вернулся с задания. Вылез из кабинны, возбужденный, с трясущимися руками, но веселый, он подходит к другим летчикам и начинается у них разговор присущий только летчикам истребителям, с применением рук. Стоит сплошной хохот и шум, острое подслушивание друг над другом... А вот уже после разбора, когда первое напряжение спадет и летчик приходит в нормальное состояние, у него начинается самоанализ прошедшего боя и вот здесь он ощущает страх, почувствовав и осознав, как он был близок к гибели в тот или иной момент боя.

Мы, молодые летчики, только что прибывшие в часть, с уважением смотрели на своих старших товарищей, уже закаленных в боях, перенесших столько трудностей, и хотелось скорей войти в строй, помочь им, принять участие в бою наравне с ними.

Мы целыми днями изучали самолет, его вооружение, отдельные узлы, радиостанцию, электрооборудование, мотор. Трудности изучения материальной части заключались в том, что все надписи и показания приборов были на английском языке.

Однажды, через несколько дней после нашего приезда, рано утром мы были разбужены страшным грохотом, раздававшимся рядом с землянкой. Свет погас, со стен и потолка посыпалась земля. Пока летчики, ругаясь, одевались в темноте, раздались еще несколько глухих взрывов, но уже дальше от нашей землянки.

Это была бомбейка, шестерка "Ме-110" неожиданно выскоцили из-за сопок, прошли над нашим аэродромом и сбросили несколько бомб. Одна из них попала в угол нашей землянки и разворотила его, другой был выведен из строя один списанный ЛаГГ-3, остальные упали на летное поле, не причинив никого вреда.

Летчики ежедневно вылетали на задание, то на отражение налета немецкой авиации на Мурманск, то прикрывали главную базу флота Полярное и корабли в Кольском заливе. Но самым сложным и трудным были полеты на задание по нанесению торпедных ударов по конвоям противника. Каждый раз мы с замиранием сердца наблюдали, как уходили 2 - 4 тяжело груженые торпедами "Хамдены", под прикрытием 4 - 6 истребителей нашего полка. Затем долгое ожидание, и вот они возвращаются. Но редко когда мы насчитывали то же количество самолетов, которое провожали.

Прошло всего 5 дней нашего пребывания в части. Мы с помощью техников и самостоятельно, кое-как изучили материальную часть, район полетов, наставления по производству полетов, инструкции и доложили командиру эскадрильи - о своей готовности. На другой день, между боевыми полетами, он и инженер эскадрильи принял у нас зачет, но к полетам смогли приступить только через три дня, а точнее 2 мая 1943 года.

Проверку техники пилотирования и провозные полеты по кругу, давали нам на самолете УТИ-2. Других самолетов с двойным управлением в то время не было, но и строже самолета в выполнении техники пилотирования, особенно взлета и посадки, чем этот самолет, тоже не было. Поэтому, кто научился управлять УТИ-4 и И-16, тому сам черт не страшен, не только американская "Аэрокобра". Правда, разница между ними была большая. Лобастый, с загорянным вверх широким капотом, бочкообразный И-16, совсем не походил на поджарую, остроносую "Аэрокобру". Но дело было даже не во внешности. Хотя это тоже играло какую-то психологическую роль. Самое главное было в том, что "Аэрокобра" была трехколесная, ее третье колесо располагалось спереди, на носу, а не сзади - костьль, как у всех наших самолетов. Поэтому нам было непривычно взлетать и производить посадку на "Аэрокобре".

Впервые в небо Заполярья я поднялся 2 мая 1943 года на УТИ-4 с командиром эскадрильи, капитаном Севрюковым. В зоне я выполнил высший пилотаж, стараясь показать все, на что я способен. После сделали еще 5 полетов по кругу, для отработки взлета и посадки. На другой день мы понесли тяжелую потерю - погиб Петр Сгибнев. 3 мая 1943 года, часов в 11, Сгибнев вылетел со своим командиром эскадрильи Климовым П.Д., для проведения учебно-показного воздушного боя. Погода стояла пасмурная. Облачность 10 баллов. Высота 800-1000 м. Они набрали высоту, разошлись в разные стороны и, развернувшись на 180°, сошлись на встречных, точно над аэродромом. Оба самолета резко взмылают вверх, оставляя за собой белую струю инверсии. В верхней точке на мгновение сближаются, опять же на встречных курсах и, снова вниз... Бой ведется на вертикали. Их цель, зайти в хвост друг другу, чтобы вести прицельный "огонь" по "противнику", но это не так просто. Оба мастера воздушного боя, умеющие отлично пилотировать. Каскад фигур высшего пилотажа. Каждый ловит момент, может быть "противник" допустит ошибку. Оставляя сплошные струи с конца плоскостей, проносятся самолеты над самой землей, чтобы взмыть вверх на несколько сот метров, но приблизиться к хвосту друг друга не могут. Это был захватывающий бой двух мастеров.

Мы с восхищением смотрели на это зрелище. Бой длился 5-7 минут. Ничья. Бой прекратили. Сгибнев пристраивает к себе Климова. В паре проносятся на бреющем полете над аэродромом, а в конце переходя в крутой набор высоты, выполняют "свечу". В этот момент Сгибнев, видимо, решил выполнить восходящую "бочку" - управляемое вращение самолета вокруг продольной оси. Эта несложная фигура высшего пилотажа, для Петра оказалась роково-

вой. Самолет послушно развернулся на 180° и, в положении вверх колесами, неожиданно перешел в пике и с отрицательным углом пррезался в землю. Так погиб Петр Сгибнев.

Гибель Петра Сгибнева потрясла нас своей глупостью и своей безвременностью. Столько времени воевать, сбить столько фашистских самолетов. В 22 года стать Героем Советского Союза, в 23 дослужиться до звания майора, в должности командира полка, притом не простого, а гвардейского, имени Сафонова Б.Ф. и так глупо погибнуть. Всем нам было горько и обидно.

На "Аэрокобре", первый самостоятельный полет, я совершил 17 мая 1943 года. Прежде чем допустить к боевым полетам, мы должны были пройти минимум программы боевого применения на новом типе самолета, выполнить несколько полетов в зону, на высший пилотаж, отработать полет строем, стрельбу по "конусу" и по наземным целям, провести воздушный тренировочный бой. На все это нужно было время. Причем учебные полеты приходилось производить, выбирая моменты, когда воздушная обстановка была спокойная иначе молодой летчик мог стать добычей немецких "охотников". Они часто появлялись на бреющем полете в районе нашего аэродрома. Однажды Михаил Кравченко во время полета по "кругу", чуть не стал их добычей. Спасли его зенитчики, вовремя открыли огонь. Миша тоже не расстался. Услышав предупреждение по радио, от руководителя полетами, он развернулся на 180° и открыл огонь по фашистам. "Ме-109" видя, что они обнаружены, и первая атака не удалась, сразу ушли на север.

После этого случая, мы все стали летать очень осторожно, даже в районе своего аэродрома.

В марте 1943 года мы избавились от одного такого "охотника" – немецкого аса Рудольфа Мюллера. Об этом случае стоит рассказать.

Обер-фельдфебель Р.Мюллер кавалер высшего рыцарского креста и многих других орденов, любимец самого Геринга, имел уже много побед над английскими и американскими летчиками, воюя в небе Африки, Франции, Италии и самой Германии. Теперь он решил показать себя в небе Советского заполярья. Правда, надо отдать должное Мюллеру, он воевал хорошо, вернее был хорошим воздушным бойцом. Умел снайперски стрелять и за короткое время причинил нам немало неприятностей. Он летал на несерийном выпуске "мессершмита", построенного специально для него, с более мощным мотором и улучшенными аэродинамическими качествами, окрашенный в пятнистый, под пантеру, цвет. Летчики сразу заметили появление этого аса на нашем участке фронта. Охотились за ним, но безрезультатно. Трудность борьбы с ним заключалось в том, что Мюллер избегал открытого воздушного боя. Он обычно, со своим ведомым, иногда и один, подкралывался к нашему аэродрому с востока, на бреющем полете и подкарауливал наши самолеты, производящие тренировочные полеты, или связные самолеты. Иногда атаковал наши самолеты во время сбора, перед боевым заданием. Бывали случаи, когда он прилетал на большой высоте в составе шестерки истребителей. Причем он со своим ведомым летал выше звена "Ме-109", и, когда те ввязывались в воздушный бой с нашими истребителями. Мюллер производил неожиданную атаку по оторвавшимся или увлекшимся боем наших самолетов и снова уходил вверх.

В этот роковой для Мюллера день, все началось так, как он планировал. Над нашим аэродромом Ваенга-1, на высоте 5000 метров, появилась четверка "Ме-109". Наше звено, поднятое по тревоге, начало с набором высоте сближаться с немецкими истребителями. В это время у Николая Бокий забарахлил двигатель, и он отстал от группы. Но вскоре мотор снова заработал нормально и он, дав полные обороты, стал снова догонять свою группу. Немецкие летчики, используя свое численное превосходство, сразу бросились в атаку. Завязалась короткая, но напряженная воздушная схватка. Николай Бокий выжимал из своего мотора все, чтобы скорее соединиться со своим звеном и помочь товарищам. В это время, на наши самолеты, которые были увлечены боем, сверху ринулся еще один немецкий истреби-

тель. Бокий, спасая своих товарищей, дал длинную заградительную очередь из 37-ми мм пушки. Один снаряд попал в мотор немецкого истребителя, и он, вильнув в сторону, сразу ушел полупреворотом на запад, в сторону линии фронта. Бокий успел заметить пятнистый камуфляж немецкого самолета. "Мюллер", - промелькнула у него мысль, но преследовать его не было времени. Надо было помочь своим товарищам, и Бокий бросился в бой. Немецкие летчики не получив помощи от своего аса, начали по одному удирать в сторону своего аэродрома.

На земле Николай сообщил, что он подбил Мюллера. Немедленно был организован поиск. На самолете По-2 искать неуловимого немецкого аса вылетел сам командир полка Петр Сгибнев. В скором времени на одном из озер он заметил "Ме-109" лежащего на фюзеляже. Кабина была открыта. От самолета тянулся лыжный след, который терялся в низких кустарниках северных карликовых берез. Сгибнев еще раз покружился над неподвижным застывшим "мессершмиттом". Ошибки не было. Это самолет Мюллера и лыжный след – это его след. Надо было немедленно организовать погоню. Но короткий весенний день Заполярья подходил к концу. Возвратившись на аэродром, Сгибнев сразу же поехал к командующему ВВС Северного флота генералу Андрееву и обо всем доложил. На следующее утро пограничники на лыжах пошли по следу Мюллера. С воздуха им помогал По-2. Немецкий ас был хорошим спортсменом-лыжником. За одну ночь он прошел 80 км от озера. Только к вечеру настигли его пограничники. Мюллер спал под скалой. При задержании он не стал оказывать сопротивление...

Через несколько месяцев по просьбе летчиков, Мюллера привезли на наш аэродром. Нам всем хотелось посмотреть на фашистского аса, поэтому сбежались все свободные от дежурства летчики. Но мы ничего особенного не увидели. Перед нами стоял обыкновенный фриц. Правда, молодой, ему было всего 23 года, стройный, с правильными чертами лица, сероглазый блондин. Он неплохо говорил по-русски. Ко дню, когда его сбили, он имел 96 сбитых самолетов, подавляющее большинство из них английские и американские. Советских самолетов он сбил немного, да и те были устаревшего типа.

Так закончил свою карьеру гитлеровский ас.

Шли дни. Весна набирала силу. Солнце грело круглосуточно. Наступил полярный день, но растопить многометровый слой снега, не так-то просто. Потекли ручьи, на аэродроме появились проталины. С увеличением светового времени и улучшением погоды возросла напряженность боевых действий на фронте.

Появились первые потери из нашей группы, прибывших на Север молодых летчиков. При самостоятельном вылете на "аэрокобре", погиб сержант Кисленко и в первом воздушном бою сержант Копылов из второго гвардейского полка.

Тяжелую утрату понесла и наша эскадрилья, погибли летчики Беренда и Слаутский.

По рассказам очевидцев, наблюдавших с земли последний бой Беренды с фашистскими истребителями, дело было так: звено летчиков нашей эскадрильи сопровождало трех торпедоносцев "хамден" из 24 минно-торпедного полка, которые летали наносить удары по конвойю противника в район Сульте – фиорда. Задание было выполнено успешно, но на обратном пути, при приближении к полуострову Рыбачий их перехватили 12 "Ме-109". Наши истребители, несмотря на тройное превосходство противника, смело вступили в бой. Они не щадя себя, защищали тихоходных и плохо вооруженных торпедоносцев. Бой шел уже над полуостровом Рыбачий и рыбаки, наблюдавшие за этим боем, позже рассказали:

-Каждый наш истребитель сражался с двумя-тремя немецкими самолетами. А один, особенно отчаянный, отбивался сразу от четырех "Ме-109". Неравный бой длился минут 15-20, пока не отказал мотор у нашего истребителя, видимо кончился бензин, и, только тогда немцам удалось его подбить...

Так геронимский погиб лейтенант Беренда. Имена его я, к сожалению не помню.

Слаутский тоже погиб в начале мая. Он провоевал почти 6 месяцев. Был уже ведущим пары. Молодые летчики считали его опытным воздушным бойцом.

Пользуясь уже короткими в это время на севере сумерками, немцы решили выбросить десант через Мотовский залив на южный берег полуострова Рыбачий и захватить нашу военную базу Озерки. Несколько кораблей, полных солдат, отвалили от противоположного берега, занятого немцами. Их прикрывали около 20 истребителей. На отражение немецкого десанта немедленно была поднята наша штурмовая авиация с соседнего аэродрома. Их прикрывали "харрикейны" 78 ИА. Разгорелось ожесточенное воздушное сражение. Но немцы имели слишком большое количественное и качественное преимущество. Английский истребитель "Харрикейн", который наши летчики называли "харитоша", "горбун", "летающий гроб" намного уступал немецким "Ме-109", поэтому сразу же несколько наших самолетов были подбиты и они произвели посадку на Рыбачьем. Срочно были поднято звено истребителей 2 ГИАП и звено 255 ИАП. Ожесточенный бой в воздухе и на море продолжался большие часа. Было потоплено несколько кораблей противника, сбито большие десятков самолетов. Наконец немцы не выдержали и покинули назад. В этом бою и погиб Слаутский.

16 мая 1943 года приказом по части меня и Михаила Щелканова допустили к боевым полетам.

Ко дню допуска меня к боевым вылетам я сделал на "аэрокобре" всего 5 полетов по кругу, один полет в зону и еще один, так называемый комбинированный – на отработку полета строем в паре, воздушный бой и пикирование в зоне. Вот и вся моя подготовка по освоению нового вида самолета. Выполнить полет на стрельбу по "конусу" и по наземным целям, не было условий. Эту часть программы мы решили выполнить на практике, в бою.

Что удивительно, несмотря на слабость летной подготовки, дух наш был крепок. Мы рвались в бой.

Меня определили в звено старшего лейтенанта Самаркова, ведомым к старшему лейтенанту Семенову, летчику с большим стажем. Он воевал на Балтике еще в финскую войну. Дослужился до звания капитана, но после, за какую-то провинность, был разжалован до старшего лейтенанта и был послан к нам на Север. Неразговорчивый, сдержанный на земле, Леша Семенов абсолютно преображался в воздухе. Исключительно смелый, до дерзости, он умел сочетать умение летать виртуозно, с практикой опытного воздушного бойца. Летчику, в воздухе, увидеть первым – это уже полпобеды. Многие летчики, особенно молодые, погибали именно из-за того, что не умели видеть. О Леше этого не скажешь. Он выискивал противника как сокол. Всегда раньше всех в группе обнаруживал их и своим спокойным голосом предупреждал: "Я Семенов, справа выше нас столько-то самолетов противника".

Может быть, тем, что остался в живых, я обязан именно ему, Алексею Семенову, своему первому ведущему, который с такой бережливостью, отеческой заботой, учил меня азам воздушного боя.

Впервые мы с Семеновым вылетели, как боевая пара, на облет района. Он повел меня сразу в сторону противника. Летели с набором высоты. Стояла ясная весенняя погода. Набрали высоту 3 000 м. под нами выход Кольского залива. Правее остров Кильдин, слева виднеется полуостров Рыбачий. Еще минут 10 полета. Высота 5 000 м, и мы, огибая Рыбачий с севера, берем курс на вражеский берег Варангера фьорда. С этой высоты местность под нами как на карте крупного масштаба. Земля, еще покрытая глубоким снегом, резко выделяется своим очертанием, от темного, незамерзающего Баренцевого моря. Я узнаю каждый фьорд, островки, полуострова, в памяти всплывают их названия, обозначенные на карте.

Пролетав большие часы, мы возвратились на свой аэродром. Семенов поздравил меня с первым вылетом на боевое задание, так как кроме облета района, мы произвели и разведку погоды, а каждый вылет с пресечением линии фронта, оказывается, засчитывается как вылет на боевое задание.

От этого вылета, до первого настоящего боевого крещения, прошло несколько дней. Погода на севере капризная, особенно весной. Сплошная облачность, с частыми разрядами, то и дело налетала на наш аэродром. В такую погоду, нас, молодых летчиков, не выпускали.

На севере, в мае месяце, уже устанавливается круглосуточный день. Соответственно, мы дежурили круглосуточно, готовые вылететь на задание в любое время.

22 мая 1943 года, 02 часа – звено старшего лейтенанта Самаркова, куда вхожу я, срочно было вызвано на КП дивизии. Здесь уже сидели четыре летчика из 36 МТАП нашей дивизии, летавшие на Пе-2. Командир дивизии, полковник Кидалинский, коротко поставил боевую задачу:

На траверсе Перс фиорда, курсом на востоке идет немецкий конвой из 3-х транспортов, под охранением 8 боевых кораблей. По нему нанесут бомбоштурмовой удар шесть Ил-2 с соседнего аэродрома, под прикрытием 4-х "харрикейнов". Одновременно нанесем бомбовый удар с пикирования мы – четыре Пе-2. Вас будут прикрывать четыре "аэрокобры", звено Самаркова. Взлет по ракете. Сбор с группой самолетов с соседнего аэродрома – визуально. Они пролетят над нашим аэродромом. Задача ясна? Вопросов нет? Тогда по машинам и ждите ракету.

Мы побежали к самолетам. Техники уже подготовили материальную часть, прогрели и опробовали моторы. Я быстро надел парашют, сажусь в кабину и привязываюсь ремнями. Другие летчики тоже приняли боевую готовность. Через несколько минут взвилась зеленая ракета над командным пунктом. Мы запустили моторы. Над горизонтом, чуть в стороне от аэродрома, низко пролетели шесть Ил-2 и звено "харрикейнов". Здесь, на старт выруливают наши подопечные четыре Пе-2 и, не задерживаясь, парами устремляются на взлет. Наше звено прикрытия летит чуть выше и сзади. Далеко впереди замечаю нашу первую группу. Они летят на бреющем.

Высота 3 000 м. Пролетаем полуостров Рыбачий, впереди уже виден скалистый берег Скандинавии. Через несколько минут мы подлетаем к цели. Почти под нами город-порт Варде. Он расположен на "Н" -образном острове, того же названия. От материка остров отделен узким проливом. За ним, среди скал, расположен немецкий полевой аэродром Свартнес.

Восходящее солнце осветило город, белые домики, с красными крышами, вырисовываются как игрушечные. В центре города возвышается шестиугольное строение, не то замок, не то церковь.

Под нами плывут несколько кораблей, оставляя за собой широкий след белого буруна. Вокруг их шныряют несколько мелких кораблей. От всего этого, и от белого городка с красивыми крышами, и от этих кораблей, плывущих по морю куда-то по своим делам, дышало миром и покоем, что я забыл, где нахожусь.

Вдруг, вокруг нас стали появляться какие-то белые, похожие на ваты, шарики. Мгновенный красный всплеск, черный дым, медленно разрастаясь, превращается в белый ватный шарик с искровыми краями. Я не вдруг понял, что это разрывы зенитных снарядов. Дошло, наконец: по нам бьют и каждый взрыв – это смерть. Я посмотрел на самолет Семенова, на другие самолеты нашей группы. Но они летели, как и раньше, выдерживая строгий строй и высоту среди частых взрывов зенитных снарядов. Глянул вниз. Там творился сущий ад. Сплошные огненные трассы. Это скрестились выстрелы наших Илов, штурмующих корабли и ответный огонь кораблей охранения. Потом начались взрывы авиабомб, сброшенных штурмовиками и нашими Пе-2. Когда они перешли в пике, я проглядел. Все мое внимание было приковано к моему ведущему. В это время Семенов, резким полупереворотом, ринулся почти отвесно вниз. Я за ним. Впереди вижу два наших Пе-2, летящих друг за другом. Причем задний со всех своих огневых точек, стрелял по переднему. Семенов дает короткую, но точную очередь по второму самолету и взмывает вверх. Я за ним, а сам в недоумении смотрю назад и вижу, что атакованный самолет переворачивается и врезается в море. Я успеваю заметить у него под крыльями кресты. Это был немецких многоцелевой истребитель Me-110.

Он тоже двухмоторный, двухкилевой, как наш Pe-2. В это время мимо моего самолета проходит длинная очередь трассирующих пуль. Это другой немецкий самолет атаковал меня. Я даже не заметил, откуда он взялся. Но Семенов пачеку. Он снова переводит свой самолет в крутую пике и атакует его снизу. Немец полупереворотом пытается уйти от него, но точная очередь прошивает его и он, оставляя черный шлейф дыма, несется в студеное Баренцево море. Но мне никогда за ним смотреть. Семенов носится как метеор над кораблями противника. Я изо всех сил стараюсь не отстать от него, не потерять его. Другие наши самолеты я давно потерял... Проходит еще какое-то время, может пять, может десять минут, наконец самолет Семенова престал метаться и пошел по прямой. Я пристроился к нему поближе, осмотрелся и, опять удивился. Мы подлетали к Рыбачьему. Впереди, чуть ниже, как ни в чем не бывало, плотным строем летели наши четыре Pe-2, левее – пара Самаркова. Мы подлетали к полуострову Рыбачий. Группы штурмовиков не было видно. Они видимо ушли вперед.

Через несколько минут вся наша группа произвела посадку. На земле я, как положено, подошел к Семенову с докладом:

- Товарищ старший лейтенант, разрешите получить замечания.

Семенов крепко пожал мне руку и сказал:

- Поздравляю с первым боевым крещением. Молодец! Хорошо держался. Но надо быть спокойным и осмотрительным.

Меня окружили товарищи – молодые летчики. Ведь я первый среди них совершил боевой вылет, да еще участвовал в воздушном бою. Но я им ничего не мог рассказать. Более того, я был очень недоволен собой. Столько времени мечтать о настоящем воздушном бою, а когда представилась такая возможность, оказалось, что я еще неподготовлен и слепой как котенок. Правда, бывалые летчики предупреждали нас, что самое опасное для молодых летчиков – это первые три боевые вылеты. Обычно, они в первых боевых вылетах допускают две ошибки: одни, как молодые петухи, бросаются в бой, не соизмеряя своих возможностей, другие теряются, бросаются во все стороны, теряют своего ведущего и даже группу, в результате, и в первом и во втором случае, чаще всего, становится легкой добычей более опытного противника. Если молодой летчик выдержит три первых воздушного боя и не погибнет, то будет воевать. Я первый бой выдержан.

Но, а дальше пошли боевые будни. Летать приходилось в любое время суток. Я понял, что война – это труд, хотя и тяжелый, опасный, связанный с невероятным напряжением нервов. Когда ежедневно вылетаешь на боевое задание, иногда по несколько раз в день, то призываешь даже к войне, но к чему нельзя привыкнуть – это к гибели своих боевых друзей. А это случается и довольно часто. Особенно большие потери несла наша дивизия при нанесении торпедных и бомбовых ударов по конвоям противника. летчики нашего полка прикрывали их. Перед нами ставилась задача защищать торпедоносцев от истребителей противника любой ценой – даже жертвуя собой. Мы в основном вели бой над морем, далеко от своих берегов, это значит – сбитый летчик не имел шансов на спасение. Баренцево море на надувной лодке не переплынешь.

Немцы, неся большие потери своих транспортов, при переходе морем, от нашей авиации и подводных лодок, увеличили их прикрытие, боевыми кораблями и самолетами. Нам приходилось вести бои почти всегда с превосходящими силами противника. К тому же мы, связанные прикрытием бомбардировщиков, не могли вести свободный воздушный бой с истребителями противника, и только отбивали их атаки наших торпедоносцев, бомбардировщиков. Поэтому летчики нашего полка имели самое меньшее количество сбитых самолетов, зато сами несли большие потери. Мы завидовали полкам ПВО, которые защищали главную базу флота, порт Мурманск и другие объекты. Они, во-первых, воевали в основном над своей территорией и самое главное – над сушей.

Весна на севере наступает поздно, в конце мая, но бурно и стремительно. Солнце греет круглосуточно, только к полуночи опускаясь к горизонту, чтобы снова подняться и продолжить свой путь по небосводу.

Многометровый слой снега, выпавший за долгую зиму, начинает таять сначала медленно, почти незаметно. Оседает, превращаясь в ноздреватую мокрую кашшу, появляются лужицы. Проходит день, второй, и бурные потоки маленьких ручейков и речушек уже стремительно бегут по всем направлениям, ища путь к низинам, речкам, озерам. Кое-где появляются проталины, лужайки свободные от снега, покрытые северными травами. Зеленеют листочки голубики, черники, морошки, а мягкие, как губка мхи-лишайники, излюбленный корм северных оленей, растет прямо на валунах, пнях, стволах деревьев. Набухают почки на северных карликовых березках. А в некоторых местах, где земля прогревается солнцем лучше, появляются подснежники. Все спешат использовать каждый теплый день и короткое северное лето, чтобы распуститься, зацвести и дать плоды. Но климат севера капризный. Бывает, снова задует с севера холодный ветер. Снежные заряды покроют землю толстым слоем снега. Ну, думаешь, погибнут только что распустившиеся листочки на деревьях. Нет! Стоит засверкать солнцу, растает снег и, с новой силой, также торопливо распускаются листочки, еще больше появляется желтых, фиолетовых, белых северных цветов. Они не крупные, на коротких цветоножках, без запаха, но все равно радуют глаз, согревают душу.

Как бы мы не были заняты службой, находили время, хотя бы на часок отлучиться и полюбоваться северной природой. Да иходить далеко не было необходимости. Дикая, суровая природа севера начиналась буквально с порога. Наши землянки располагались у подножья скалистых сопок, окаймлявших аэродром.

Весна самая прекрасная время года. Но лето, самое щедрый период. И, что удивительно, север, где, казалось бы, полезного для человека ничего не может расти, по-своему тоже богат дарами природы. Здесь, буквально ходишь по чернике, часто встречаются полянки с голубикой, морошкой. Их искать не надо, они кругом.

Воздушная разведка обнаружила конвой противника, идущий курсом на восток, на траперсе Тана-фиорда. Это 350 км от нашего аэродрома. Командование решило нанести по нему удар. Готовились не спеша, так как решили встретить их на подходе к порту Киркенес. Погода была нелетная, низкая облачность, кое-где цеплялась за сопки, частые снежные заряды то и дело закрывали аэродром. Наше командование весь свой расчет делало именно на погоду, когда дало готовить к полету "Хамденов" и ДБ-3.

Самолет "Хамден", английский торпедоносец, летчики называли балалайкой, за тонкий хвост и толстый фюзеляж в передней части, где размещался экипаж: летчик, штурман и стрелок, не отвечал требованиям современной войны. Малая скорость, всего 220 км/час, слабое вооружение, не маневренный, к тому же горел как порох. Наши летчики, летающие на "Хамдене", становились легкой добычей немецких истребителей. Их осталось в полку всего 4 самолета. На задание подготовили 3 "Хамдена" и 3 ДБ-3 (дальний бомбардировщик). Они должны были, используя нелетную погоду, нанести неожиданный торпедный удар по конвою противника. Их должны были сопровождать 8 истребителей нашего полка. Группу вел командир эскадрильи капитан Севрюков. Я летел в паре с Семёновым. Мы заняли боевую готовность. Через несколько минут вырулили "хамдены" и ДБ-3. Они на старте долго пробовали моторы, доводя обороты до максимального. Наконец, пошли на взлет. По одному, не набирая высоту, скрывались за складками сопок.

8 истребителей взлетели парами. Мы тоже, прижатые сверху низкой облачностью, летели на бреющем. Через несколько минут нагнали своих подопечных торпедоносцев. Они летели плотным строем, прижимаясь к самой воде. Скорость их была так мала, что самолеты на такой скорости свалились бы в штопор, поэтому мы вынуждены были лететь энзагами, чтобы не обгонять их.

По расчету времени пора появиться противнику. И, вдруг, облака обрываются. Впереди ни облачка. Зато точно по курсу, буквально в нескольких километрах, дымя трубами, плыли немецкие транспорты. Вокруг корабли сопровождения – СК, СКР, МО, ТЩ. Над конваем кружилось больше 20 истребителей. Принимать какое-нибудь другое тактическое решение было уже поздно. И наши торпедоносцы увеличив скорость пошли в атаку. Мы, истребители прикрытия, дав полный газ, ринулись вперед, чтобы хотя бы на время атаки наших торпедоносцев, связать боем истребители противника. Завязалась ожесточенная воздушная схватка. Хотя противник имел превосходство над нами, наша атака была до того стремительная и дерзкая, что они растерялись. Нам удалось связать их боем. В это время, наши торпедоносцы, под сплошным огнем кораблей охранения, пробились к транспортам и прицельно сбросили свои торпеды. Взрывы огромной мощности поднялись у борта двух транспортов, и они переломились, начали медленно тонуть. Еще одна торпеда оторвала кормовую часть сторожевого корабля. Но и нашим торпедоносцам досталось. Два "хамдена" перелетев атакованный транспорт, тут же упали в море. Оставшиеся четыре самолета, развернувшись, с противозенитным маневром, устремились в спасительную облачность.

Часть немецких истребителей устремились за торпедоносцами. Роли теперь переменились. Если сначала мы своей атакой смогли связать боем немецких истребителей, то теперь мы, связанные боем с превосходящим по числу противником, никак не могли оторваться. Пока мы, отбивая ожесточенные атаки противника, догоняли торпедоносцев, еще один "хамден" рухнул в море. Оставшиеся три ДБ-3 скрылись в облаках. У кромки облаков немцы отстали. Дальше летели одни. Погода еще больше ухудшилась. Низкая облачность прижимала нас с самой водой. Частые заряды ограничивали видимость. В разрывах между зарядами слева показался скалистый берег. Мы летели вдоль него. Я пытаюсь определить наше местонахождение, но тщетно. Голые, серые громады скал сменяют друг друга. Оказывается одно дело летать в ясную погоду, видеть землю с высоты, совсем другое, смотреть на нее с бреющего полета. Но наши командир, капитан Севрюков точно вывел группу к Кольскому заливу. Через несколько минут мы произвели посадку.

В результате нашего удара были потоплены два транспорта и один сторожевой корабль. Сбито четыре самолета. Но эта победа дала дорогой ценой. Мы потеряли три "хамдена" и два ДБ-3. Они дотянули до Рыбачьего и произвели вынужденную посадку. Экипажи самолетов живы. В нашей эскадрильи погибли два истребителя – Богатский и Борисов.

Узнав, что из боевого задания, из 6 торпедоносцев вернулся только один, комдив полковник Кидалинский был вне себя. Он приказал выстроить летный состав всех 3-х полков и поставил нас, шестерых сопровождавших торпедоносцев на задание, перед строем начал отчитывать, что не дай бог еще кому услышать. Он не жалел не угроз, ни оскорблений по нашему адресу.

Да, закон войны суров. Хотя мы сделали все, что от нас зависело, потеряли двух товарищей, полковник Кидалинский пригрозил отдать под трибунал, если повториться такой случай.

- Истребители на то и истребители, чтобы защищать бомбардировщиков. Сами погибайте, но бомбардировщики должны быть целы.

Вот такое было требование командования.

Мы дежурили на аэродроме круглосуточно. Часть летчиков сидят в кабинах (первая готовность) и должны по первому сигналу подняться в воздух на отражение противника. Остальные отдыхают здесь же на КП, расположенный в 30-40 м от стоянки самолетов. В полной готовности – одетые, в капке (спасательном жилете), с пистолетом в кобуре, финкой в голенище унта. Даже шлемофон пристегнут к ремню, чтобы не забыть при тревоге.

В один из таких дней я сидел в готовности № 1 с Мишой Щелкановым. Мы стали летать с ним в паре недавно. Несмотря на то, что у нас было маловато боевого опыта, всего по несколько боевых вылетов, из-за нехватки опытных летчиков, нам предложили летать в паре. При этом, командование учитывало нашу с ним дружбу. И были уверены, что мы друг друга в трудную минуту не бросим.

Миша был намного старше меня. Он окончил авиатехническое училище, поработал техником самолета. После, добился направления в летное училище БМАУ им. Сталина, где мы с ним и подружились.

Наши самолеты стояли на конце аэродрома, и в случае тревоги мы могли прямо со стоянки идти на взлет. Вдруг, прямо перед нами, на противоположной стороне аэродрома, часто забухали малокалиберные пушки ПВО, но было уже поздно. Четверка Ме-110 на бреющем полете прорвались с востока на аэродром, сбросила бомбы на стоянку бомбардировщиков, и теперь неслись прямо на нас, ведя огонь со всех огневых точек.

Все люди, находящиеся на аэродроме, бросились врассыпную. Кто укрылся за валуном, кто в капонирах, а один механик ухитрился залезть через узкое отверстие в каток. После налета его еле вытащили оттуда... Нам нельзя было покидать самолеты, поэтому, мы с Мишой остались в кабинах и были невольными наблюдателями этой трагикомедии. Меня удивило и растрогало поведение моего техника. Он не убежал, как другие, а быстро вскарабкался на плоскость и прижался ко мне. Кабина истребителя маленькая, в ней одному летчику тесно, поэтому он был весь снаружи, только голова в кабине. Так мы и переждали налет.

Обслуживающий персонал – это техники, мотористы, оружейники, связисты – заслуживают особой похвалы. Они непосредственного участия в сражениях не принимали. Только готовили самолеты к боевым вылетам. Но сколько они приложили труда, терпения, изворотливости, чтобы самолет оказался в воздухе. А это не простая задача, особенно в заполярье, где 10 месяцев зима с морозами, метелями. Часто из боевого задания самолеты возвращались изрешеченные снарядами и осколками. И вот техники “колдуют” днями и ночами, смотришь самолет снова в строю. А с какой любовью и отеческой заботой они относились к нам, молодым летчикам.

Все техники и инженеры, в связи с тем, что они не воевали и не несли потерь, были старше нас по возрасту и званию. Не знаю почему, но по приказу наркома обороны Тимошенко, с 1941 года летчиков из училища стали выпускать сержантами. И вот нарушается военная субординация. По наставлению летчик является командиром экипажа, следовательно, техник как член экипажа подчиняется летчику – сержанту, хотя они в большинстве своем были офицерами.

Но мы, летчики не злоупотребляли своим правом, да и техники своим старанием в обслуживании самолетов не вызывали претензий с нашей стороны, потому что мы жили с ними душа в душу. Я никогда не забуду своего техника – Ивана Божко. Он со скрытой тревогой провожал меня в полет, на боевое задание и не скрывал радости, встречая после полета.

- Гриша, никогда не сомневайся в материальной части, выжмай из нее все, что можно. Она выдержит и не подведет. Я это гарантирую, - говорил Божко. И действительно его самолет меня не разу не подвел.

Штурмовка аэродром закончилась так же внезапно, как и началась. Немцы не осмелились сделать второй заход. Выпущенные ими без прицела снаряды, больше для эффекта, чем для поражения, не задели ни один наш самолет.

Взвилась зеленая ракета над КП, что означало «в воздух» дежурной паре. Мы с Мишой запускаем моторы и с места, дав полный газ, устремляемся на взлет. По радио передали:

- Набрать 5 000 метров и барражировать над аэродромом.

На высоте 3 000 – 3 500 м плавали кучевые облака в пять баллов. Мы пробили их, но не успели набрать и четырех тысяч метров, как нас, сверху, со стороны солнца атаковали два Ме-109. Нам ничего не оставалось, как стать в крутой вираж. Фашистам не удалась внезап-

ная атака, и они на большой скорости прокочили мимо нас. В это время я заметил еще пару Ме-109, круживших выше нас. Видимо бни выждали удобного момента для атаки.

- Выше нас Ме-109. - передаю я по радио. Миша видимо тоже увидел. Он, с небольшим снижением ныряя под немецкие самолеты, чтобы затруднить им атаку, начал набирать скорость. Но противники оказались опытными. Они пропустили нас и переворотом атаковали нас сзади сверху. Мы ждали этого маневра, поэтому, когда немцы пошли вниз, мы боевым разворотом пошли вверх. Завязался воздушный бой на вертикале. Миша на втором витке уже занес в хвост и открыл прицельный огонь. Тот, дымя, потянул вниз. Миша погнался за ними, чтобы добить. В это время, я заметил пару Ме-109, идущих в атаку на Щелканова снизу. Я бросаю свой самолет наперевес этой паре и открываю заградительный огонь по ведущему. Немец не выдерживает и отворачивает в сторону. Но было достаточно мне на миг отвлечься атакой, как тут же потерял из виду своего ведущего. Я нахожусь между облаками в поисках Щелканова. Вдруг, передо мной выскакивает из облачности одинокий истребитель. Я обрадовался, что нашел Мишу и тут же пристраиваюсь к нему, как положено – сзади справа, и постепенно уменьшаю дистанцию, сохраняя интервал. Вдруг, замечаю, что это не Миша, а Ме-109. Я торопливо разворачиваю свой самолет влево, ловлю его на прицел и нажимаю гашетку. Через прицел хорошо вижу, как мои снаряды точно ложатся в цель, но окончательного результата не смог увидеть, немец ныряет в облака; но уверен, что он далеко не уйдет. Сам снова продолжаю искать Мишу. Дело в том, что я еще ни разу не терял своего ведущего и мне просто неудобно возвращаться на аэродром одному. Но горючее подходит к концу, и я произвожу посадку. А Миша, оказывается, давно на земле. У него потек антифриз, и он был вынужден прекратить полет. Через несколько дней наше командование решило нанести ответный удар по аэродрому противника в Луастари. По данным разведки, нам было известно, что на нем базируется около 90 истребителей и 30 бомбардировщиков.

По географическим условиям заполярья, где одни гранитные скалы, сопки, болота и озера, не найти ровной площадки даже для вынужденной посадки, очень бедна для строительства аэродромов. Поэтому на Севере действующие аэродромы, как противника, так и наши, были стационарными. Противник имел на нашем театре военных действий три аэродрома: недалеко от военно-морской базы города Киркенес – Хибухтинский, где базировались в основном бомбардировщики, напротив острова Варди на материке – аэродром Свартнес, и южнее порта Петсамо – аэродром Луостари. Эти аэродромы имели мощную противовоздушную оборону и посты наблюдения. Подойти к ним скрытно было почти невозможно. К тому же, они располагались друг от друга на небольшом расстоянии, около 60-80 км, и успевали вызвать истребителей прикрытия, для оказания помощи в отражении налета. И вот командование решило нанести бомбоштурмовой удар по одному из них – Луостари. Время вылета назначили на три часа утра. Удар наносился тремя группами, с интервалом 5 минут.

Первыми пошла восьмерка Ил-2, под прикрытием 8 «Харрикейнов» 78 ИАП. После них взлетела шестерка Пе-2, их прикрывала наша эскадрилья, в составе 6 истребителей. Вел нас командир эскадрильи капитан Севрюков. Я летел в паре с Щелкановым. После нас, должны были нанести бомбоштурмовой удар еще 8 Ил-2, под прикрытием 8 Яков 20 ИАП.

Наша группа летела с набором высоты, не маскируясь, прямо на цель, так как знали, что противник в первый момент будет занят отражением атаки наших штурмовиков, летящих перед нами.

На высоте 3 000 мы пролетели линию фронта, еще через несколько минут увидели аэродром Луостари. Он изрыгал из сотни стволов разных калибров, тысячи снарядов по нашим самолетам. Сплошная огневая завеса из трасс. Но наши штурмовики и сопровождающие их истребители не дрогнули. Они сокнутым строем прошли через весь аэродром, поливая стоящие рядами на стоянках самолеты противника из своих пушек и пулеметов, выпустили РС, сбросили бомбы. Развернувшись на 180°, они еще раз проштурмовали стоянки самолетов. В это время подошли и мы. Немецкие зенитчики, заметив нас, весь огонь ПВО перене-

сли на нашу группу. Бомбардировщики не обращая внимания на сплошные разрывы зенитных снарядов и трасс малокалиберных пушек, прорвались к аэродрому и прицельно, с пикирования, сбросили свои бомбы на стоянки самолетов и по бензохранилищам.

Нашего удара противник явно не ожидал. В воздухе не было ни одного истребителя, а те, которые пытались взлететь, горели на взлетно-посадочной полосе, подожженные нашими штурмовиками. Поэтому по команде нашего ведущего капитана Севрюкова, мы, истребители прикрытия, также снизились до бреющего полета, произвели штурмовку стоянки самолетов и зенитных точек, облегчая выход из зоны ПВО аэродрома наших бомбардировщиков.

Я, не теряя из вида своего ведущего, лихорадочно ищу цель, по которой можно было открыть огонь, но это не так просто. Весь аэродром сверкает всплесками огня зенитных пушек, выпускающих тысячи снарядов, которые роем летят навстречу, оставляя за собой дымный след трасс, а самих пушек, установленных в бункерах, замаскированных под рельеф местности, было трудно обнаружить. Только снизившись на 50 м, я наметил себе конкретную цель и открыл огонь. Дальше по пути моего полета стояли какие-то самолеты. Выпустив по ним длинную очередь, я, следя за ведущим, заложил левый разворот. Вдруг по моему самолету забарабанили осколки близко разорвавшегося снаряда. Но самолет слушался рулей, мотор работал ровно и я, пристроившись к общей группе, продолжал полет.

Опекаемые нами бомбардировщики Пе-2 в полном составе, без потерь, на большой скорости уходили на свой аэродром. В это время подошла к Луостари третья группа Илов и приступила к штурмовке. Аэродром противника был охвачен огнем взрывавшихся бензохранилищ, горящих самолетов на стоянках.

- Здорово поработали, - подумал я, но мою мысль перебил тревожный голос в наушниках:

- Справа истребители противника!

Это были немецкие самолеты, поднятые с соседнего аэродрома Хибухтин. Вот и последняя группа Илов, закончив штурмовку, взяла курс домой. Севрюков дал нам команду: - прикрыть Илов, и наша группа, совместно с истребителями 20 ИАП, преградила путь немецким истребителям, намеревавшимся атаковать наши штурмовики. Вступить в бой с нами они не осмелились, так они и долетели за нами до линии фронта и повернули обратно.

Я летел рядом с Щелкановым и чутко прислушивался к работе мотора, так как после попадания снаряда, он давал перебои. Вдруг кабина начала наполняться едким дымом. Открыл форточку, глянул на приборы, и все понял. Стрелка указателя давления масла стояла на нуле, а температура была более 110°.

- Все! Сейчас заклинит мотор, а до аэродрома еще минут 10 полета, - прикидывал в уме. Я начал набирать высоту, если откажет мотор, спланировать на вынужденную посадку на какое-нибудь озеро или болото. Высота 2 000 м, показался аэродром и я с прямой пошел на посадку. При пробеге мотор остановился. Подбежавшие техники обнаружили, что осколками снаряда пробит картер. Масло вытекло. Еще несколько минут полета или завязался бы бой, я не вернулся бы...

Наши потеряли в этом вылете 2 истребителя. Один из них, Колыхаев, из нашего выпуска. Еще один Пе-2 сел на вынужденную посадку на нашей территории.

В этом вылете беспримерную выдержку проявил Андрей Николаев, летчик тоже нашего выпуска, воевавший в 78 ИАП. Он штурмовал аэродром противника в составе первой группы, на истребителе «Харрикейн». Во время атаки, снаряд зенитной пушки противника, прямым попаданием, разбил лобовое бронестекло его самолета. Осколки впились ему в лицо, глаза, руки. Обливаясь кровью, почти ослепший, Николай продолжал штурмовать немецкий аэродром и благополучно произвел посадку.

В больнице врачи извлекли десятки осколков стекла из его лица, рук и даже несколько осколков из глаз.

Трудно представить себе, как он вел самолет, как производил посадку, с осколками стекла в глазах, когда при нормальных условиях, при попадании какой-то соринки, уже не можешь открыть их. Врачи вернули ему зрение, и через месяц он снова был в строю.

В песне поется: «А до смерти четыре шага», со мной же был случай, когда я находился от смерти всего в нескольких сантиметрах.

2 августа 1943 года шесть торпедоносцев 9 МТАП (бывший 24 минно-торпедный авиационный полк, получивший наименование – «Гвардейский» 31 мая 1943 года) получили задание нанести торпедный удар по конвою противника, идущему курсом на восток, в районе мыса Гамвик. Сопровождало их два звена нашего полка. Одно звено вел старший лейтенант В.А. Бурматов, второе - Самарков. Я летел в паре с Щелкановым.

Летели на высоте 25-30 м. Под нами ворочаются, как живые огромные волны Баренцевого моря. Земля растаяла где-то вдали. Жутко.

В своих мемуарах «Небо войны» трижды Герой Советского Союза Покрышкин И.А. пишет: «...Летим над морем. Оно не синее, а серое от пенных грив на гребнях бушующих волн. Я приучил себя к волнам, еще будучи на Кубани. В прошлом, сказать «приучил» - это слишком категорично, каждый раз, когда я смотрел за борт, и видел темное штурмовое море, то в течении нескольких секунд, даже переставал воспринимать гул мотора – так поглощала меня бушующая стихия воды. Лиць усилием воли я избавлялся от этого ощущения, возвращаясь в привычный мирок своей кабины, к стрелкам приборов. Но и тогда мне в начале казалось, что мотор гудит не так как раньше, и стрелки угрожающе сдвигаются к критическим пределам...

Требовалось какое-то время, чтобы окончательно прийти в себя, увериться в исправности и в силе своей машины.»

Да, лететь над морем, к тому же на малой высоте, когда кругом, на сколько хватает глаз, бушующее море, жутковато. И, действительно, невольно прислушиваешься к работе мотора. Ведь вся надежда на него.

Мыс Гамвик, расположенный от нашего аэродрома в 350 км. Мы летим с подвесными бензобаками. Они рассчитаны на один час тридцать минут. Но у ведомых бензин расходуется больше чем у ведущих. Летим уже один час двадцать минут. Пора сбрасывать баки, но никто не сбрасывает, я тоже.

В это время, вдали на горизонте показалась цель – конвой противника. Все самолеты начали увеличивать скорость, сбрасывать баки. Я тоже дал полный газ, и только хотел сбросить баки, как мотор обрезал и заглох. Кончился бензин в подвесном баке. Я переключил кран на основные баки и перевел самолет на планирование. А планировать-то некуда. Высота всего 20 м. Я работаю сектором газа, даже успел два-три раза дать шприц подачи горючего непосредственно в мотор, для приемистости, а мотор молчит, высота катастрофически уменьшается, скорость падает. Руки работают автоматически, а в голове уже мысль – как погибнуть! Сесть на воду – только продлит агонию. Нет! Лучше сразу, ручку на себя, самолет врежется в воду и все. Я даже как-то успокоился. Хладнокровно расстегнул привязные ремни, удар был бы сильнее. А руки работают – левая шуряет сектор газа, а правая снова берется за бензокран и качает, чтобы поставить на место, если не так стоит. И чудо! Мотор заработал. Я даже не поверил, плавно увеличивая обороты, начал постепенно удаляться от вздыбленных волн Баренцевого моря.

Набрав безопасную высоту, я осмотрелся. Вдали хорошо были видны разрывы зенитных снарядов и столбов воды от заградительного огня артиллерии кораблей сопровождения, по нашим торпедоносцам.

Я с набором высоты полетел в сторону боя. Группу встретил при выходе из атаки. Пристроился к своему ведущему.

Расчет командования, что на таком дальнем расстоянии от нашей базы, немцы навряд ли будут ожидать удара нашей торпедоносной авиации по их конвою, оправдался. Истреби-

телей над конвоем не было, но пришлось преодолеть плотную зенитную оборону. Однако все обошлось, и на аэродром вернулись без потерь. А противник не досчитал двух транспортов.

После посадки ко мне подошел Володя Бурматов и спросил:

- Кто у вас сел на воду, при подходе к конвою?

Я ответил:

- Никто. В нашем звене все вернулись домой.

- Как же так, - удивился Бурматов. - я сам видел как «Кобра» садилась на воду. Она как глиссер чертила воду хвостом. Я даже сделал круг над ней.

- Это видимо был мой самолет, - и рассказал, что со мной случилось.

Вот так я был на волоске от смерти.

Через несколько дней наша эскадрилья сопровождала торпедоносцев в этот же район. В отличие от других вылетов, к этому мы готовились больше суток. Вернее мы узнали еще вчера, что в северных фиордах Норвегии накапливаются корабли противника и из них, в ближайшее время, должен сформироваться конвой, чтобы следовать в порт Киркенес. И вот сегодня воздушная разведка доложила, что конвой из трех транспортов, под прикрытием боевых кораблей, миновал мыс Нордкин и следует курсом на восток.

Командование решило нанести по ним несколько ударов торпедной авиацией. Первый удар – на пределе радиуса действия истребителей, т.е. в районе Тана-фиорда.

На задание вылетели 4 торпедоноса А-20Ж «Бостон» (на эти самолеты 9 ГИТАП перевооружился недавно). Самолеты очень хорошие, скоростные, с мощным вооружением. Недостаток – хорошо горели), сопровождала их наша эскадрилья из 8 «Кобр». Одно звено вел командир эскадрильи капитан Севрюков, другое – Малахов. Я летел в первом звене ведомым у Щелканова.

Летели на высоте 100 м. Сначала на север, потом взяли курс 320°. Так летели больше часа. И вот торпедоносцы развернулись влево и взяли курс 180°, перпендикулярно к берегу. Проходит еще немного времени, и впереди показался скалистый берег Норвегии. Усиливаем внимание. Берег приближается, становиться выше, уже видны расщелины в прибрежных скалах. А конвоя не видно. Берем курс снова 320° и летим вдоль берега. Сбрасываем пустые подвесные баки. Минут через 5 показался конвой противника. Он шел, густо дымя трубами, прижимаясь к скалистым берегам Скандинавии. Среди шныряющих во все стороны кораблей сопровождения, возвышались три транспорта, водоизмещением 5-8 тыс. тонн. Они шли в кильватер. Но я увидел и другое. Над кораблями вились немецкие истребители. Сколько их, трудно сосчитать, но не менее 15-20. Самолеты противника увидел и командир, он коротко предал по радио:

- Малахов, прикрой торпедоносцев. Наше звено атакует противника.

Я даю полный газ, чтобы не отстать от своего ведущего. На максимальной скорости наша четверка вырывается в боевой порядок немецких истребителей. И началась «собачья свалка». Передо мной мелькают то Me-109, то Me-110, то «Кобра». На то, что прицелиться и открыть огонь по самолетам противника нет времени. Да и наша задача заключается не в том, чтобы уничтожать противника, а обеспечить атаку торпедоносцев по кораблям. Для этого мы должны отвлечь их на себя, связать боем. Но немецких истребителей слишком много. Часть пошла на наших торпедоносцев, которые вышли на боевой курс. Их встречала звено Малахова. Теперь воздушный бой идет в непосредственной близости от наших торпедоносцев. Малахов точной очередью сбивает прорвавшегося к торпедоносцам - Me-110, но и сам падает атакованный парой Me-109. Его ведомый Мартыненко таранит другого Me-110 и оба взорвавшись в воздухе, падают в море...

Севрюков видя, что невозможно связать боем всех истребителей противника, тоже перешел к непосредственному прикрытию торпедоносцев. Летая зигзагами, мы отражали атаки немецких истребителей, но это уже был бой пассивный, оборонительный. Немцы на-глели. Они, пользуясь своим численным превосходством, одновременно атакуют и нас и торпедоносцев, но везде натыкаются на наши заградительные очереди.

Уже два Ме-110 покинули место боя, оставляя за собой шлейф черного дыма.

Между тем наши торпедоносцы, прорвавшись сквозь заградительный зенитный огонь корабельной артиллерии, сбросили свои торпеды по транспортам. Три мощных взрыва – цель поражена. Уже на отходе, я заметил, что самый большой транспорт оббит пламенем, другой поменьше – уходит в море, высоко задрав корму...

Немецкие истребители сразу прекратили преследование, как только мы взяли курс в открытое море. Они боялись воздушного боя над морем, далеко от своего берега и кораблей.

Мы вернулись на свой аэродром, не потеряв ни одного торпедоносца. Задача, поставленная перед нами, по охране торпедоносцев была выполнена. Но мы потеряли двух замечательных летчиков. Мартыненко был из нашего выпуска. Это был его третий боевой вылет.

Это произошло на траверсе Консё-фиорда. Мой очередной вылет мог стать последним.

Воздушная разведка доложила, что вдоль Скандинавского полуострова, на восток, следует конвой противника, состоящий из 3-х транспортов и 16-ти кораблей охранения. Командование ВВС Северного флота поставила перед нашей дивизией задачу нанести по ним торпедный удар. На задание вылетели 4 торпедоносца под прикрытием 8 истребителей нашего полка. Я шел ведомым у старшего лейтенанта Самаркова.

Летим больше часа. По расчетам – скоро цель. Опытные штурманы торпедоносцев точно выводят группу на противника. Немецкие корабли, в походном порядке следуют курсом на восток. Торпедоносцы принимают боевой порядок для атаки. Мы, истребители прикрытия, набираем высоту, насколько позволяет облачность, сбрасываем подвесные баки, увеличиваем скорость. Противник, заметив нас, открывает ураганный огонь, сначала из орудий главного калибра по воде, ставя водяные столбы по курсу торпедоносцев, а по мере сближения, из всех огневых точек ПВО кораблей. Истребителей прикрытия у конвоя не оказалось, и ведущий группы дал нам команду штурмовать боевые корабли противника, чтобы помочь торпедоносцам. Я ловлю в прицел сторожевой корабль и даю длинную очередь по орудийным расчетам. Вижу как мечутся фашисты по палубе корабля. Но любоваться их паникой некогда. Пристраиваюсь к своему ведущему, и вместе атакуем эсминец. Снаряды точно ложатся по огневым точкам корабля. В это время два мощных взрыва взметнулись в центре конвоя – это работа наших торпедоносцев. Самый крупный транспорт, от прямого попадания торпеды переломился, и странно задрав нос и корму, медленно уходит в бушующий океан. Другой транспорт весь оббит огнем, видимо без горючего.

Атака закончена. Самолеты левым разворотом стали уходить курсом на восток. Но один торпедоносец, то ли был подбит, то ли потерял на время ориентировку (и такое бывает), оторвавшись от группы, взял курс на север, в открытое море... Мы с Самарковым последовали за ним. И в это время меня внезапно атаковали два Ме-110, неожиданно вынырнувшие из облаков. Их пули, как молотком забарабанили по моему самолету. Резко беру ручку на себя и закладываю боевой разворот, потом вниз и снова боевой разворот. Но враг не отстает и ведет по мне огонь короткими очередями. Зато ведомый, видимо молодой летчик, отстал и оказался под моим прицелом. Даю длинную очередь, и он, оставляя густой шлейф дыма, уходит в сторону берега. «Теперь будет немного полегче», думаю про себя. Самолет мой дрожит на критических углах атаки. Постепенно начинаю заходить в хвост противника и он не выдерживает, с пикированием пытается выйти из боя. Я не стал его преследовать. Беру курс на свой аэродром. Немного успокоившись, начинаю осматривать свой самолет. Ничего утешительного, только на плоокостях насчитал 15 пробоин. Радио не работает. Толь-

ко мотор работает ровно и вроде не имеет повреждений. А до аэродрома лететь более 300 километров над морем.

Через полтора часа благополучно приземлился на своем аэродроме, где уже думали, что не вернусь. Техники насчитали на моем самолете 32 пробоины, из них 3 в лопасти винта. Четыре пули попали в бензобак. Выручил протектор...

«Фронт и тыл едины», «Все для фронта – все для победы», - эти слова лозунга были для нашего народа на просто словами. Они жили этими словами. Когда задумаешься кому тяжелее – тем кто с оружием в руках сражается на фронте, - или тем, кто в холода и в голоде круглосуточно стоит за станками, изготавливая оружие и боеприпасы для фронта. пашет землю, убирает хлеб, - то трудно отдать предпочтение.

К нам, на север, приезжали с концертами такие известные артисты – как Леонид Утесов, Лидия Русланова, Вадим Козин, Покрасс. Но больше всех мне запомнилось выступление наших шефов из Новосибирского авиационного завода. Это были не артисты, а просто делегация. В основном молодые девушки и пожилые женщины. Они привезли нам нехитрые подарки: шерстяные носки, рукавицы, вышитые носовые платки, открытки и много, очень много писем с пожеланиями скорой победы.

Выступали они прямо у нас в дежурной землянке, так как было начало сентября и вечерами на улице было холодно. Они пели под аккомпанемент баяниста фронтовые песни, декламировали стихи. Вдруг в разгар концерта раздался голос матроса дежурившего у оперативного телефона:

- Тревога! Эскадрилью Севрюкова на КП полка!

Мы, на ходу напяливая на себя кепки и шлемофоны, бежим на КП, расположенного в 50 метрах от нашей землянки. Наши гости в растерянности провожают нас.

Нас уже ждал командир полка, майор Панин Павел Алексеевич. Он поставил перед нами боевое задание:

- Шесть Ил-2, с соседнего аэродрома «Ваенга-2», вылетает для нанесения бомбоштурмового удара по конвою противника в Варанггер-фиорде. Их прикрывает звено Яков из 20 ИАП, а звено, из эскадрильи капитана Севрюкова, будет в ударной группе. Кто полетит?

Севрюков назвал фамилии летчиков, в том числе и меня. В последнее время я летал у него ведомым.

- Если вопросов нет, по самолетам. Вылет по красной ракете.

Вопросов не было. Варанггер-фиорд нам был хорошо знаком. Мы бежим к своим самолетам. Техники достают из кабины парашюты, и помогают нам их одеть. Проходят считанные минуты и мы готовы к вылету. Взлетает красная ракета над КП полка. Мы запускаем моторы и выруливаем на старт. В это время над нашим аэродромом пролетают 6 Илов в сопровождении звена Яков. Взлетев попарно, мы пристраиваемся к ним. Летим на высоте 150 метров над Кольским заливом, обогнув полуостров Рыбачий, с севера выходим в Варанггер-фиорд.

Я лечу и прикидываю в уме – удар по конвою противника мы успеваем нанести за светло, а вот посадку на свой аэродром придется производить почти в темноте. А я ночью никогда не летал, тем более не производил посадку. Но здесь невольно подумалось: «Для этого еще надо вернуться»...

Впереди, на светлом фоне горизонта, показался конвой противника в составе 2 транспортёров под прикрытием 5 кораблей охранения. Над кораблями я заметил звено Ме-109. мы увеличили скорость и с хода атаковали немецкие истребители, но они не принимая боя отошли на юг. Мы не стали их преследовать. Наша задача, прикрытие Яков, поэтому возвратились к Илам и вовремя. К ним уже пристраивалась пара Ме-109, видимо вторая пара отвлекла Яков. Севрюков дает заградительную очередь по ведущему Ме-109, я атакую ведомого.

и не раз видел их атаки днем, по кораблям противника и по наземным целям. Но атаки Илов в сумерках я наблюдал впервые. Это был огненный меч, извергающий из себя трассирующих пуль и снарядов (днем их почти не видно). Передняя часть машины горела от всполохов и вспышек стреляющих пушек и пулеметов. И заключал этот фейерверк – пуск ракетных снарядов, с огненными хвостами в 2-3 метра и взрывы фугасных налобу транспорта. Я был просто очарован мощью нашего Ил-2. Не напрасно немцы называют его «черной смертью».

Вдруг у одного из Илов появился огненный след, достигающий воды. У меня в сердце: «Подбили, и видимо идет на таран», но Ил-2 не упал. он метеором пронесся мешком транспортом, и пламя сразу прекратилось. Зато вся палуба корабля была обожжена. В это время, другой транспорт также был атакован другим Илом. Потом произошло, что на корабли противника была сброшена фосфорная жидкость...

Атака закончилась. Мы взяли курс на свой аэродром. Но опасность не миновала – шныряли немецкие истребители. Их тонкие, хищные силуэты мелькали в сумерках. Но Яков шло рядом с Илами, наше звено – выше и сзади группы, все время маневрирующей. При одном из маневров я заметил, что сзади ко мне подкрадываются два истребителя. Под крыльями у них были подвесные баки. Наши Яки до цели шли тоже с такими баками. Они должны были сбросить их до цели. Закон истребителя гласит – свой или чужой, никого не подпускай. Внимательно слежу за ними. Они все ближе подбираются ко мне. Группировка сократилась до 300 метров. Если противник – сейчас откроет огонь. Я резко поднялся вверх и в это время засверкали огненные трассы из носовой части и из «подвесных» крыльев ведущего истребителя. «Вот тебе и Яки», – промелькнуло у меня в голове. Трассы изображали кривую линию ниже моего самолета, а немецкие истребители поняли, что их атака не удалась, полуподвешенные дополнительно двумя пушками под плоскостями, к имеющимся 2 пулеметами и крупнокалиберным пулеметом.

Когда мы долетели до своего аэродрома, наступила ночь. С земли передали, что произвел посадку первым, так как был самым молодым по опыту летчиком. Наш аэропорт был приспособлен к ночным полетам. Посадочную полосу подсвечивал только один прожектор. Но все обошлось, мой самолет коснулся земли двумя колесами и мягко покатился по аэродрому.

В мирное время, чтобы произвести ночной полет и посадку, нужно было проработать программу.

На стоянке нас встретил командир полка майор Панин. Севрюков подробно о выполнении боевого задания.

- Молодцы ребята! Значит дали прикурить фашистам, да еще поджарили Джуглаев, поздравляю с первым ночных полетом – улыбаясь, сказал он. – Теперь идите на концерт. Артисты ждут вас.

Действительно, наши шефы ждали нас. Как они были рады, что мы вернулись живыми без потерь. Как родные сестры и матери, они обнимали нас, со слезами на глазах торжественно объявили:

- Антракт окончен, концерт продолжается! – и артисты с еще большим вдохновением продолжили свое выступление.

Пару слов о себе. Я девушка, без особой красоты, среднего роста, средней упитанности, блондинка, голубые глаза, возраст 19 лет, русская. Вот весь мой портрет и вообще вся моя наружность. Работаю все там же, где каждый день готовят тысячи пышек для фрицев. Работаю экономисты по планированию. С 1 января, работаю 8 часов т.к., с 6 часов учусь в театральной студии, на драматическом курсе.

Вот видишь Гриша, сколько написала. Пиши и ты все подробно о себе. А пока будь храбр и здоров.

Твой далекий товарищ, г. Новосибирск. Кировский р-н, ул. Гризодубова, 18.
Позднякова Надежда Константиновна.

К сожалению, мне не пришлось с ней долго переписываться. В 1943 году, который вошел в историю как переломный, не оставалось времени для писем девушке...

Октябрь 1943 года. Прошло полгода, как я на фронте. Это немалый срок, если учесть какие тяжелые бои шли в воздухе и на море, на нашем театре военных действий. За это время я сделал более 40 боевых вылетов. Свой долг по защите Родины выполнял честно и добросовестно. Видимо мнение командования обо мне тоже было положительным, так как мне замполит эскадрильи предложил подать заявление о вступлении в партию.

Честно признаться, я считал себя еще недостойным быть членом партии, поэтому предложение замполита для меня было неожиданным. 20 сентября 1943 года, я был принят кандидатом в члены ВКП (б) на общем партийном собрании части. Это было большое событие в моей жизни.

Несколько слов о партийных работниках в летних частях. К сожалению, я должен сказать, что политработники всех рангов, от замполитов авиа эскадрилий и выше, в летних частях были фигурами самыми незаметными. Дело в том, что из-за нехватки кадров, на должность политработников выдвигались наиболее грамотные авиационные техники. В авиации же центральными фигурами являются летчики, штурманы, воздушные стрелки. Политработник, выдвинутый из технического состава, сам не умеющий летать и не принимающий непосредственного участия в бою, не может понять специфику труда летчика, психологии летчика. У них складывалось чувство своей неполноценности. В самом деле, любой человек, каким бы он не был политически грамотным, каким бы не был организатором, он должен быть в первую очередь примером. Техники чувствовали себя среди летчиков, штурманов, даже воздушных стрелков, отчужденно.

Второе важное событие в моей фронтовой жизни произошло тоже в октябре, меня наградили за успешное выполнение задания орденом «Боевого Красного Знамени». Первый орден! Как это приятно и я с гордостью носил этот орден.

Задача фронтовиков быть противника во имя Родины, но все же надо было их поощрять за хорошую работу. Поэтому был издан приказ Наркома обороны СССР в августе 1941 года, о порядке награждения летного состава BBC. В нем говорилось, что летчикам-истребителям за каждый сбитый в воздушном бою самолет выплачивается 1000 рублей, за 3 - 6 сбитых самолета награждались орденом, а за 9 сбитых самолетов присваивается звание Героя Советского Союза. С 1943 года Героя присваивали за 12 сбитых самолетов.

Орденом награждались также летчики - истребители за 30 успешных сопровождения на боевое задание бомбардировщиков, торпедоносцев, штурмовиков. И еще, за 30 боевых вылетов выплачивалось 3000 рублей, за 50 боевых вылетов 5000 рублей.

Особенно поощрялись штурмовка истребителями вражеских войск. За 25 штурмовок летчик получал 3000 рублей и представлялся к правительственный награде, за 40 штурмовок - 5000 рублей и звания Героя Советского Союза.

Несмотря на четкое положение, даже приказ Наркома обороны СССР о поощрении летчиков представлении их к правительенным наградам, на Северном флоте, особенно в

На другой день наши шефы собирались уезжать. Летчики написали письмо-обращение к работникам завода с пожеланиями успеха в труде и с просьбой писать нам письма. Это письмо было напечатано в местной заводской газете и ... посыпались письма в наш адрес. Писали в основном молодые девушки. На все письма мы не могли отвечать, но на некоторые давали ответ. Я тоже написал. Ее ответное письмо привожу полностью.

Привет издалекой Сибири!

Здравствуй Гриша! С приветом к тебе Надя, уже немного знакомая – да? (смеешься, я тоже). Гриша, письмо твое получила, за которое сердечно благодарю. Да, это письмо незнакомца, было самое интересное, самое смешное, радостное и какое-то необыкновенное. Почему я говорю так? Потому что я впервые написала человеку, которого совершенно не знала. Как-то неудобно было писать, совестно. Думая, что ты подумаешь, что вот какая-то пишет с надеждой на что-то личное. Если ты, Гриша, так думаешь, то глубоко ошибаешься. Я писала тебе письмо не преследуя никакой абсолютно цели. Я писала как товарищу, как летчику истребителю, как защитнику нашего Отечества, нашего будущего. Почему я написала именно тебе, именно Джуглаеву, ведь ты же не один был в газете, вас 5 человек, 5 фамилий, но что мне заставило написать только тебе, не знаю...

Гриша, я до некоторой степени была даже обижена тем, что ты постеснялся написать свою национальность. Какая глупость с твоей стороны. Разве я посмотрю на это, разве осмелюсь презирать какую-то нацию? Конечно, нет! А ты что думаешь, когда я писала тебе письмо, не знала твоей национальности? Конечно, знала, по фамилии сразу узнала. Но в отношении того, что ты черный как жук, это мне нравится. За то, что ты вполне здоров, без дефектов, очень рада и желаю в дальнейшем быть таким. Да, Гриша, хотя бы и были дефекты какие-либо, то в этом ничего нет особенного. Ты же находишься не в кабаке, а на фронте. Я ведь не из таких бесчувственных людей – девушек, до которых не доходит то, что вы на фронте переживаете жестокие пытки, неописуемые ужасы войны. И разве нельзя там получить дефект какой-нибудь. Так что, Гриша, надеюсь, что ты хоть частично напишешь мне, и будешь писать правду, будешь делиться и радостью и горем. Я всегда с удовольствием разделяю с тобой все. Я страшно не люблю, когда мне лгут, когда не хотят откровенничать со мной.

Еще Гриша, мне не понравилось в твоем письме эта просьба выслать фото. Я боюсь послать, вдруг не понравлюсь. Нет, Гриша, это я, шутя, говорю. Знаешь что? По-моему рановато ты просишь фото. Мы с тобой еще не начали переписку, как следует. Мне кажется, что ты просишь фото лишь потому, чтобы посмотреть, есть ли смысл писать. Какая она? Если только так, то нехорошо. Нужно писать и уважать девушек не только с красивой рожей, можно и нужно уважать и самого человека, хорошего человека, не заглядывая ему в лицо.

Вот я у тебя не прошу фото, и не подумала, потому что меня не интересует, красив ты или нет. Я знаю одно, пишу товарищу на фронт, пишу истребителю немецкой грязи, бессстрашному Сталинскому соколу. Так что Гриша, до фото нам еще далеко. Мы стараемся распознать друг друга в письмах, тогда видно будет, нужно нам фото, или оставим в покое. Неправда ли?

Гриша, одно меня интересует, с какого ты года? Я думаю, ты ответишь мне правду. Хорошо?

Гриша, ты не обижайся на меня.

Подожди, не спеши, дай мне срок,
Мы ведь только знакомы с тобой,
Может быть, все пройдет стороной,
Подожди мой незнакомый, родной.

А ведь, «чем черт не шутит», может мы в письмах найдем общий язык.. найдем тепло-го, дружеского. Вот тогда я не буду возражать в отношении фотографии.

авиации СФ, дело обстояло очень плохо, и виноват в этом был командующий ВВС СФ, так как награждение зависело только от него.

Между тем у нас было немало летчиков достойных правительственные наград по количеству сбитых самолетов. Так Харламов, Самарков, Россадкин, Бурматов, Власов имели по 6 – 10 сбитых самолета. Немало было летчиков, имеющих на своем боевом счету по 2 – 3 сбитых самолетов. Мой напарник – Михаил Щелканов уже имел 2 сбитых самолета.

Данное положение было исправлено приездом командующего авиации ВМФ СССР, генерал лейтенанта С.Ф. Жаворонкова. Он приехал на север по случаю торжества в честь присвоения звания «Гвардейского» 24 минно-торпедному авиационному полку. 31 мая 1943 года этому полку было присвоено наименование 9 гвардейского МТАП. Одновременно командующий, конечно, интересовался бытом летного состава и их поощрением за боевые заслуги. Узнав, что летчики, имеющие по 6 – 10 сбитых самолетов, не имеют орденов. Он тут же приказал представить их к наградам, а некоторых сразу к двум орденам. Так, командир эскадрильи капитан Харламов и командир полка майор Панин были награждены орденами «Боевого Красного Знамени» и «Нахимова».

В дальнейшем задержек по поощрению личного состава за боевые заслуги в авиационных частях Северного флота не было.

Фронтовая дружба – это дружба особая. Она подкреплена готовностью отдать жизнь за друга, не по долгу службы, а именно во имя дружбы. Моя дружба с Мишелем Щелкановым подверглась однажды испытанию.

Наша эскадрилья сопровождала высотные торпедоносцы. Мы взлетели, как всегда, за торпедоносцами. Сбор на маршруте. Набрав высоту 2000 м, взяли курс на цель. Здесь я заметил, что Миша (я летел у него ведомым) не убрал посадочные щитки, выпущенные на 15° для взлета. По радио разговаривать до цели запрещено, поэтому я вплотную подлетел к нему и сигналами, мимикой показывая, что у него выпущены щитки и надо их убрать, но он не понимает. Я сделал несколько попыток. Безрезультатно. Впереди уже показались корабли противника. Там шел бой. Это работали наши штурмовики. С приближением к цели наша группа увеличивает скорость, торпедоносцы ложатся на боевой курс. Щелканов начал отставать от группы. Развить скорость ему мешали щитки. Передаю ему по радио: - «Убери щитки». он не слышит, показываю руками на щитки и прошу убрать, никакой реакции.

Между тем торпедоносцы сбросили на цель торпеды, развернувшись, на большой скорости, со снижением, взяли направление на свой аэродром. Наша эскадрилья не отставала от них. Мы с Щелкановым плетемся сзади и расстояние между нами и группой катастрофически увеличивается. Я с тревогой осматриваюсь вокруг. Вижу, что немецкие истребители, которое вели бой с нашими штурмовиками и сопровождающими их истребителями, теперь спешат к нашей группе. Они парами и звенями набирают высоту. Вижу, как звено ФВ-190 приближается к нам со стороны солнца. Пара Ме-109 летит слева сзади, параллельным курсом, на одной с нами высоте. В это время другая пара Ме-109, на большой скорости производит атаку Щелканова снизу. Но я начеку, бросаю свой самолет наперевес и длинной очередью прерываю их атаку. Выходя из атаки, увидел еще 4 Ме-109, нагоняющих нас сзади. Итого 12 немецких истребителей против 2-х. Я стискиваю зубы. Конец драмы приближается. Дистанция быстро сокращается. Нас уже разделяет 600-800 м. Миша, конечно, тоже видит немцев. Он выжимает из самолета все что может, летит без маневра по прямой. Но убрать щитки не догадывается. У меня скорость выше, поэтому ношуся вокруг него, готовый в любой момент броситься в атаку на противника.

Наша основная группа ушла далеко вперед. Их еле видно. На них надежды нет. Еще несколько секунд и немцы прейдут в атаку. Я уже приготовился к худшему. Бросать Мишу я не собирался. Вдруг, чудо, все немецкие истребители полупереворотом ринулись вниз. Я с недоумением смотрю вокруг. Ни одного самолета. Все ушли. Я посмотрел вниз и все понял.

Нас спасла наша 3-я группа – низкие торпедоносыцы. Истребители противника, видимо получили приказ отразить атаку торпедоносцев, и они, бросив нас, ушли вниз. Вот так мы с Мишой избежали гибели.

Однако, считать себя в безопасности мы еще не могли. До аэродрома еще далеко. Впереди полуостров Рыбачий, а немцы обычно высыпали свои истребители на перехват наших бомбардировщиков, именно на Рыбачий. Миша все еще летел с выпущенными щитками... Я решаюсь на последнюю попытку. Увеличиваю скорость, выхожу вперед, выпускаю свои щитки и убираю, при этом покачиваю крылом. По инструкции этого делать нельзя. Щитки положено выпускать на минимальной скорости. На большой они могут согнуться, поломаться тяга или просто не выйти. Но все обошлось. Наконец-то до Миши дошло и он убрал щитки. И вовремя. Впереди, над мысом Кекурский, шел воздушный бой большой группы истребителей. Мы с хода влетели в бой.

Описать воздушный бой группы истребителей почти невозможно. Их называют – «собачьей свалкой» и на этом ограничиваются. Действительно, этот клубок из нескольких десятков самолетов, гоняющихся друг за другом, чем-то отдаленно напоминает собачью свалку. Здесь, большинство летчиков стремятся не столько сбить противника, сколько стараются избежать столкновения с ними. Особенно трудно приходится ведомым пары. Он должен еще не терять своего ведущего и защищать его. Но даже в такой «свалке», мастера воздушного боя успевают на короткий миг поймать противника на прицел и дать очередь, с близкой дистанции. Обычно, такие бои бывают скоротечными, не более 2-3 минут, после чего самолеты разбиваются на мелкие группы. В данном случае, клубок из самолетов просто рассыпался. Мы с Мишой выскочили из него, здесь нашли нашу группу и прострелились к ним, через несколько минут произвели посадку на своем аэродроме.

На земле я выругал Мишу как следует, но данный случай укрепил нашу дружбу еще крепче.

Однако, я не смог сберечь своего друга, ему видимо было суждено погибнуть...

3 октября 1943 года, наша эскадрилья получила задание, 10 «Кобрами» сопровождать 6 Не-2, идущих бомбить Хибухтин. Я шел ведомым у Щелканова.

Погода была хорошая. Пяти балльные слоисто-кучевые облака не были для нас помехой. Мы летели выше, на высоте 5000 метров. Скоро цель. Истребителей противника не видно, но нас встречает яростный огонь средств ПВО.

Наши «Пешки» смело преодолевают зенитный заградительный огонь и с пикирования наносят бомбовый удар по стоянке самолетов. После, развернувшись, берут курс на полуостров Рыбачий. Не успели пролететь и пяти минут, как появились истребители противника. Они, видимо, были подняты с аэродрома Луостари. Мы ближе пристроились к бомбардировщикам и подготовились. В это время, к нашей паре пристроился третий самолет. Это был Кравченко. Мы еще на земле, по секрету, договорились с ним, что как только появятся немецкие истребители, он бросит своего ведущего и пристроится к нам. Ведущим него был командир эскадрильи капитан Калашников. Он раньше летал на бомбардировщиках, после переучился на истребителя. Его летчики сразу невзлюбили. Одной из причин было то, что у него не держались ведомые. Он совершил у нас несколько боевых вылетов, а потерял уже трех ведомых. Летчики стали бояться с ним летать. Сегодня очередной жертвой у него оказался Кравченко. Молодой летчик нашего выпуска. Отказаться лететь ведомым у комэска, он не посмел и о своем затруднительном положении рассказал Щелкунову, а он и предложил ему этот вариант.

Наша тройка летела справа от бомбардировщиков, звено Бурматова сзади сверху и третье звено, вернее тройка Калашникова – летела слева от бомбардировщиков. Первыми в атаку пошла пара ФВ-190, они вынырнув из облаков устремились к Пе-2. Я закричал по радио: - «Бурматов атакуй, под Вами фоккеры». Он сразу увидел их, и дал по ведущему очередь, но фашист успел открыть прицельный огонь по нашему Пе-2. В следующую секунду

два факела летели вниз. Летчиком, на сбитом Пе-2, был молодой летчик, сержант Колпиков. Он учился со мной в Ставропольском аэроклубе. В училище наши пути разошлись. Только вчера, он встретившись со мной в столовой, шутил:

- Я лечу на задание спокойно. Зная, что меня защищает мой друг Гриша, на своем испытителе.

Не смог я его защитить.

Немцы лезли как очумелые. Они, прикрываясь облачностью, неожиданно высекали на большой скорости и атаковали бомбардировщиков. Бурматов сбил уже второго «ФВ-190». Ему было удобно бить их сверху. Но фашисты продолжали наседать. В это время наши «Пешки» вошли в облака. Видимо, решили прикрыться облачностью от противника. Миша нырнул в плотную облачность. Мы с Кравченко последовали за ним. Но в облачности мы сразу потеряли друг друга. И чтобы избежать столкновения, пришлось менять направление полета. Я перевел самолет в набор высоты и немножко отвернулся вправо. Через несколько минут пробил облака. Сверху никого не было. Беру курс на мыс Байталах, в надежде встретить там нашу группу и не ошибся. Внизу увидел на бреющем полете Щелканова. Его самолет имел желто-зеленый камуфляж, под пустынную Африку, поэтому ошибки не могло быть. Он летел на восток, по направлению нашего аэродрома. Его преследовал ФВ-190. Правда, дистанция между ними была 500-600 метров, но «Кобра» уступала в скорости, поэтому Мише на скорости не уйти. Противник его нагонит.

С того момента, как мы потеряли друг друга в облаках, я не знаю как Миша попал в такое положение. Но рассуждать не было времени. Используя свое преимущество в высоте, бросаю самолет в крутое пикирование. Дистанция быстро сокращается, но «ФВ-190» приближается к Мише. Их разделяет всего 300-400 метров. Немец открывает огонь. Я также дал длинную очередь. Но расстояние слишком велико – 800 метров, в надежде, что он отвернет. Но нет, немец так увлекся атакой, что ничего не замечает и продолжает атаку. У Миши загорелась правая плоскость. Он бросает самолет вправо и влево, чтобы сбить прицельный огонь и упрямо летит домой. Самолет немца пляшет предо мной, повторяя маневр Миши, и я никак не могу поразить его. Дистанция уменьшается: 200, 100, 50 метров. Наконец, «Фокке-Вульф» вспыхнул и врезался в сопки. Но ликовать рано. Я закладываю крутой вираж и ищу Щелканова. Вот его самолет. Он произвел вынужденную посадку тут же, недалеко от поселка Лаушин на полуострове Рыбачий. Видимо его самолет, а может и он сам, летел из последних возможностей.

Убедившись, что Миша произвел посадку на своей территории, я успокоился и пристроившись к нашей группе, пролетавших в это время мимо, возвратился на аэродром.

Вскоре, стало известно, что Щелканов, раненый в плечо, произвел нормальную посадку. Но его расстреляли, уже на земле два ФВ-190. Видимо, они шли за нашей группой и случайно увидели его самолет.

Не вернулись из задания Калашников и Кравченко. Калашников произвел вынужденную посадку на подбитом самолете на аэродроме Пуманки, расположенный на полуострове Среднем, а Кравченко погиб. И так, в этом полете я потерял лучшего друга и двух близких товарищей... Какая тяжелая утрата. Я плакал как ребенок и дал клятву отомстить фашистам. И я выполнил бы свою клятву, но меня перевели в другой полк, где задача была совсем другая, мы этот полк, шутя называли – авиа часть, где летают, но не стреляют, не бомбят, и всегда и от всех удирают, то есть меня перевели в разведывательный полк.

Прежде чем перейти к описанию моей службы в новом 118 разведывательном полку, я еще немного остановлюсь о службе в 255 истребительном полку.

Итак, я в 255 ИАП прослужил полгода. За это время совершил около 40 боевых вылетов, из них 32 на сопровождение торпедоносцев, пикирующих бомбардировщиков Пе-2, штурмовиков, которые наносили торпедные и бомбоштурмовые удары по конвоям противника при переходе морем, по портам и аэропортам противника. Это были самые сложные и

опасные боевые задания. Их сложность заключалась в том, что истребители прикрытия были связаны подопечными бомбардировщиками и не имели возможности вести свободный воздушный бой с противником. Мы только оборонялись, защищая свои бомбардировщики-торпедоносцы. Подробно, как ведется бой, я уже описал раньше.

Во-вторых, эти вылеты совершались в глубокий тыл противника, на 300-400 км, откуда, в случае повреждения самолета, возврата уже не было.

Удары авиации Северного флота по кораблям противника с каждым годом усиливались. В 1941 году, на боевом счету BBC СФ числилось 8 потопленных немецких кораблей, из них 6 транспортов, в 1942 году – 13, из них 7 транспортов, а в 1943 году – 108, том числе 58 транспортов. (из материала лекций). А каждый потопленный транспорт, это сотни танков, тысячи солдат, продукты, самолеты, горючее.

Но не легко давалась нам эта победа. По коммуникациям противника в основном действовала пятая минно-торпедная авиационная дивизия (комдив полковник Кидалинский), куда входил и наш 255 ИАП. Нагрузка на дивизию и на наш полк была неимоверная. Мы несли огромные потери летного состава. За 6 месяцев моего пребывания на фронте, только во 2-й авиаэскадрилье, 255 ИАП погибло 10 летчиков: Мартиненко, Свиридов, Колыхаев, Конышов, Кравчеко, Слаутский, Малахов, Бережда, зам.ком АЭ капитан Товстых и Щелканов. Из них, шесть летчиков из моего выпуска. В других АЭ – примерно столько же. Все это, конечно, влияло на наше настроение и моральное состояние. Но любовь к Родине и ненависть к врагу, помогала нам преодолевать любые трудности.

Мне приходилось выполнять задание по отражению налетов противника на нашу главную базу флота, на прикрытие конвоя союзников, приходящих из Америки и Англии, в порт Мурманск. Приходилось вести и воздушные бои с истребителями противника. Но эти задания не имели никакого сравнения с сопровождением торпедоносцев, наносящих торпедные удары по конвою противника в открытом море или сопровождение бомбардировщиков, наносящих бомбовые удары по аэродромам и портам противника в глубоком тылу. Отражая налеты противника на наши объекты, летчик, во-первых, воюет над своей территорией, а дома и стены помогают, если его подобают, он уверен, что приземлиться на своей территории. Во-вторых, совсем другое моральное состояние. Здесь ты защищаешь свой дом, свою базу, свои корабли, поэтому летчик над своей территорией воюет с азартом, с упоением и без страха.

Я все это время пролетал ведомым. Ведущие у меня были разные. Первым ведущим был, как я уже писал, старший лейтенант Семенов, после летал с командиром АЭ капитаном Севрюковым, командиром звена старшим лейтенантом Самарковым, в последнее время с Щелкановым. Я гордился тем, что за все время боев не потерял не одного ведущего.

Говорят – без рядовых, готовых на все, не бывает Армии, способных победить, применительно к авиации можно сказать: - без ведомых, готовых защищать своего ведущего цепной своей жизни, не бывает победоносной авиации. Не напрасно говорят: - ведомый щит ведущего. Но нелегко быть ведомым ... Ведущие бывают разные. Одни заботятся о своих ведомых и в любую трудную минуту приходит на помощь. Он все время следит и оберегает своего ведомого. Но есть ведущие, к счастью таких мало, думают только о себе, о своих победах. Ведомый ему нужен только как щит ... По умению пилотировать ведущие тоже отличались. Иные пилотируют виртуозно, что за ним трудно удержаться, другие слабо. Я старался научиться пилотировать лучше самых лучших летчиков, иначе на войне не выжить. И своей цели я, кажется, добился. В любом тренировочном полете, при выполнении высшего пилотажа я выжимал из самолета все, на что он способен. Создавал максимум перегрузки, чтобы прочувствовать самолет на критических углах, близких к штопору. Тренировал себя в осмотрительности. Между прочим осмотрительность при выполнении боевого задания – это важнее чем умение хорошо пилотировать. Что толку от твоего виртуозного исполнения, если ты слеп. Не умешь видеть вокруг себя. У летчика-истребителя при выполнении боевого за-

дания, голова должна вращаться как у совы. Для того, чтобы не натирать шею, нам специально выдавались шелковые шарфы. Один раз я полетел на задание без шарфа и так натер шею, что пришлось обратиться к врачу.

Возможность сбить самолет противника ведомым летчикам предоставлялась редко. мы вели бои в основном оборонительные, отражая атаки истребителей противника на наши торпедоносы и бомбардировщики. Однако я все же сбил три самолета противника – это когда вел бой один против двух Ме-110, я хорошо попал по ведомому, он сразу задымил и пошел к берегу. Уверен, что он не смог далеко уйти. Второй – это Ме-109, к которому я по ошибке пристроился над нашим аэродромом, посчитав за Мишу Щелканова. Я его угостил хорошей очередью с близкой дистанции. И последний – Ме-110, который подбил Михаила Щелканова. Он упал на мысе Цып-Наволок полуострова Рыбачьего. Все эти случаи мною описаны.

Из нашего выпуска, только Миша имел два сбитых самолета противника.

Еще немного об идеологическом воспитании летчиков на фронте. Наше поколение с юных лет готовило себя к службе в рядах Красной Армии. Большую роль в этой подготовке играли кружки: МОПР, Осовиахим, Ворошиловский стрелок. С каким удовольствием мы, школьники, участвовали в разных мероприятиях по обороне страны и с какой гордостью мы носили значки ГТО, «Ворошиловский стрелок». Нашей строевой песней была – «Если завтра война». Мы с нетерпением ждали, когда нас призовут в Красную Армию, чтобы служить и, если надо защищать свою любимую Родину. А вот, если случится, готова ли за Родину пожертвовать современная молодежь? Сомневаюсь.

О раннем воспитании у нашего поколения любви к Родине, к готовности защищать ее от любого врага, показывает и тот пример, что в начале войны, в самые трудные месяцы, в военкоматы, наряду с взрослыми, шли школьники целыми классами и просились на фронт. Их никто не гнал, не агитировал. Они шли сами, по зову сердца.

Я уже писал, в частях, особенно а авиационных, роль политработника была минимальна. Кое-когда проведет политинформацию, ну ... выпустит с помощью матросов «Боевой листок», вот все. Основным воспитателем у летчиков были их боевые командиры. В авиационных частях командиры пользовались неоспоримым авторитетом потому, что они лично участвуют в боевых вылетах. Если вылетают на задание звено, то впереди летит командир звена, если эскадрилья, даже не в полном составе, ведущим обязательно – командир эскадрильи. Если полк – командир полка. Конечно, такие как капитан Калашников исключение. После случая с летчиком Кравченко, его сразу убрали с понижением в должности в другой полк.

В современных фильмах и художественных произведениях о летчиках времен Великой Отечественной войны, авторы бросаются в две крайности: или они показывают летчиков слишком веселыми, беспечными, как будто они не воюют , не теряют товарищей, а развлекаются. Сплошное панибратство. Обращаются к друг другу на «ты», похлопывают по плечу независимо от звания и должности (кинофильм «В бой идут одни старики») или излишне эмоциональные, до истеричности – («Торпедоносы»).

На самом деле, летчики военного времени были обычными людьми. Они любили жизнь. Умели и повеселиться и погрустить, но истериками не были, умели не терять достоинства, как бы не было трудно.

А вот панибратства в войсковых частях, тем более на фронте, - это вообще недопустимо. Представьте себе: командир похлопывает дружески по плечу летчика, с легкой улыбкой на лице говорит:

- Ты, Миша, (Гриша, Петя) слетай на разведку аэродромы противника. Только учти, ты можешь не вернуться.

Абсурд! Война есть война. Там не до шуток. И, командир, который своей властью может в любую минуту послать своего подчиненного на смерть или сам пойдет с ним, не по-

зволит, чтобы его похлопывали по плечу или обращались к нему на «ты». В авиационных частях не во время войны, да и после, всегда существовала строгая субординация. Но это не значит, что командиры были далеки от своих подчиненных. Совсем нет. Там, где командир и молодой летчик летают крыло в крыло, в одном строю и подвергаются опасности в равной степени, без взаимной выручки, чувства товарищеского локтя просто не выжить. Поэтому командиры всех рангов очень бережно, чутко, но не навязчиво заботились о своих подчиненных. Не было и высокомерия со стороны заслуженных летчиков. Но мы, молодые летчики, всегда знали свое место и строго соблюдали субординацию.

118 РАЗВЕДОВАТЕЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ПОЛК

В ноябре 1943 года меня перевели в 118 разведывательный полк. Этот полк состоял из двух эскадрилий. Первая эскадрилья была вооружена чисто морскими самолетами: МБР-2, «Каталина», «Кор-1» и базировалась на губе «Грязной». Вторая стояла на аэродроме «Североморск-1» и была вооружена самолетами «Бостон» и Pe-3. В связи с необходимостью усиления разведки глубокого тыла противника, так и близлежащих к фронту территорий, была создана третья эскадрилья на истребителях. Набрали сюда опытных летчиков из разных истребительных полков ВВС СФ. Меня тоже направили сюда.

В каждой эскадрильи была своя задача. Первая – в основном выполняла ледовую разведку по маршруту наших и союзных конвоев, по северному морскому пути, идущему в Архангельск и Мурманск. Одновременно велся поиск подводных лодок противника. Вторая эскадрилья вела разведку морских коммуникаций и портов противника вдоль северного побережья Скандинавского полуострова до самого мыса Нордкап.

Перед третьей эскадрильей была поставлена задача: держать под контролем ближние территории противника в глубину до 300-350 км, куда входила водная акватория и порты до Гамвика и сухопутная территория с аэродромами, дорогами и линией фронта.

Третья эскадрилья была вооружена самолетами – истребителями: Як-7, «Киттихаук», «Спидфаер» английского производства, разведывательного варианта, т.е. без вооружения. Вместо пушек и пулеметов, с боекомплектом к ним, самолет брал дополнительное количество горючего и мог летать 5-6 часов. Поэтому летчики могли летать в глубокий тыл противника, на специальные задания.

Эскадрилья была укомплектована в полном составе, т.е. 12 человек. Командир эскадрильи – капитан Елькин, Герой Советского Союза, боевой летчик-истребитель, а характером он походил на учителя: мягкий и спокойный. Заместитель – старший лейтенант Александров, командиры звеньев: лейтенанты Кириллов Николай Иванович и Попович Иван Яковлевич. Рядовые летчики: Булгаков Иван, Авчин Арон, Быстров Александр, Панкратов Сергей, Турков, Платонов, Тартаховский и я. Летчики собирались опытные, смелые. С первых же дней мы все крепко подружились.

В этой эскадрильи мне пришлось летать на самолете Р-40, «Киттихаук». По своим тактико-техническим данным этот самолет уступал своему собрату «Аэрокобре», но положительной стороной его была большая продолжительность полета – 3-3.5 часов, что необходимо для разведки. Неплохое вооружение – 6 крупнокалиберных пулеметов «Эрликон», расположенных на крыльях. В фюзеляже были установлены два фотоаппарата РАФ-50, один для плановых, другой для перспективного фотографирования объектов. В то время «спарки», самолета с двойным управлением, для обучения молодых летчиков, не было, поэтому после изучения устройства и тактико-технических данных самолета «Киттихаук», командир эскадрильи спросил меня:

- Полетишь?
- Я ответил:
- Полечу.

И ... полетел. Это показывает, что я, видимо, действительно стал опытным летчиком, так как вылететь самостоятельно, без провозки на новых типах самолетов, могут только опытные летчики ...

Разведка – это глаза и уши армии. Без разведки армия глуха и слепа, поэтому во все времена разведке придавалось большое значение. Разведку вели все рода войск, и сухопутные армии и Военно-морской флот, и военно-воздушные силы армии и флота. Но самой эффективной была, конечно, воздушная разведка. Быстро, оперативность, достоверность, – вот преимущество воздушной разведки. От зоркого глаза летчика-разведчика ничто не может укрыться. Особо важные объекты фотографировались.

Немецкое командование, почувствовав силу ударов нашей торпедной авиации, подводных лодок и надводных кораблей, уже не проводило свои корабли в хорошую погоду. Корабли крались вдоль Скандинавского полуострова по ночам, отстаиваясь днем в глубоких фиордах, или шли, пользуясь нелетной погодой.

Поэтому мы летали в любую погоду. Для этого требовалось немало мужества, выдержки, умения, опыта. В то время самолеты истребители не были оборудованы для «слепого» полета. Не было и приводной радиостанции. Был единственный прибор, указывающий положение самолета в пространстве – это «Пионер», да еще вариометр. Магнитный компас, установленный на самолете, «безбожно» врал, потому что на севере часты магнитные бури, да и девиация доходила до 10° . Но все эти недостатки в оборудовании, возмешались мужеством летчиков-разведчиков.

Чтобы в любом месте, с любой высоты определить свое местоположение, мы должны исключительно хорошо знать район полета на всем протяжении нашего сектора действия, а это 350 км в радиусе. Весь экипаж истребителя состоит из одного человека. Он и пилот, и штурман, и радист, и стрелок. Ему некогда разглядывать карту или заниматься вычислением маршрута. У него все должно быть в голове. Особенно тщательно мы изучали подходы к основному и запасным аэродромам. И это меня не раз выручало. Приведу один пример. Правда, этот случай произошел через несколько месяцев, после перевода меня в разведывательную эскадрилью.

Уже второй день наш аэродром был закрыт плотной облачностью, опустившейся до самых сопок. К тому же шел моросящий дождь. Горизонтальная видимость не превышала 200-300 метров. По всем законам, погода была на 100% нелетная. Несмотря на это, одно звено нашей эскадрильи дежурило на КП, готовое к вылету в любую минуту. И эта минута наступила. Зазвонил телефон. Трубку взял заместитель комэска Александров. Оперативный дежурный BBC СФ сообщил:

- По имеющимся у нас данным, на траверсе Вес фиорда наблюдается группа немецких кораблей. Вам необходимо выслать разведчика для определения количества, тип и назначение этих кораблей. И определить, куда они следуют. Кого пошлете?

Александров немного подумал и сказал:

- Полетит лейтенант Джулаев.
- Справиться? Ведь погода очень сложная.
- Справиться. Я в нем уверен.

Услышав, что заместитель комэска назвал мою фамилию я начал одеваться, готовясь к вылету. Получил подробное боевое задание.

Мой техник Константин Божко бежит к самолету. Быстро снимает чехлы, струбцины с рулей управления, заглушки с радиаторов. Я надеваю парашют и сажусь в кабину. Привязываюсь ремнями и запускаю мотор. Прогреваю, пробую на разных режимах. Мотор работает хорошо. Даю команду – «убрать колодки». Божко быстро освобождает колеса. Я выруливаю на старт и взлетаю.

На минимальной высоте разворачиваюсь на 180° и, маневрируя между сопками, выхожу на Кольский залив. Здесь видимость немного улучшилось. Я беру курс на север. Через

15 минут скалистые берега Кольского залива остались позади. Справа промелькнула крутой обрыв острова Кельдина, а дальше открытое Баренцево море. Через несколюко курса 320°, лежу на высоте 20-30 метров. Выше нельзя. Плотная облачность при воде. А внизу бушуют темно-зеленые волны. Лечу уже около часа. Погода начала ухудшаться. Участились заряды мокрого снега. Видимости почти нет. Переднее стекло фонаря занесено. Приходиться смотреть только в боковое стекло. Чтобы не потерять пространственную ориентацию прижимаюсь еще больше к воде. Мой самолет несет над волнами валько в 5-7 метрах. Но это тоже опасно. Можно врезаться в высокую волну. Я пристал почти без отрыва смотрю на поверхность моря. Волны мельтешат перед глазами. Однообразие бесконечных зеленых волн, с белыми гребнями, и ровное гудение мотора утомляет и усыпляет. Наступает какое-то безразличие к окружающему. Но я не поддаюсь. Лечу большую часть. По времени, скоро должен появиться берег противника или корабли. Я усиливаю внимание. Действительно, через несколько минут впереди в разрывах зарядов стала вырисовываться береговая линия. Теперь передо мной встало задание – куда лететь? Дальше на северо-запад или назад, на юго-восток? Решаю лететь на северо-запад. Через некоторое время, сквозь пелену снежного заряда, стали вырисовываться отдельные корабли противника. Они полным ходом шли на запад. Я взял мористее и, летя параллельным курсом, стал считать и определять классность кораблей. Пока шли одни сторожевые корабли и морские охотники. Вот и основной объект – транспорты. Один водоизмещением примерно 1,5 тысяч тонн. Впереди него еще один, огромный транспорт, водоизмещением не менее 8 тысяч тонн. Но в это время немцы словно проснулись и открыли ураганный огонь. Они, видимо, не ожидали появления в такую погоду нашего разведчика и посчитали меня за свой самолет. А теперь поняли свою ошибку. Били по мне из всех огневых точек. Трассы от скорострельных зенитных пушек и взрывы их снарядов окружали меня со всех сторон. Не менее опасны для низко летящего самолета и взрывы в воде снарядов от крупнокалиберных пушек. Они поднимают столб воды высотой 15-20 метров. Встреча с ними не сулила ничего хорошего. Мне пришлось отойти дальше в море. Через несколько минут снова вышел к кораблям, но в другом месте. Передо мною ходили в разные стороны корабли охранения, транспортов не было видно. Заметив меня, немцы поспешно открыли огонь. Я снова отошел в море. Третий выход был удачным. Я снова увидел два транспорта, но уже водоизмещением примерно по 3 тысячи тонн, за ними виднелся самый большой транспорт. И так, в конвой 4 транспорта, а вот сколько кораблей охранения, сосчитать не удалось из-за плохой видимости.

Теперь надо было определить район нахождения конвоя. Решаю обойти конвой и пройти между кораблями и береговой чертой. Правда, это опасно. Если на берегу есть огневые точки, я попаду между двух огней. Но есть и выгода. На фоне темного берега корабли охранения могут меня не заметить. Во-вторых, они меня и дальше будут ждать с севера, со стороны моря. И так решено. Я снова ухожу в море и, обойдя конвой спереди, выхожу к береговой линии. Лечу, прижимаясь к берегу. Вот и первые корабли конвоя. Как я и предполагал, корабли охранения в основном оттянулись на север. Берег тоже молчал. Я беспрепятственно пролетел вдоль конвоя, считая их и определяя типы кораблей охранения. Мимо меня прошли 4 транспорта, идущие в кильватер. Они глубоко осели в воду, видимо до предела загружены никелевой рудой в порту Киркенес. Район нахождения конвоя я тоже определил по выигранной береговой линии. Это был район мыса Вестервесет.

И так, задание выполнено. Теперь домой. Беру курс на полуостров Рыбачий. Погода ухудшается. Низкая облачность, как и прежде, прижимает меня к воде. Частные снежные ограничивают видимость. Лечу, ориентируясь в основном по приборам. Через час полета показался пологий берег – Рыбачий. По очертаниям берега определяю – это тихие Зубовки. Лечу вдоль берега. Через 15 минут промелькнула восточная оконечность острова, мыс Цып-наволок. Дальше снова открытое море, до входа в Кольский залив катастрофически убывает. Лечу в сплошном снежном заряде. Стараюсь

жать точный курс, взятый мною с мыса Цып-наволока, на вход в Кольский залив. Ширина залива всего 2-3 км и я должен точно попасть в него. Ошибиться нельзя, потому что берег в этом районе поднимается на 200-300 метров над уровнем моря. Я лежу перпендикулярно к берегу, на высоте всего 20-30 метров и просто врежусь в скалы, если ошибся. Расчетное время подходит к концу. Я до боли вглядываюсь вперед в поисках береговой линии. Наконец справа показался берег залива. Я свободно вздыхаю. Еще немного и я буду на аэродроме. Горючего осталось в обрез. Решаю посадку произвести с первого захода. По известным только мне ориентирам, я точно выхожу на посадочную полосу аэродрома и произвожу посадку. Полет окончен. Заруливаю на стоянку, сдав самолет технику, иду на КП, докладывать оперативному дежурному ВВС СФ о результатах разведки.

В этот раз по моему докладу не поднимутся в воздух самолеты, не выйдут в море торпедные катера. Но корабли противника не останутся без «внимания». Их перехватят подводники, находящиеся на своих позициях, по маршруту конвоя.

Через несколько минут, после моего возвращения, в воздухе послышался гул еще одного самолета. С мыслью: «Кого там еще носит в такую погоду», мы, все дежурившие летчики и техники, выскочили на улицу и успели заметить пролетевший над аэродромом самолет «Бостон», видимо тоже разведчик, со второй эскадрильи. Через несколько минут он снова зашел на аэродром, но неудачно, под большим углом к посадочной полосе. С ревом проносится над нами и исчезает в облаках. Я переживаю за него, как за себя, потому что представляю, какая грозит опасность при пробивании облачности, когда сопки закрыты густым снежным зарядом. Он может столкнуться с землей, если неправильно выбрали направление при заходе на посадочную полосу.

Больше мы его не слышали. Потом уже узнали, что это был капитан Попов, из второй эскадрильи. Он вынужден был сесть на воду в Кольском заливе. При этом его и штурмана подобрал спасательный катер, а стрелок погиб. Недостаточная подготовка, слабое знание подходов к своему аэродрому привели к гибели человека и потере техники.

Сложная погода нам не всегда мешала, скорее наоборот, она в большинстве случаев помогала. Разведчики всегда летали по одному, и при встрече с истребителями противника приходилось туда. Уйти на скорости от Me-109 «Киттихаук» не мог. Одно спасение – это облака и наша сообразительность. В крайнем случае, мы, конечно, вступали в бой. Но по собственной инициативе это запрещалось.

Немецкие летчики усиленно охотились за нами. Кому понравиться, когда чужие самолеты «болтаются» над твоей территорией, высматривают, фотографируют порты, аэродромы, морские и сухопутные коммуникации...

Однажды я получил задание от командования произвести тщательную разведку с аэрофотосъемкой военно-морской базы противника – порт Киркенес.

На севере Норвегии порт Киркенес имел такое же значение для немцев, как для нас Мурманск. Расположен он в глубине широкого, вместительного залива – Бен-фиорд. Имел прекрасно оборудованные пирсы, на которых могли разгружаться сразу несколько транспортов, а в самом фьорде могли отстаиваться до сотни кораблей любого тоннажа. Оборона порта соответствовала его назначению. Он имел мощную ПВО. Со стороны моря, его охраняли, установленные в скалистых берегах орудия различного калибра. Вход закрывался противолодочной сетью. Недалеко от города находился аэродром – Либухтин, где размещались бомбардировщики и истребители противника. Разведать такой объект очень сложно. Месяц тому назад здесь былбит наш летчик Авчин Арон.

Скрыто к объекту не подойдешь. Кругом посты наблюдения. Они засекут тебя еще на подходе к цели, поэтому единственная возможность – обнаружить себя как можно позже.

Погода в районе нашего аэродрома была хорошая. Облачность 5-7 баллов, высота нижней кромки облаков 3 тысячи метром. Какая погода была над целью, я не знал.

Между прочим, знание о состоянии погоды над объектом, была одной из серьезных проблем во время войны, ведь от этого зависела тактика нанесения удара авиацией по противнику. Поэтому любой разведчик, наравне с основной задачей, вел разведку погоды, иногда для этого специально засыпался самолет.

Я решил подойти к объекту с севера, со стороны моря. Лечу на высоте 6 тысяч метров. Пролетел Рыбачий, дальше территории противника, усиливаю наблюдение. Держу курс строго на запад, в надежде на то, что если противник обнаружит меня, не станет поднимать свои истребители на пролетавший мимо одиночный самолет.

По расчету времени, зная, что Киркенес находится в 60 км левее меня. Пролетев еще километров двадцать, разворачиваюсь на юг и беру курс на цель. С пологим снижением, на максимальной скорости приближаюсь к береговой линии. Теперь все зависит от времени. Вот уже подо мной Бек-фиорд, но он закрыт облаками. На мое счастье Киркенес открыт. На высоте 5 тысяч метров устанавливаю положенную скорость, выдерживаю курс и включаю фотокамеру. Немцы открывают огонь. Вокруг меня замелькали белые шары от взрывов снарядов. Некоторые разрываются так близко, что мой самолет подбрасывает. Но я крепко держу ручку управления, не даю самолету уклониться от боевого курса. Невольно вспоминаю когда-то слышанную байку: «Русских летчиков и немецких зенитчиков надо кормить шоколадом, немецких летчиков и русских зенитчиков соломой». Стиснув зубы, считаю секунды. Еще немного, еще секунда и я заканчиваю съемку, подо мной облака. Что делать? Объект полностью заснять не удалось.

Но думать долго некогда. Я полу переворотом перевожу самолет в пикирование, пробиваю облака ниже. Высота всего 3000 метров. Передо мной как на ладони город. Слева сзади виднеется аэродром Либухтин. Сразу замечаю по поднимающейся пыли, что с аэродрома поднимаются самолеты. Я лечу вдоль Бен-фиорда на север и перспективным фотоаппаратом произвожу съемку порта и кораблей, стоящих на рейде. Теперь по мне бьют все огневые точки ПВО базы, включая «бобиков», так мы называли скорострельные зенитные пушки. Пытаюсь считать количество кораблей стоящих на рейде, но сбиваюсь. Их очень много, не меньше полу сотни. Заканчиваю фотографирование и, делая противозенитные маневры, ныряю в облака. Прикрываясь ими, ухожу на север. Истребителей противника не видно. Видимо они пошли на перехват. Я же сделав большой крюк в море, возвращаюсь на свой аэродром.

Задание выполнено. Фотосъемка вышла удачно. Штаб ВВС СФ остался доволен результатами разведки.

Бывали случаи, когда меня перехватывали истребители противника.

Я выполнил задание и возвращался домой. День был ясный. Видимость, как говорится, на 1000 км вокруг. Настроение у меня было отличное. Обнаружил конвой противника, сфотографировал. Я уже подходил к Рыбачьему, когда заметил впереди пару Me-109, летящих встречным курсом. Уклоняться было уже поздно. Они заметили меня. Я даю полный газ и направляю свой самолет в лобовую атаку, но немцы не приняли и нырнули под меня. Я не сбавляя скорость, беру курс на полуостров Средний, где был наш полевой аэродром – Пуманки и база торпедных катеров. Пока немецкие летчики разворачивались на 1800, я выиграл время. До аэродрома не так далеко, но и противник приближается быстро. Мой расчет на ПВО аэродрома и базы. Они должны отбить от меня самолеты противника. Если им это не удастся, я приму бой. Лечу на высоте 1000 метров. При приближении к аэродрому качаю крыльями, чтобы зенитчики не открыли огонь по мне. Но все же первую очередь они дали по мне, но трасса прошла мимо. Я уже лечу над аэродромом, а сам смотрю назад. Молодцы зенитчики, они оправдали мой расчет. Открыли по фашистам такой плотный огонь, что те вынуждены были сразу же отвернуть в сторону. Но далеко не отошли. Они ждали меня вне зоны действия зенитных батарей. Мне поневоле пришлось произвести посадку на незнакомом полевом аэродроме Пуманки.

Для читателя было бы интереснее, если бы я написал – принял бой и вышел победителем в неравной схватке с противником. Но нет. На войне тоже нужно благородство. Храбрость и благородство – это родные братья. Они приносят положительные результаты, если их использовать в совокупности, в любом случае не теряя головы ни от излишней храбрости, ни и не допуская излишней осторожности. В данном случае у меня не было необходимости принимать бой одному против двух истребителей. Это было не благородно.

Посадку пришлось делать с маленькой «коробочки», с большим перелетом. Самолет остановился у самой границы летного поля. Развернувшись на 180°, я подрулил к капотнику, откуда сигнализ мне флагками техник. Это был крупный мужчина, выше меня на целую голову. Он встретил меня руганью, приправляя свою речь отборным матом:

- Ты что, не умеешь летать? Куда сажаешь машину? Чуть не скапотировал. Половину самолета, как его ремонтировать?

А сам размахивал огромными ручищами перед моим лицом. Я слушал его и улыбался. Что я мог ему ответить?

Так я познакомился с Сергеем Нощенко – комендантом аэродрома Пуманки. После мы крепко подружились. Он стал у нас инженером авиаэскадрильи, но это произошло уже после войны.

Аналогичный случай произошел и с нашим летчиком Николаем Кирилловым. Он также возвращался с задания. День был ясный. Только кое-где по маршруту плыли небольшие облака. На траверсе норвежского города Барде Николай заметил, что его преследует пара Me-109. он со снижением стал уходить на север, в море, где облаков было побольше. Но противник быстро приближался. В первое облако Николай нырнул, когда до немцев было всего 400-450 метров. Но через секунды выскочил с другой стороны. Облако оказалось слишком маленьким. Левее себя он заметил другое облако, побольше размером. Он нырнул туда и сразу развернулся вправо на 90°. Противник не ожидал такого разворота, проскочил прямо. Пока они снова обнаружили и бросились за ним. Николай выиграл 200-300 метров дистанции. Снова нырок в облако и разворот то вправо, то вверх, то вниз. Так играя в прятки в маленьких облаках, Николаю удалось оторваться от двух преследователей.

Таких случаев, когда наши летчики-разведчики встречались с немецкими истребителями и отрывались от них, используя то облака, то рельеф местности было достаточно много. Бывали случаи, когда такие встречи оканчивались трагически. Так, с задания не вернулся наш командир эскадрильи, Герой Советского Союза, капитан Елькин Леонид Ильич, его заместитель старший лейтенант Александров. Погибли летчики – А.М. Авчин, Д. Шевцов.

Как я уже писал, летчики нашего 118 РАП летали по одному. Часто летали за пределы действия наших наземных радиостанций или для скрытности – на малой высоте, поэтому в критические моменты летчики не имели возможности даже сообщить о своем трагическом положении. Они просто улетали на задание и все...

Бывали в нашей работе и острооженные случаи. Иван Попович вылетел на разведку коммуникаций противника вдоль Скандинавского полуострова. Погода была облачная, с частыми зарядами. Попович летел, прижимаясь к волнам Баренцевого моря, облетая встречные заряды и внимательно наблюдая, чтобы не пропустить немецкие корабли, идущие почти вплотную к скалистым берегам Скандинавии.

На траверсе Суль-фиорда, среди зарядов, Попович заметил несколько неясных очертаний немецкий кораблей, идущих курсом на восток. Усилив до предела внимание, он начал приближаться. Он знал – обнаружить конвой это только полдела. Летчику-разведчику необходимо точно установить количество и тип кораблей боевого охранения, определить место, курс следования, скорость движения, нужно сфотографировать и все это передать по радио в штаб.

Маневрируя между зарядами, Попович подлетел к конвою, проходя вдоль него, стал считать количество кораблей и определять их тип. Это оказалось не простым делом, так как

кораблей было много, к тому же мешала непогода. После четвертого захода, он насчитал 5 гранепортов, 2 миноносца, 18 сторожевых кораблей и несколько мелких катеров. Попович преступил к фотографированию. В это время нужно выдержать определенный курс, скорость и высоту, на что уходит все внимание. Поэтому Попович не заметил, что его окружили 4 немецких истребителя. Они подошли так близко, что отчетливо были видны лица летчиков.

Иван Попович был человеком богатырского телосложения, физически очень сильный и как все сильные люди, спокойный, даже флегматичный. Он почему-то особенно подружился со мной, несмотря на разницу в возрасте и нашей весовой категории, роста и даже характера. Он звал меня «Хабибулата». Его мечта было скорее закончить войну. «Вот тогда я сразу женюсь. Займу сына и дочь. Сына назову Алешей, дочь – Аленушкой, и пусть растут у меня Аленушка и Алеша Попович».

Вот когда пригодился ему спокойный характер. Он мгновенно оценил создавшуюся обстановку. Принимать бой в создавшейся обстановке было бессмысленно. Его мгновенно расстреляли бы «мессершмитты». Самое главное он не успел передать в штаб данные о конвое. А это сотни танков, пушек, боеприпасов, солдат, которых нельзя пропустить до пункта назначения. Поэтому он полетел вперед и лихорадочно думал, как выйти из создавшегося положения. Немцы, видя такую покорность со стороны нашего летчика, осмелели. Рыжий немец со шрамом на лице, что летел с правой стороны, подлетел к Поповичу на 20 метров, показал рукой вперед в сторону своего аэродрома Свартнес, находящегося на мысе Барде, в 35 км от данного места. Попович хорошо знал этот аэродром. Он взял курс, сам же стал передавать по радио в штаб BBC об обнаруженном конвое и о том, в какое положение попал сам. В конце передачи добавил: «Прощайте товарищи, не беспокойтесь, живым не сдамся». А сам думал, думал, как обмануть немцев. Между тем они подлетели к аэродрому Свартнес, но он оказался закрытым густым снежным зарядом. Тогда тот же немец указал Поповичу, опять же знаками, лететь на аэродром Лабутин, расположенный на юге в 85 км от аэродрома Свартнес и в 16 км от порта Киркенес. Попович полетел туда. При подходе он заметил, что взлетно-посадочная полоса аэродрома была открыта, но справа вплотную к полосе подходил густой снежный заряд. У Поповича мгновенно созрел дерзкий план действия. Он пролетел через аэродром и не смог удержаться, по привычке, сосчитал количество самолетов на стоянках, определил их тип. Кроме того, он заметил, что за аэродромом было много военных. Вероятно, предупрежденные по радио, они вышли встречать его, пленного советского летчика.

Попович делает один разворот, второй, третий. Вот и посадочная прямая. Точно впереши немецкий аэродром. Высота 300 метров. Немецкие летчики по-прежнему продолжают сопровождать его плотным строем – два по бокам и двое сзади сверху. До посадочного знака «Т» остается 500 метров. Попович резко сбрасывает газ и выпускает посадочные щитки. Скорость его резко падает, а немецкие самолеты проскаивают вперед. Это и ожидал Попович. Он снова дает газ, ловит на прицел правого «Мессершмитта» и нажимает на гашетку. Огненные трассы шести крупнокалиберных пулеметов, выпущенных с дистанции каких-то 30 метров, прошибают фашистский самолет. Попович, не теряя времени, даже не успев убрать посадочные щитки, резко разворачивается вправо и ныряет в спасительный густой снежный заряд.

Через 40 минут он произвел посадку на своем аэродроме, где мы ждали его с тревогой и нетерпением.

По данным, полученным от Поповича, был нанесен по конвою противника торпедный удар нашими торпедоносцами и торпедными катерами в Варенгер-фьорде. Было затоплено 3 транспорта и 2 сторожевых корабля.

Об этом случае я написал статью в газету «Советский патриот», которая была напечатана под названием – «Сокол», 17 января 1968 года.

В скором времени я получил вот такое письмо:
Уважаемый товарищ!

Хочу сообщить Вам о последних годах жизни летчика Ивана Поповича. С 1955 года я служил с ним в городе Очакове, в учебном авиаотряде. Он был командиром отряда самолетов Ли-2, я его помню таким, каким Вы его описываете – могучим богатырем. По характеру он был добродушным, всегда спокойным. Видимо он очень страдал от ран и болезней.

Относились к нему с большим уважением, как командование, так и весь личный состав. Память сохранила кое-какие причуды его поведения. Например, он любил в одиночку бродить по аэродрому, откапывал какие-то корешки, очищал и с аппетитом съедал, также собирал грибы – шампиньоны, которые тоже съедал сырыми. Любил запивать все это квасом, за которым посыпал кого-нибудь из подчиненных. Выпивал за день несколько графинов.

Других подробностей о нем, к сожалению не помню. Помнится только, что в конце он стал употреблять спиртное, даже не выходил на работу. Демобилизовали его в последние месяцы 1956 года. После этого, здесь же в Очакове он заболел и очень быстро умер. Оказалось, у него был комбинированный рак печени, поджелудочной железы и легкого.

Похоронен он на Очаковском кладбище. О нем помнят, хотя осталось мало, кто с ним служил. Ежегодно на его могилу возлагают венки.

Вот и все, что я знаю о Вашем фронтовом друге. Желаю Вам долгих лет жизни и крепкого здоровья!

С приветом! К. Шестаков.

Адрес: Николаевская область, г. Очаков, пр. 50-летия Октября, дом 1, кор. 3, кв. 2.

Вот так я узнал о последних днях Ивана Яковлевича Поповича, моего фронтового товарища.

С Иваном Поповичем при выполнении боевого задания произошел и еще один случай, не менее острый и трагичный.

Командование стало известно, что на аэродроме Луостарес прибыли новые авиационные части противника. Для уточнения этих сведений было дано задание Поповичу, произвести разведку и фотографирование аэродрома противника.

Был ясный день. На небе ни облачка, что редко бывает на севере. Подойти скрытно к объекту не было никакой возможности. Но Иван все же решил обмануть противника. Он набрал высоту 7 тыс. метров и, прибрав газ, со снижением подошел к аэродрому со стороны солнца. Противник, видимо не ожидал, что советский разведчик осмелится подойти к аэродрому посреди дня, поэтому открыл огонь с запозданием. Сотня снарядов разрывались вокруг одиночного самолета. Но Иван не дрогнул. Он летел точно над аэродромом, выдерживая высоту, курс и скорость. Снаряды рвутся все ближе и ближе. Иван заметил, что с аэродрома поднимается пара истребителей. Но их боятся нечего. Пока они наберут высоту, он успеет закончить съемку. Несколько снарядов разорвалось так близко, что подбросило его самолет, и осколки забаранили по фюзеляжу.

Наконец фотографирование закончено.

Иван делает разворот на 180°, производит несколько перспективных снимков для верности, посчитал визуально самолеты на стоянке и со снижением стал уходить на свой аэродром. Но здесь произошло неожиданное. С набором скорости его самолет, не слушаясь руля, начал валиться на правое крыло и крутить «бочки» - «поврежден руль поворота», мелькнула мысль у Поповича. «Надо уходить с набором высоты», решил он.

Немецкие самолеты уже успели набрать высоту и приближались к нему. Попович резко перевел самолет на набор высоты и дал полный газ. Теперь все зависело от скороподъем-

ности самолетов. Чей самолет легче, у кого мощнее мотор, тот и победит. О воздушном бое нечего было и думать, так как Попович летел на самолете «Спитфайр» разведочного варианта, то есть, без вооружения, к тому же с поврежденным рулем высоты.

Ревет мотор, надрываясь на максимальных оборотах, дрожит самолет на максимальной скорости карабкаясь ввысь. Противник не отстает. Они открыли огонь с большой дистанции, но трассы пролетают мимо. Вторая, третья очередь... Попали. Пуля, пробив кабину, ранила Поповича в левое плечо. Высота 6000, 7000 метров. Немцы не отстают. Очередь следует за очередью. Многие снаряды достигают цели. Загорелся самолет. Кабина наполнилась едким дымом, стало трудно дышать. Высота 8000 метров. Немцы не стреляют, видимо отстали. Попович открыл фонарь кабины, и пламя ворвалось в кабину, обожгло лицо. Надо прыгать. Весь обожженный, в дымящемся комбинезоне, Иван еле перебросил тело через борт и полетел в бездну. Свободное падение с высоты 8000 метров. Пятидесяти градусный мороз перехватывает дыхание, чувствуется нехватка кислорода, встречный ветер выжимает слезы. По расчетам времени он должен был перелететь линию фронта. Но внизу одни скалистые скопки, где притаились, замаскировались и наши и противник. Иван решил раскрыть парашют на высоте 1500-2000 метров. Но у него нет прибора определения высоты. Земля приближается. Пора! Иван дергает кольцо и... выдергивает култышку троса сантиметров 20. Трос перебило пулой, которая ранила его в плечо. Попович похолодел. Все. Это был конец. Но он решил бороться до конца. Он сбрасывает краги и начинает рвать ранец парашюта. Ранец из крепкого брезента не поддается. Тогда Попович открывает клапан чехла и окоченевшими пальцами берется за шпильки и выдергивает их. Освобожденный шелковый купол мигом наполняется воздухом, динамический удар и Попович повисает на стропах, когда до земли оставалось метров 100-150. но на этом опасность не миновала. Где он? На какой территории?

Попович заметил под собой людей, бегущих к месту приземления. Свои или чужие? Попович вытащил пистолет и приготовился дорого отдать свою жизнь. Он вглядывается в людей в маскировочных калатах, стоящих внизу. Наконец замечает морскую фуражку офицера и бескозырки матросов. Свои!

- Братьцы, держите, - успел крикнуть Попович, падая на руки морских пехотинцев, и потерял сознание. Оказывается, когда он покидал самолет, ударился о стабилизатор самолета и повредил правую ногу. Сместилась бедренная и берцовская кости в коленном суставе и при приземлении, от удара, они сдвинулись, что было причиной потери сознания от болевого шока. Морские пехотинцы здесь же, на линии фронта оказали первую помощь. Потом, без промедления, доставили в военный госпиталь г. Полярный. А когда немного поправился, его перевезли в госпиталь летчиков на губе Грязная. Здесь, я и другие летчики нашей эскадрильи посещали Поповича. К сожалению, он после госпиталя в нашу часть не вернулся. Его списали по состоянию здоровья с истребительной авиации и перевели в транспортную.

В связи с активизацией действий наших подводных лодок и авиации на коммуникациях врага в Баренцевом море, встал вопрос об усилении сухопутной разведки. Для этого комплектовались разведгруппы из 3-4 человек и забрасывались в тыл противника подводными лодками или самолетами на разные сроки – от нескольких дней до 5-6 недель. Эти разведчики по радио регулярно информировали штаб Северного флота о продвижениях кораблей, транспортов и другие сведения, представляющие интерес для нашего командования. Они действовали автономно, в исключительно сложных условиях. Контакта ни с кем не имели, поэтому продукты, взрывчатку, боеприпасы и другие необходимые вещи им доставляли летчики нашего полка.

Однажды пришлось и мне, выполнять такое задание. Командир эскадрильи, Герой Советского Союза капитан Турков Николай Яковлевич, вступивший на эту должность после гибели Александрова, пригласил меня на КП и по секрету сообщил:

- Тебя приглашают в разведотдел штаба для выполнения спецзадания. На пару дней ты поступаешь в их распоряжение. Иди. Там тебе все объяснят.

В разведотделе меня встретил молодой капитан-лейтенант. Он уточнил по документам и по телефону, что я - это действительно я. Повел в столовую, где плотно пообедали. После он разъяснил мне суть задания - доставка груза в тыл противника нашим разведчикам. Показал на крупномасштабной карте точку, где они находятся, ориентиры для обнаружения с воздуха, сигналы с земли и мои. С ним же продумали маршрут полета до цели и обратно.

- А теперь все это выучи на память. Записи делать запрещено. Завтра утром проверим. Ночевать будешь у нас. Желаю успеха.

На другой день, после проверки знания задания, меня на легковой машине подвез тот же капитан-лейтенант, прямо к самолету, под фюзеляжем уже висел груз - сигарообразный тюк, длиной более двух метров и диаметром почти метр.

Погода стояла облачная, с частыми разрядами. Лечу на бреющем полете. Груз не только тяжелый, но создает большое лобовое сопротивление, вследствие чего самолет потерял не только маневренность, но и скорость. Не дай бог встретиться с истребителями противника. Строго выдерживаю курс и время полета. Моя летная карта чистая. Весь маршрут выучил наизусть. Через расчетное время пересекаю береговую линию. Подо мной Скандинавский полуостров - территория, занятая фашистами. Усиливаю наблюдение. Я уже подлетаю к намеченному квадрату. Набираю высоту 500 метров, чтобы легче ориентироваться на местности, да и встречающим разведчикам будет легче обнаружить меня, чтобы дать ответный сигнал. По изученным в кабинете разведотдела ориентирам, я определяю, что цель подо мной. Даю зеленую ракету, и в тот же момент взвилась с земли красная ответная ракета. Вероятно они были предупреждены и ждали меня. Я со снижением развернулся на 180° и, заметив на земле выложенный черный квадрат, сбросил груз. Приветственно покачав крыльями, я взял курс на север. Задание выполнено. Через некоторое время произвел посадку на своем аэродроме, где ждал меня тот же капитан-лейтенант.

Часто можно было услышать в информационных сообщениях газет, радио - по данным разведки нашими войсками уничтожено столько-то танков, самолетов, кораблей противника и т.д. По данным разведки - вот эти данные и давали мы, разведчики.

Это задание называлось фиксацией результатов удара наших самолетов, кораблей, торпедных катеров по военным объектам противника - самое опасное и трудное задание в работе разведчиков. Опасность заключалась в том, что разведчику приходилось находиться над целью, в самом пекле боев, продолжительное время до 20-30 минут.

Наш разведчик обнаружил крупный конвой противника на траверсе Альтен-фиорда идущий на восток. С этого момента мы не теряли его из вида. Летчики нашей эскадрильи вылетали через каждые 3-4 часа на доразведку. Дело в том, что состав конвоя с продвижением на восток и приближением к нашей территории все время увеличивался, за счет присоединения к нему боевых кораблей, из портов по маршруту следования. А мы, разведчики, должны давать в штаб флота точные данные.

Первый удар по конвою нанесли на траверсе Сульте-фиорда наши торпедоносцы из 9 ГМТАП (гвардейский минно-торпедный авиа полк). При этом были потоплены один транспорт и один СК противника. Удар фиксировал наш летчик - Николай Кириллов.

Второй удар, командование Северного флота решило нанести комбинированный, то есть силами авиации и торпедных катеров. Место удара выбрали траверс мыса Эккери.

Удары должны были наноситься в такой последовательности: первыми наносит бомбово-штурмовой удар группа Ил-2 46 ШАП. Через 3-5 минут должны были подойти высотные торпедоносцы и катера. Каждая группа имела своих истребителей прикрытия. Общее время удара (операции) было рассчитано на 50 минут. Фиксацию удара всех групп должен был фиксировать я.

В точно назначенное время я вылетаю со своего аэродрома и взял курс на цель. Штурмовики и сопровождающие их истребители 20 ИАП. должны вылететь с соседнего аэродрома – «Ваенга-2» (еще его называли «Малый аэродром», а наш – «Большим»). Иду с набором высоты. Небо без единого облака. Пролетел полуостров Рыбачий. Для первого фотографирования решил зайти с севера. Высота 6000 метров. Слева хорошо вижу конвой противника – 4 транспорта идут в кильватер, вокруг расположились корабли сопровождения. Их много – более 20.

Я со снижением иду на цель. Высота 5000 метров. Устанавливаю скорость, высоту, курс и, убедившись что цель подо мной включаю фотокамеру. По мне бьют из зенитных орудий кораблей, пара истребителей барражирующих над конвоем на высоте 2-3 тыс. м., устремляются вверх. Выдержав 3 минуты, я выключаю фотоаппарат и с набором высоты ухожу в сторону солнца. В это время, все корабли свой огонь перенесли на встречу наших атакующих Илов. Вскрепело море от разрывов снарядов. Все истребители противника, в том числе и та пара, которая набирала высоту, чтобы атаковать меня, бросились отражать атаку наших штурмовиков. Но они были перехвачены нашими истребителями сопровождения. Завязался скоротечный воздушный бой. Я внимательно наблюдаю за атакой наших Илов. Преподолев ураганный огонь кораблей сопровождения, они прорвались к транспортам противника и сбросили свои бомбы. Я сделал новый заход на конвой и фотографирую, фиксируя результат удара штурмовиков. Два транспорта получили повреждение, но, видимо, не столь серьезные. Они, оставляя за собой шлейф черного дыма, следуют по прежнему в строю. Один СК получив прямое попадание бомбы, одет ко дну.

В это время немцы снова перенесли огонь в зенит. Частые разрывы снарядов указывали мне место нахождения наших высотных торпедоносцев. Шесть «Бостонов», под прикрытием двух звеньев «Кобр», шли на высоте 3500 метров рассредоточенным строем – «фронт». Немецкие истребители устремились вверх, на отражение новой цели. Теперь воздушный бой занялся почти на моей высоте. Наши «Кобры» своими атаками не подпускали Ме-109 к торпедоносцам, но фашистские летчики, имея численное превосходство, вновь и вновь кидались в атаку. Завязался ожесточенный воздушный бой. Мое положение было не завидным. Кругом носятся истребители. Я должен опасаться как немецких Ме-109, так и наших «Кобр». В горячке боя меня могут запросто сбить и свои ребята. Не говоря уже о немецких летчиках.

Я верчусь в этой карусели, уклоняясь от любых истребителей, приближающихся ко мне с задней полусферы. В бой не ввязывался. У меня своя задача.

Наконец торпедоносцы сбросили свой смертоносный груз над кораблями, и взяли курс на восток. За ними ушли и истребители. Я снова взялся за фотографирование и визуальное наблюдение. Мне хорошо было видно, как парашюты с торпедами медленно опускались на конвой противника. Некоторые уже исчезли в воде и начали свою смертоносное движение в поисках жертвы. Немецкие корабли, как встревоженный муравейник, заносились по всем направлениям, ломая строй и порядок движения. Один, из двух поврежденных Илами транспорта, все же не успел увернуться от торпеды. Взрыв огромной силы переломил его пополам.

Увлекшись наблюдением за кораблями противника и вышедшими из Мотовского залива нашими катерами, я потерял высоту до 3500 метров и ослабил внимание и чуть не был сбит. Звено Ме-109, видимо идущие на смену барражирующему над конвоем истребителям, атаковали меня сзади снизу. Но я успел вовремя их заметить и с набором высоты начал уходить в сторону полуострова Рыбачий. К моему счастью немцы недолго гнались за мной. Они заметили, а может им передали по радио; подходящих к конвою наших низких торпедоносцев. Бросив преследовать меня, ушли отражать более грозного противника. Я набрал высоту и занял исходную позицию для фотографирования цели.

Противник встречает наших торпедоносцев огнем. Они стреляют со всех огневых точек, имеющихся на кораблях. Какое надо иметь мужество, выдержку, смелость, чтобы вот так лететь навстречу тысячам смертей. А ведь недавно я тоже участвовал в таких атаках.

Маневрируя между столбами воды, поднятых взрывами снарядов главного калибра, десяток наших торпедоносцев упорно пробиваются к главной цели – транспортам. По ним бьют почти в упор. Вот здесь надо бы им помочь. Подавить или отвлечь на себя хотя бы часть огня кораблей. Но помочь некому. Истребители сопровождения были связаны боем с истребителями противника, а торпедные катера не успели к началу атаки. Один из наших торпедоносцев загорелся, но продолжает идти на цель. Торпеды сброшены. Делая противозенитный маневр торпедоносцы уходят на север. Два транспорта получив торпедные попадания уходят в Баренцево море на вечный покой. Только один транспорт, поврежденный Илами при первой атаке, с горящими надстройками, как завороженный, продолжает плыть среди мечущихся во всех направлениях кораблей сопровождения.

И вдруг, что такое? Наш торпедоносец с горящими моторами (у него загорелся и второй мотор), развернулся на 180° и пошел в атаку на единственный оставшийся транспорт, с минимальной дистанции сбрасывает торпеду и тут же падает в море. Взрыв у борта корабля показывает, что жертва была не напрасной.

После я узнал, что этим отважным экипажем были: лётчик подполковник Сыромятников Борис Павлович, командир 9 ГМТАП, штурман майор Скнарев А.И., стрелок старший сержант Агеев Г.С.

Примечание: Об этом подвиге пишет в своих мемуарах и командующий Северным флотом адмирал А.Г. Головко («Вместе с флотом», стр. 242).

Атака наших торпедных катеров была полной неожиданностью для немцев. Они, видимо, ожидали продолжения атаки с воздуха, а может, были просто деморализованы. Во всяком случае, они в начале не оказали организованного сопротивления. Наши торпедные катера, на полной скорости врезались в их строй, выпустили по цели свои торпеды. В результате этой дерзкой атаки, были потоплены: один эсминец, один сторожевой корабль, другой СК был поврежден. Только при отходе катеров, немцы открыли по ним артиллерийский огонь. Частые взрывы встали вокруг них. Один катер загорелся. К нему тут же подошел другой и видимо снял экипаж. А поврежденный катер остался добрать.

Я сделал последние снимки. В результате нашего комбинированного удара – штурмовой авиации, торпедоносцев и торпедных катеров, конвой противника был, можно сказать, полностью разгромлен. Я с зафиксированными данными взял курс на свой аэродром.

Во время войны взаимная выручка была частью нашей жизни. Крылатые слова – «Сам погибай, а товарища выручай», - для нас были не просто слова. Наши лётчики не раз показывали свою готовность пожертвовать собой, ради спасения товарища, попавшего в трудное положение.

Мне запомнился один, по своему оригинальный, если не трагический случай, когда привычка приходить всегда на выручку товарищу, попавшему в беду, спасла жизнь лётчика нашей авиаэскадрильи.

Наши бомбардировщики Pe-2 бомбили военно-морскую базу противника Керкинес. Фиксировал бомбовый удар лётчик-разведчик нашей эскадрильи старший лейтенант Иосиф Платонов. После нанесения удара, при отходе от цели, осколком, близко разорвавшегося зенитного снаряда, был поврежден радиатор его самолета. Антифриз вытек, мотор остановился. В кабине наступила тишина. Платонов ничего не оставалось делать, как планировать в сторону полуострова Средний, где был полевой аэродром «Пуманки». Высота была достаточная, чтобы дотянуть до аэродрома, если не помешают немецкие истребители. Вот и они, легки на поминки. Пара Me-109 быстро приближалась к нему, вдруг на них сверху сваливается «Кобра» и открывает по ним огонь со всех точек. Немцы, видимо, не ожидали этой атаки, шарахнулись в сторону и покинули поля боя.

Оба истребителя благополучно произвели посадку на аэродром «Пуманки».

Кто был спаситель? Это был мой однокашник – Дима Егоров. Мы с ним вместе учились в училище. Вместе выпустились, только он воевал во 2 гвардейском полку.

В этот раз он был в группе истребителей, прикрывавших Pe-2. Во время воздушного боя над целью, немецкий снаряд попал в масляный радиатор его самолета. Мотор стал греться. Дима решил набрать высота, пока двигатель еще тянет. Но температура стала повышаться, чтобы мотор не загорелся, пришлось его выключить. В это время он заметил, что пара Me-109 атакует наш «Киттихук» и бросился на выручку, несмотря на неисправность.

В 118 разведывательном полку я выполнил 117 боевых вылетов на разведку. Каждый полет не был похож на предыдущий. В зависимости от задания и метеорологических условий, мы меняли тактику выполнения полета. Для скрытого подхода к объекту, мы придумывали десятки вариантов. При этом учитывались погодные условия, время суток, освещенность, рельеф местности и конечно, состояние противовоздушной обороны и пункты наблюдения противника. 118 разведывательный полк, стал для меня настоящей школой в тактике ведения разведки и в пилотировании в различных условиях.

Основным объектом разведки нашей эскадрильи были морские коммуникации противника в Варенгер-фиорде и по побережью Скандинавского полуострова на запад до норвежского города Гамник. Одновременно, мы постоянно держали под наблюдением порты противника: Варде, Вадсе, Киркенес, Лиханамари, Печенга (Петсамо) и аэродромы. Иногда мы получали от командования задание разведать сухопутную дорогу от Петсамо до Киркенеса и прифронтовые дороги. Один раз мне пришлось выполнять вообще необычное задание – сбрасывать листовки над передним краем немецких войск.

Нагрузка была очень большая. Каждый летчик-разведчик, за сутки выполнял по 2-3 вылета на разведку, продолжительность каждого вылета, около 3-х часов.

Нашиими разведывательными данными штаб Северного флота был доволен и поощрял наградами.

Первый орден Боевого Красного Знамени я получил 30 апреля 1944 года, за 40 успешных вылетов на разведку, а второй – 26 июня 1944 года. Вместе со мной были награждены боевыми орденами почти все летчики нашей эскадрильи, а командир АЭ капитану Туркову Н.Я. было присвоено звание Герой Советского Союза.

Чтобы обмыть ордена, мы командировали одного летчика в город Мурманск, за водкой. В то время, один литр водки стоил на базаре 1600 рублей (месячный оклад рядового летчика – 1800 рублей). Отмечали награждение в летной столовой, за ужином. Вечеринка прошла скромно и тихо. Как не тяжела была фронтовая жизнь, мы между вылетами выкраивали время посетить Дом офицеров, расположенный в Верхней Ваенге, посмотреть кинофильм, потанцевать с девчатаами. Фильмы, кроме документальных, в основном были американские и английские, без перевода на русский язык. Их брали с кораблей союзников, прибывших к нам на север.

Обычно ребята нашей эскадрильи ходили отдельной группой. Было любо дорого смотреть, молодые веселые ребята с 2-мя, 3-мя боевыми орденами на груди. Но мы и здесь были в готовности. Часто дежурный матрос вызывал:

- Иванов (Петров), Вас срочно вызывают на КП.

И бежит вызванный летчик на КП, получает задание и прямо в парадной форме – в бой.

Мне хочется немного остановиться на таком явлении, как суеверие среди летчиков. Как ни странно, мне кажется, что летчика во время войны были самыми суеверными. Это проявлялось в самых различных формах. Например, у одних летчиков были свои несчастли-

вые числа, к примеру 13 или 21 (может быть любое другое число). Если он в этот день полетит, с ним обязательно случится неприятность. Один наш летчик, Саша Медников, ненавидел ворон. Если увидит сидящего на телеграфном столбе ворона, обязательно открывает по нему огонь из пистолета. Мы, конечно, заинтересовались, почему он так ненавидит их. Он признался, что они приносят ему неприятности при выполнении боевого задания. На его счастье, на север вороны залетают редко.

Многие летчики не дружили с девушками. На нашем аэродроме служили матросами много девушки. Они работали официантками, радиистами, мотористами, шоферами. Многие из них охотно встречались с летчиками. Но война есть война, летчик погибал, а его подруга погоревав некоторое время, находила другого. Но по воле судьбы, погибал и этот. Она находила следующего и т.д. Бывали случаи, что у некоторых насчитывалось по 4-6 погибших дружков-летчиков. Таких называли «Мессерами» «Фокке-Ульфами»... Вот по этой причине, некоторые летчики отложили сердечные дела на после войны.

У меня тоже была своя примета. Она заключалась в том, что у меня нельзя было брать ничего пред боевым вылетом. Кто брал, тот не возвращался...

Первый случай: Е.Свиридов, мой однокашник, перед самым вылетом, а это был его первый боевой вылет, обнаружил, что у него не работают ларингоны в шлемофоне. Он попросил у меня. Я оставался на земле, поэтому сразу отдал ему свой шлемофон. Николай с этого задания не вернулся.

Уже после войны, один летчик из 20 ИАП (фамилию, я уже не помню) признался, что у него был грех во время войны. Он нечаянно сбил своего летчика, летавшего на «Кобре».

«Наша группа из 6 Яков сопровождали 8 Пе-2, летевших бомбить конвой противника в Варенг-фиорде. Кроме нашей группы, бомбардировщиков сопровождало 6 «Кобр» из 255 ИАП. Они летели почти крыло в крыло с бомбардировщиками, так как были в непосредственном прикрытии, а наша группа была ударной, поэтому летели выше Пе-2 на 500 метров и впереди.

На подходе к цели нас перехватили немецкие истребители, завязался воздушный бой. Мне почти сразу удалось свалить одного «мессершмита». Ниже нас тоже кипел бой. «Кобры» отбивали наседавших на Пе-2 немецких истребителей. Наконец, наши бомбардировщики перешли в пике на корабли противника. И в это время я заметил, что за последним Пе-2 увязалась пара Ме-109. Я бросил свой Як за ними. Быстро ловлю на прицел ведомого «Ме-109» и даю длинную очередь. Немец сразу вспыхивает. Я догоняю второго «Мессера» и открываю огонь. Он тоже закувыркался вниз, оставляя черный дым. Но я успел заметить, что это была «Кобра», а не Ме-109. Под нулевым ракурсом трудно определить тип истребителей, тем более в горячке боя. Значит наших бомбардировщиков атаковали не пара, как обычно летают немецкие истребители, а один. «Кобра» же (это был Свиридов), в воздушном бою потеряв своего ведущего, пристроился к бомбардировщикам и стал жертвой ошибки».

Случай второй: Миша Кравченко, тоже окончил училище вместе со мной, перед вылетом на боевое задание обнаружил, что у него куда-то задевалась полетная карта.

- Ребята, у кого есть лишняя карта, выручайте, - попросил он.

У меня оказалась лишняя карта и я без задних мыслей вручил ему. Но он из этого задания не вернулся.

Конечно, эти случаи просто совпадение. А вот у меня засело в голове: - нельзя мне давать перед вылетом товарищам ничего, если я желаю ему добра.

Третий случай: произошел уже в разведовательном полку. Саша Быстров получил задание разведать погоду в Первом секторе, то есть в Варенгер-фиорде и на запад вдоль Скандинавского полуострова. Задание обыкновенное, несложное. Собираясь на полет он обнаружил, что он куда-то задевал свою «финку». Обычно мы их носили за голенищем унта. На КП мы были вдвоем, поэтому естественно, он обратился ко мне:

- Гриша, дай пожалуйста свою «финку», слетать на задание. Я свою куда-то задевал.

Что мне оставалось делать? Не давать? Что он подумает обо мне? Дать, а вдруг он тоже не вернется? А Саша стоит и ждет. Я плонул на всякое суеверие и отдал ему нож. Быстров вылетел на задание, а я не нахожу себе места. А вдруг ... он тоже не вернется? Я смотрю на часы. Вот подходит время его возвращения, но горизонт чист. Проходит еще 10 минут, 20, полчаса. Всю! У него кончилось горючее. Он уже не вернется. Саша тоже погиб. Я проклинал себя, почему отдал ему «финку»? надо было отказать. Пусть обидится на меня, но был бы жив. Все, больше никому ничего перед боевым вылетом не дам.

А Саша был жив! Об этом мы узнали через 4 часа. Сообщили с поста наблюдения, расположенного на мысе Цып-Наволок, что летчик-разведчик Быстров произвел посадку на воду. Самолет затонул, а он благополучно выбрался на берег.

Через сутки он вернулся на попутном катере и рассказал о своем злоключении.

« - Я выполнил задание, возвращался домой. Над Рыбачим меня неожиданно атаковали два Ме-109. Мне пришлось принять бой. Ведомого немца я сбил и остался один на один с ведущим. Но он бросился наутек. И, вовремя. Их первая атака была удачная. Они попали по моему самолету и повредили мотор. Он трясясь как в лихорадке, но тянул. Ищу место для посадки, но подо мной одни скалистые сопки, ни метра ровной площадки. Тогда я решил сесть на воду, поближе к берегу. Вскоре двигатель остановился. Посадку произвел удачно, несмотря на порядочное волнение моря. Не дожидаясь остановки самолета, я откидываю фонарь, быстро расстегиваю ремни, сбрасываю парашют и, в то время меня накрывает первая волна. Вода попадает в надувное устройство «капки» (спасательный жилет) и резиновой лодки. Они мгновенно надуваются. Жилет тянет меня вверх, а лодка, наполовину надутая, застряла в кабине и тянет вниз, так как она привязана ко мне крепким шкертником (шнурком). Самолет уходит под воду, и я за ним. Хочу расстегнуть карабин шнурка, но он внатянутом положении не расстегивается. И тут я вспомнил про нож. Выхватил из-за голенища, перерезал одним махом шкертник и тут же, как пробка, выскакиваю из воды. Обзор с воды оказался другим, чем с воздуха. С самолета мне казалось берег рядом, а волны маленькие. А теперь берег оказался далеко, а волны очень большими. Они швыряли меня как щепку. Но «капка» держала меня. В летней куртке, унтах, плыть было тяжело. Берег медленно, но приближался, а мое настроение падало. Дело в том, что предо мной был не пологий берег Крыма, а отвесные скалы. Я медленно подплываю к берегу, меня подхватывает волна и швыряет вверх, на скалы. Пытаюсь схватиться за скользкие камни, но застывшие пальцы не выдерживают и я ссыгаюсь вниз. Очередная волна снова бросает меня на берег и, снова ссыгаюсь.

После многократных попыток, ободрав пальцы в кровь, я поплыл вдоль берега, надеясь найти какую-нибудь щель или уступ. Мне повезло. С помощью очередной волны, я втиснулся в найденную щель и остался висеть на скале. Следующая волна еще глубже затолкала меня. Немного отдохнувши, я начал подтягивать ноги, так потихоньку, на четвереньках, кое-как выполз на берег, где меня подобрал матрос с наблюдательного пункта. Они видели, как я садился на воду. Они сообщили в штаб флота. Ну остальное вы знаете».

Вечером, я рассказал летчикам о своих приметах, и попросил не брать у меня ничего перед вылетом на боевое задание. Они, конечно, посмеялись надо мной, но просить что-нибудь перед вылетом перестали.

В сентябре 1944 года, 3 эскадрилья 118 разведывательного полка, где я служил, была расформирована. Меня и Николая Кириллова перевели в 78 истребительный авиационный полк. Остальных летчиков разбросали по другим истребительным полкам Северного флота.

Несколько слов о 78 ИАП.

До войны, Северный флот имел в своем подчинении всего один авиационный полк - 72, куда входили почти все виды авиации: истребители, бомбардировщики, морские самолеты - МБР-2, КОР-1. Командовал этим смешанным полком Борис Феоктистович Сафонов.

15 октября 1941 года, на базе этого полка были сформированы три самостоятельных полка: - 2-ой авиационный истребительный, 78-й истребительный, 24 - минно-торпедный полки.

На вооружении 78 ИАП были отечественные истребители: И-16, И-15 бис. В 1942 году полк получил новую материальную часть – «Харрикейны», истребители английского производства. Воевал полк на этих самолетах до конца 1943 года, выполнял в основном охрану главной базы флота, реже прикрывал наших штурмовиков.

В конце 1943 года уехал в тыл на переформирование. Вернулся на север весной 1944 года на новых американского самолетах «Киттихок». Задача перед полком стояла тоже новая – наносить по конвоям противника «топ-мачтовое» бомбометание. Это был совсем новый вид нанесения бомбового удара по кораблям противника. Он выполнялся следующим образом. Под плоскости истребителя «Киттихок» подвешивалось 2 бомбы до 100 кг (ФАБ-100) или одну – 250 кг под фюзеляжем. Подходили к цели, к конвою противника, на высоте 500-800 метров. С дистанции 2-3 км. летчики резко переходили в крутое пикирование. Снижались до высоты 20-30 метров и шли прямо на цель. Сбрасывали бомбы с дистанции 150-200 метров, целясь прямо в борт корабля. Если сбросить бомбу раньше времени, с большой дистанции, она до борта корабля не долетит, ударится об воду, сделает «барс» и перелетит через корабль. Если задержаться – летчик не успеет перелететь через высокие настройки и мачты корабля, ударится о них. Поэтому от летчиков требовался точный глазомер. О том, каким ураганным огнем встречают корабли противника атакующих, я уже описывал, поэтому не удивительно, что 78-й полк нес значительные потери.

И вот, 10 сентября 1944 года, я сошел с попутной машины у села Роста (село расположено в 5 км от г. Мурманска), и взвалив на плечи фанерный чемодан портплед, направился к аэродрому, расположенному в 2-х км от трассы. Через несколько минут я уже был у командного пункта полка. Это была обыкновенная землянка с насыпной крышей. Я оставил вещи на улице и зашел к командиру. За столом сидел пожилой человек среднего роста, лысеющей головой. Умные, добрые глаза смотрели на меня испытывающе. На груди поблескивали 3 ордена «Боевого Красного Знамени». Я отрапортовал:

- Товарищ майор, лейтенант Джугаев прибыл в Ваше распоряжение для дальнейшего прохождения службы.

Он выслушал меня, задал несколько вопросов, на которые я ответил, немного подумал и сказал:

- Пойдете во вторую АЭ, к старшему лейтенанту Батракову. У него не хватает летчиков.

Я повторил приказ, повернулся на 180° и вышел. Батраков встретил меня хорошо. У него действительно не хватало опытных летчиков. Его заместитель Швейлах Абрам, командир звена Скрибко Николай, летчики: Кондратов Виктор, Авралев Александр и Волков Василий – учились со мной вместе в училище. Все боевые летчики. Были еще молодые: Селиверстов И., Саранчин, Тишаев, Гусков В., Завальнюк П., Смородин Н. и Сергеев. Они прибыли на фронт дней 20 тому назад, еще не вошли в строй, поэтому Батраков и был рад моему прибытию. Он сразу предложил мне должность командира звена:

- Бери Джугаев трех летчиков, выучи их и веди в бой.

Но я твердо заявил:

- Извините, товарищ старший лейтенант, но я бывший разведчик. Летал всегда один, а здесь сразу звено. Нет, давайте лучше я полетаю сначала ведущим пары, а дальше видно будет.

Так я стал старшим летчиком, а ведомым у меня стал Николай Гусков, очень хороший летчик.

Служба моя на новом месте началась, как всегда, с проверки техники пилотирования на «спарке». На другой день, провезли на «топ-мачтовое» бомбометание по штурму в Кольском заливе.

14.09.1944 года, командир эскадрильи решил проверить меня в воздушном тренировочном бою. Летчик-истребитель оценивается по тому, как он ведет воздушный бой. Здесь сразу выявляется умение летчика пилотировать самолет, вести тактически грамотный бой, его выдержка, умение выжимать из самолета все, что он может дать.

Я уже слышал, что Батраков заядлый «драчун» и еще никому не удавалось ему «надрать хвоста». До фронта, куда он прибыл в начале 1944 года, был инструктором в авиа училище, поэтому умел мастерски пилотировать. Я считал себя тоже неплохим летчиком и решил потягаться с ним.

И вот мы в воздухе. Набрали над аэродромом 1 500 метров высоты. По команде разошлись в разные стороны и через определенное время сходимся. Теперь мы летим навстречу друг другу. Дистанция быстро сокращается. Вот мы почти поравнялись и в этот момент наши самолеты круто взмыли вверх, на вертикаль. Почти в лобовую встречаемся в верхней точке, потом переводим самолеты в крутые пикирования, после снова вертикаль. Так мы делаем несколько кругов по вертикали, но приблизиться к хвосту «противника» никому не удалось. Тогда я решил применить свою излюбленную тактику – «накидку». Суть этого приема заключалось в том, что когда самолет находится в верхней точке вертикали и скорость минимальная, рулём поворота самолетворачивается за противника. Но это надо делать осторожно и умело, иначе самолет сорвется в штопор. Применив этот прием, я начал приближаться к хвосту «противника». Увидев это, Батраков тоже решил схитрить – он в верхней точке вертикали выпустил на 15° посадочные щитки и лег в крутой вираж. С выпущенными щитками радиус виража у самолета уменьшается. Я тоже выпустил щитки и захожу ему в хвост. Бой окончен. Батраков выводит самолет на прямую и качает крылом. Я пристраиваюсь к нему. Делаем круг над аэродромом и идем на посадку. На земле я, как положено, подхожу к командиру:

- Товарищ старший лейтенант, разрешите получить замечание.

Батраков жмет мне руку и говорит:

- Молодец! Грамотно воюешь.

Идем в столовую. Навстречу нам попадается помощник командира полка по летной части майор Синев. Он поинтересовался:

- С кем ты сражался, Батраков?

- А вот с этим молодым летчиком.

- Ха, какой он молодой, у него скоро появится геморрой, а ты его называешь молодым. А воздушный бой отличный и хорошо он тебя погонял.

Так посмеиваясь, мы пошли в столовую. Здесь уже обедали командир I АЭ капитан Стрельников Василий. Его грудь украшали три ордена «Красного Знамени», орден «Ленина» и звезда «Героя», командир 3 АЭ, тоже «Герой Советского Союза», кавалер ордена «Ленина» и трех орденов «Боевого Красного Знамени» майор Мамушкин – зам. командира по политчасти.

Батраков представил им меня и сели кушать. Так началась моя служба в 78 истребительном полку.

Утром стало известно, что разведчики обнаружили большой конвой противника, вышедшего из Бек-фиорда. Наш полк получил задание – нанести 8 самолетами «топ-мачтовый» бомбовый удар по кораблям противника. На это задание из нашей эскадрильи вылетело звено Скрибко и одно звено с третьей. Группу повел капитан Сахаров. Как всегда в таких случаях - тревожное ожидание возвращения товарищей, ушедших на боевое задание. Я засек время их вылета. Проходит два часа. Пора возвращаться, и точно, через аэродром плотным строем пролетают восемь наших самолетов. Вернулись все. Заходят на посадку по одному.

Последним садится Скрибко. У него отбита консоль правого крыла, от удара об мачту корабля противника, поэтому он заходит на посадку на большей скорости, чем положено, промаывает и, выкатившись на нерабочую полосу аэродрома, становится на нос (капотирует).

По докладу капитана Сахарова – его группа потопила один транспорт водоизмещением 3 тыс. тонн и поврежден сторожевой корабль противника.

Первый боевой вылет в 78 ИАП я совершил 17 сентября 1944 года. Командование ВВС СФ поставило перед нашим полком задачу, - нанести бомбовый удар по причалам и кораблям противника, находившихся в порту Керкинес.

В последнее время, а точнее с июля месяца, наша бомбардировочная авиация с Ваенгского узла, нанесла уже несколько мощных ударов по военно-морской базе Керкинес.

Сегодня настала наша очередь. Я уже несколько раз сравнивал наш порт Мурманск с Керкинесом. Хочется еще раз привести одну аналогию. Немцы в начале войны не бомбили Мурманск, надеясь захватить его целым. А в том, что зайдут Мурманск в ближайшее время, они не сомневались. Но время шло. Их ожесточенные атаки на сухопутном фронте разбивались о стойкость наших пехотинцев и моряков. В конце концов, немцы были вынуждены прекратить свое наступление. Фронт стабилизировался на небольшой реке Западная Лица. Поняв, что им не бывать в Мурманске, фашисты, начиная с июля 1944 года, подвергли город варварской бомбардировке. Город был почти полностью разрушен. Но люди жили. Как они жили уму непостижимо, но жили, трудились, помогали фронту.

И вот, ровно через два года, наша авиация нанесла несколько массированных бомбовых ударов по Керкинесу.

Подготовили 20 самолетов. Под фюзеляжем у каждого самолета подвешены 250 кг бомбы. Я лечу в звене Скрибко. У меня ведомый Саша Авралев. Группу ведет сам командир полка майор Бабернов.

Взлет производим парами. Для истребителя 250 кг большой груз, поэтому самолеты тяжело отрываются от земли у самого конца аэродрома. Убедившись, что все самолеты в сборе, командир полка берет курс на цель. Идем, не остерегаясь перехвата немецкими истребителями. Теперь не то время. У фашистов уже нет того преимущества в авиации, которое имелось у них год, даже пол года тому назад. Но ПВО города Керкинес по-прежнему опасна. Мы подходим к цели на высоте 3000 метров. Самая опасная высота, на этой высоте тебя достают все виды зенитных орудий, включая скорострельные мелкокалиберные пушки «эрликоны». Разрывы зенитных снарядов беспрерывно вспыхивали среди нашего строя, прерывистые ленты трассирующих снарядов «эрликонов» создавали впечатление, будто они прошибают самолеты. Но наш командир, не обращая внимания на разрывы снарядов, упорно пробивался к цели. Наконец цель под нами. Командир, а за ним и вся группа переводит самолеты в пикирование. Я, сохранив боевой строй, держусь на правом пеленге. Скрибко пикирует на небольшой транспорт, стоящий у причала. С высоты 700 метров сбрасываем бомбы. Самолет, высвободившись от груза, сразу становится легким в управлении и послушным. Выходя из пика, замечаю, две бомбы поразили цель. Мощные взрывы 250 кг бомб, сброшенные другими летчиками полка, разрушили портовые постройки, склады, нефтезерезвуры. Черный дым заволакивает портовую часть города. На обратном пути нас встречают несколько пар немецких истребителей. Они крутились вокруг нас, но подойти не осмелились. Проводив нашу группу до полуострова Средний, они отстали.

20 сентября 1944 года я впервые участвовал в нанесении «топ-мачтового» бомбометания. На задание вылетели 12 самолетов – два звена нашей эскадрильи и звено третьей АЭ, под командованием старшего лейтенанта Павлова С. Всю группу вел Батраков. Я, как и в предыдущем полете, летел в звене Скрибко, с ведомым Авралевым. Всех участников полета командир полка собрал на КП и ознакомил с боевой обстановкой. По данным разведки, в порт Керкинес идет конвой противника из 4 транспортов, под усиленной охраной боевых кораблей.

По конвою противника будут нанесены удары торпедоносной авиации и штурмовики. Наша эскадрилья нанесет «топ-мачтовое» бомбометание на траверсе мыса Эккери. Вылет по сигналу с КП.

Самолеты с подвешенными под плоскостями двумя ФАБ-100 были уже готовы к боевому вылету. Садимся по кабинам и ждем сигнала. Вот и зеленая ракета. Запускаем двигатели. Вылет парами, сбор на кругу. Летим правым пеленгом. Первым летит звено Батракова. У него ведомая пара Швайлах и Кондратов. Правее их наше звено и замыкает строй звено Павлова. Высота полета 1500 метров. Корабли противника увидели издалека, по дыму горящего транспорта. Видимо хорошо поработали наши торпедоносцы и штурмовики. На плаву находились два транспорта, один из них горел. Клубы черного дыма свечкой поднимались к небу. Вокруг крутились корабли конвоя. Рассматривать их было некогда. Корабли почти под нами. Немцы открывают по нашей группе огонь. В наушниках слышу голос Батракова: «Пошли» и вижу, как он круто переводит свой самолет в пикирование. За ним перешла в пикирование вся наша группа. Немцы усиливают зенитный огонь. Стала бить береговая батарея с мыса Эккери. От их разрывов, на пути нашей группы, поднимаются высокие водяные столбы. Вижу, Батраков со своим звеном атакует транспорт. Скребко – сторожевой корабль противника. Я направляю свой самолет на немецкий тральщик. С положенной дистанции я сбрасываю бомбы и крутым боевым разворотом выхожу из атаки. Авралов повторяет мой маневр. Молодец. Держится хорошо. Бомбы наши попали в цель. Тральщик окутался белым паром, видимо попали в котел. И еще, замечаю, что один наш самолет сел на воду и летчик пытается залезть в надувную лодку. Значит, он невредим. В это время услышал голос Павлова по радио: - Скребко, лети за катерами на Пуманку, я прикрою его. – Понял, лечу, - и наше звено полетело на Пуманки, где базировались наши торпедные катера. Они, если не участвовали в боевых операциях, все равно находились в боевой готовности, как спасательное средство. Десять минут полета и мы над Пуманкой. По радио (они были настроены на нашу волну) и эволюцией передаем, чтобы они срочно вышли на спасение летчика. Не прошло и двух минут, как два катера, на максимальной скорости, уже неслись по направлению к мысу Эккери. Но, как они не торопились, до места нахождения летчика им пришлось плыть минут 40. Заметив наши катера, немецкая батарея с мыса Эккери открыла по ним огонь. Но катерники не дрогнули. Они маневрируя между взрывами снарядов, подошли к летчику, который так и не смог взобраться на маленькую, верткую надувную лодку, а только держался руками, положив голову на борт. Он уже был без сознания. Его подняли на борт и взяли курс на базу. Мы тоже произвели посадку на Пуманке, так как горючее было на исходе.

Посетили пострадавшего, это оказался Виктор Кондратов. Во время атаки, он врезался в столб воды от разрыва крупнокалиберного снаряда. Мотор сразу отказал. Он ударился лицом о прицел и на какое-то время потерял ориентацию. Но, приди в себя, он смог отвернуть самолет с боевого курса, используя скорость, спланировать и произвести посадку на воду.

Несмотря на то, что Кондратов находился в воде Баренцевого моря больше часа, потерял много крови, у него был разбит лоб и нос, он выжил. Выжил потому, что он постоянно занимался обтиранием холодной водой летом и зимой.

Вернувшись на свой аэродром мы узнали, что такую же участь чуть не пережил и Швайлах. Он врезался в водяной столб крылом и привез домой вмятину в крыле, почти 30 см глубиной.

1944 год подходил к концу. Наши войска, громя противника, наступали на западе. Уже были освобождены: Крым, Украина, Белоруссия, Прибалтика. Только на правом фланге огромного фронта, наши войска не проявляли активности, как на центральном направлении. Но мы чувствовали, что вскоре и на нашем фронте начнется наступление. Чувствовали это и немцы. Но, выполняя приказ Гитлера – во чтобы то не стало удержать Киркенес и Петсамо, в районе которых велась добыча важнейшего для Германии стратегического сырья – никеля. Лапландская группировка гитлеровцев еще глубже вгрызлась в гранитные сопки Заполярья.

Используя природные условия, они построили глубокоэшелонированную оборону. В течении трех лет возводился лапландский вал. По всему фронту тянулись надолбы и противотанковые рвы, густые минные поля и проволочные заграждения, бронированные огневые точки, укрытия и траншеи. Они укрепили все горные перевалы, лощины, дороги, а господствующие высоты были превращены в настоящие крепости.

Несмотря на огромные потери на восточном фронте, немцы держали на севере значительные силы. Всего в Петсамо-Киркенесской группировке насчитывалось в описываемый период 53 тыс. солдат, 770 орудий и минометов, 160 самолетов всех типов и 200 кораблей (маршал К.А. Мерещков «Войска переходят границы»).

Фашисты не думали выводить с севера свои войска, наоборот, в ожидании нашего наступления решили подбросить на север свежие силы, что проявилось в возросшей интенсивности перевозок морем. На это нам пришлось ответить активными действиями на коммуникациях.

Перед подводными лодками, торпедными катерами и авиацией командованием флота была поставлена задача – полностью блокировать порты Петсамо и Киркенес. Не пропускать и не выпускать ни одного транспорта. Поэтому, мы – авиаторы, совместно с торпедными катерами и подводными лодками включились в ожесточенную схватку с фашистами задолго до начала сухопутного наступления и продолжали до полного разгрома немецких войск на севере. Только за период с 7 по 30 октября 1944 года, гитлеровцы потеряли 39 транспортов и 15 боевых кораблей (Кольштин И.А. «В глубинах полярных морей», стр. 308).

Для удобства нанесения ударов по коммуникациям, базам и другим объектам противника, на маленьком аэродроме Пуманки (полуостров Средний), были сосредоточены два авиационных полка: - 46-й штурмовой полк, командир Герой Советского Союза Демьян Осипович Осыко, две эскадрильи 20 ИАП, на самолетах Як-7 и наша эскадрилья.

Здесь же, в глубине губы Большая Волоковая, в бухте Пуманки, базировались наши торпедные катера. Не раз мы выручали катерников в бою, но и они не оставались в долгу, спасали наших летчиков подбитых и севших на воду.

О том, насколько были активными наши действия по объектам противника, показывают записи в моей летной книжке того времени:

28.09.44 г. – сопровождение Ил-2 и нанесение бомбового удара по конвою противника в Буге-фиорда;

29.09.44 г. – сопровождение Ил-2 и нанесение бомбового удара по порту Линакамари;

30.09.44 г. - сопровождение Ил-2 и нанесение бомбового удара по переднему краю горы Тунтури;

03.10.44 г. - сопровождение Ил-2 и нанесение бомбового удара по батареям Пумера-Ниemi;

04.10.44 г. - сопровождение Ил-2 и нанесение бомбо-штурмового удара по НП группы «Норд»;

04.10.44 г. - сопровождение Ил-2 и нанесение бомбо-штурмового удара по батареям. Цель Б-1;

и т.д.

Здесь я записал боевые действия с моим участием. Кроме того, по немцам наносились удары авиацией северного флота и с других аэродромов.

Мне запомнился бой нашей эскадрильи во взаимодействии с торпедными катерами. Наш разведчик, шестого апреля 1944 года, обнаружил конвой противника северо-западнее Барды. Шли шесть крупных транспортов, курсом на восток. Их сопровождали три эсминца и около двух десятков сторожевых кораблей и морских охотников. Нашей эскадрилье командованием была поставлена задача – нанести «топ-мачтовый» бомбовый удар, прикрыть атаку торпедных катеров и сопровождать их на базу. Место удара у мыса Стура-Эккерей.

В расчетное время наша эскадрилья появилась в воздухе. Командир Батраков берет курс на запад. Я лечу в паре с Авралевым, в составе звена Скрибко. Через несколько минут мы нагоняем наши катера. Впереди показался конвой противника. Над конвоем кружились истребители прикрытия. Сколько? Трудно сказать, но не очень много. Батраков, не обращая внимания на «мессершмиттов» и густую завесу зенитных снарядов, идет прямо на транспорты. «В атаку». Скребко переводит свой самолет в пике.. за них и я. Выбираю себе цель – последний в колонне транспорт. Теперь все мое внимание – выдержать высоту ибросить бомбы с положенной дистанции. Корабль быстро приближается. Я лечу ниже надстроек огромного транспорта. Вот кажется положенная дистанция. Я нажимаю на кнопку бомбосбрасывателя и рву самолет вверх и влево. Мелькают мимо мачты корабля. Проскочил, не задел. Сразу осматриваюсь. Авралев на месте. Скрибко с ведомым тоже вышли из атаки. Бомбы, сброшенные нами, цель поразили. А где «мессера»? Они здесь. Мелькают на максимальной скорости среди нас, ищут жертву. Они действуют методом «шило», в бой не ввязываются, а ищут отставших. Но мы начеку. Сбросив бомбы, мы тоже превратились в истребителей и теперь нас просто так не взять, тем более, что у нас численное превосходство. Эскадрилья быстро собирается, принимает боевой порядок и идет встречать наши катера. Они уже подходят к цели. Катера шли в атаку широким фронтом, прямо на крупные транспорты, не обращая внимания на быстроходные и маневренные боевые корабли. Я залюбовался их атакой. Они шли выдерживая строй «фронт» на максимальной скорости. Немцы увлеклись отражением нашего удара, поздно заметили новую опасность, а когда заметили было уже поздно. Катера приблизились на минимальное расстояние, выпустили торпеды и повернувшись «все вдруг», начали отход от конвоя. Но здесь немецкие корабли сопровождения обрушили на них губительный огонь. Торпедные катера юркие, быстроходные, но они «слепые». Среди высоких морских волн, среди фонтанов о разрывов снарядов, то и дело натыкаются на немецкие корабли охранения. Строй их распался. Теперь они прорывались по одному. Мы видя, что торпедные катера попали в трудное положение, усилили штурмовку немецких кораблей. В это время, я заметил, что один из наших катеров взял курс на северо-запад. Мне пришлоось догонять его и, покачивая крыльями, указать курс на восток. По моему примеру, другие летчики помогли катерам собраться вместе и взять курс домой, на Пуманки.

После узнали, что удар наш был успешным. По данным разведки, мы, совместно с катерами, потопили 2 эсминца, 4 транспорта и 2 СК. Наши потери – один катер. Экипаж был снят другим катером, который сопровождал и направлял наш летчик.

Наконец-то настала наша очередь гнать фашистов с севера. 7 октября 1944 года, в 8.00 часов, после артиллерийской подготовки, пошла в наступление наша сухопутная армия. Главный удар наносил 131-й стрелковый корпус, куда входили две стрелковые дивизии – 10-я гвардейская и 14-я. Это были те самые дивизии, которые осенью 1941 года, преградили путь немецко-фашистским захватчикам на Мурманск. Командовал ею генерал-майор Худаков. Он наступал, охватывая левый фланг противника на озеро Чапр. Правее наступал 99 корпус.

131 корпус, в первый же день, взломав немецкую оборону, достиг реки Титовка. (К. Мерецков, «На службе народу»).

9 октября 1944 года, в 02.00 часов ночи, двинулись в наступление морские пехотинцы, занимавшие оборону на самой крайней оконечности правого фланга огромного фронта, от Баренцевого до Черного морей. Этого дня мы ждали как праздника.

Восьмого октября, вечером, весь Пуманский гарнизон: летно-технический состав, представители баз Пуманского гарнизона и другие обслуживающие подразделения, были со-

бранны в большом капонире, на аэродроме. Выступал сам командующий ВВС СФ полковник Преображенский. Его речь была короткой.:

- Завтра с утра начинаем действовать. Сегодня ночью перейдет в наступление пехота на перешейке полуострова Средний. Одновременно будет высажен морской десант, правее горы Тунтури, в тыл противника. Задача летному составу — помочь наступающей пехоте. Техническому составу — готовить матчасть так, чтобы не было задержки в вылете. Обслуживающему персоналу обеспечить летный состав всем необходимым — теплой одеждой, питанием. И закончил свою речь. — А теперь отдохнать, завтра будет трудный день.

Но нам не хотелось спать. У нас было праздничное настроение. Завтра наступление. Дождались! Я с группой летчиков пошел на пирс, смотреть на моряков, грузившихся на катера. Они через два часа будут высажены в тылу врага, и поэтому у них было тоже оживленное настроение.

Мы вернулись в землянку и собирались уже спать, как вдруг вздрогнула земля от мощного гула, доносившегося со стороны фронта. Мы все выбежали из землянки и были поражены удивительным зрелищем. Весь перешеек, вдоль горы Тунтури был охвачен огненными вспышками.

Утро нас разочаровало. Шел густой снег и шел он целый день. мы сидели без дела и ждали погоды.

Тем временем наша пехота штурмовала гору Муста-Тунтури, им помогали моряки, высадившиеся ночью в глубине фиорда Магти-Вуоно. Неожиданное появление наших моряков в тылу немцев, решило исход сражения, непрступная гора Тунтури была взята нашими войсками.

Преодолевая упорное сопротивление немцев, наша пехота, совместно с моряками, упорно продвигались на юг, чтобы выйти в тыл немецким войскам, расположенным вдоль реки Западная Лица.

В ту же ночь, группа морских охотников, под командованием старшего лейтенанта Ляха, восточнее входа в Печенгский залив, высадила разведывательный отряд капитана Барченко-Емельянова и старшего лейтенанта Леонова. Разведчики вышли к мысу Крестовый и в жестокой рукопашной схватке овладели артиллерийской батареей. Этим было устранено главное препятствие для десанта в порт Линахамари.

10 октября, утром, наконец-то погода улучшилась. Мы быстро садимся по кабинам, запускаем моторы и парами устремляемся в воздух, берем курс на линию фронта. На разборах перед наступлением была договоренность, что передовые части наземных войск обозначат себя зелеными ракетами, дымовой шашкой, белыми полотнищами, кострами. Но подлетая к линии фронта, никаких вышеуказанных сигналов не заметили. Только безотказно действовали наземные радиостанции. С помощью их, мы благополучно отбомбились по позициям противника. Но тактику надо было срочно менять. Дело в том, что за сутки наши войска намного продвинулись вперед, причем не сплошным фронтом, а вклинились в более слабые места обороны противника. Кое-где сильно укрепленные позиции противника остались в тылу наших войск. Уничтожить бетонированные укрепления противника у пехоты не было средств. Танки и самоходные орудия, а также «катюши», на севере невозможно было применять из-за бездорожья, болот и крутых сопок. Единственная подмога у пехотинцев — полевая артиллерия. Поэтому авиатором, пришлось заменять и танки, и пушки, и «катюши». Нам в большинстве случаев приходилось действовать по точечным целям: ДОТы, батареи, отдельные огневые точки противника, поэтому для указания точного места расположения цели и корректировки, штаб ВВС срочно послал на линию фронта дополнительно своих представителей, обеспечив их радиостанциями. Вылеты на линию фронта мы стали делать не большими группами самолетов, а парами, звенями. Теперь наш вылет на задание проходил примерно так. Подлетев к линии фронта, вызываешь по радио:

- «Факел-1», «Факел-1», я Джуглаев. Подхожу к тебе.

Но так как я с воздуха его не вижу, он начинает наводить вас на себя.

- Я «Факел-1», вижу вас. Идите прямо. Хорошо. Теперь левее на 30°. хорошо. Находитесь надо мной. Ходите здесь.

Мы с бомбами начинаем кружить над указанной точкой. Через несколько минут, с ва голос представителя:

- Джулаев. Вы меня слышите?

- Слышу.

- Идите от меня курсом 170°-190°, видите впереди в двух километрах сопку. Проштумайте ее левый склон. Там находится ДОТ противника. Мешает продвигаться пехоте.

Мы штурмую. Немцы, притаившиеся в бетонных укреплениях, видя что обнаружены открывают ответный огонь. Я теперь точно вижу их огненные точки. Командую ведомому:

- Заходим снова и сбрасываем бомбы;

В ответ слышу голос Авралева

- Понято. Сбрасываем бомбы.

Я набираю положенную высоту и с крутого пикирования сбрасываю бомбы на ДОТ противника. Задание выполнено. Беру курс на аэродром. Вслед слышу голос «земли»:

- Спасибо за работу. Быстрее возвращайтесь.

На аэродроме нас быстро направляют горючим, боеприпасами, подвешивают бомбы снова в небо.

За день наши летчики успевали сделать 5-7 вылетов. Мы просто висели над линией фронта, помогая нашим пехотинцам громить врага. Летать над линией фронта приходило на высоте 200-300 метров и ниже, поэтому по нам немцы били из всех видов оружия. Когда на наших самолетах техники насчитывали десятки пробоин от автоматов и крупнокалиберных пулеметов. У меня автоматная пуля пробила фонарь кабины в нескольких сантиметрах от лица.

Выписка из летной книжки:

11.10.1944 г. - Сопровождение Ил-2 и нанесение бомбо-штурмового удара по живой силе противника на Н-122:

11.10.1944 г. - Нанесение бомбо-штурмового удара по живой силе противника в районе Уста-Ярви и по колонне автомашин;

11.10.1944 г. - Нанесение бомбо-штурмового удара по транспорту противника в районе Бек-фиорда;

11.10.1944 г. - Нанесение бомбо-штурмового удара по батарее на мысе Ристе-Ниemi.

Перед заходом солнца меня срочно вызвали к командующему ВВС. Полковник Прображенский спросил меня:

- Говорят, Вы служили в разведполку.
- Так точно, товарищ полковник!
- Вы, видимо, хорошо знаете район вылета? Нужно точно указать грузовому молету место сброса боеприпасов и продуктов нашим войскам, попавшим в тяжелое положение. Туда уже летал наш самолет, но сбросил не точно. К сможете?
- Какой район, товарищ полковник?
- Мыс Крестовый. Он маленький, а сбросить надо точно.
- Укажу товарищ полковник.
- Тогда летите. «Бостон» уже наготове. Он взлетит за Вами.

Я бегу к самолету. Быстро запускаю мотор и выруливаю на старт. За мной выруливает «Бостон». Уже наступают сумерки. До цели лететь несколько минут. Лечу на бреющем. Вот и Крестовый. Он расположен в Печенгском заливе (Петсамо-Вуона), напротив порта Лахамари. Подлетев к мысу, закладываю вираж, и ищу своих окружавших. Сначала ничего было видно. Но заметив, что самолет свой, пехотинцы вышли на открытое место. Их увидел

с самолета «Бостон». Сделав еще один круг, он точно сбросил свой груз, прямо на наших бойцов. Я сделал еще один вираж, чтобы убедиться в точности сброса и лечу домой. Просадку пришлось производить при фонарях «летучая мышь».

12 октября, целый день штурмовали подходы к мысу Крестовый, уничтожая прорвавшихся в тыл нашего десанта врагов, а также не допустить высадки немецкого десанта с западного берега фиорда на восточный, в тыл наших войск.

На четвертый день, с упорными боями, наши войска достигли дороги Петсамо-Салмиярви западнее поселка Луостари и перерезали ее. Противник лишился главной коммуникации. 127 стрелковый корпус занял аэродром Луостари и двинулся на город Петсамо. 13 октября 1944 года, два дивизиона торпедных катеров, под командованием Героя Советского Союза капитан-лейтенанта Шабалина и капитана III ранга Коршуновича, вместе с морским охотником капитана III ранга Зюзина, ворвались в порт Линахамари и высадили там десант морской пехоты, которые после упорного боя овладели городом и портом.

15 октября был взят город Петсамо. Фашисты начали отступать на запад по всему фронту. Теперь перед нами стояла задача уничтожать отступающих немцев. Дорог на севере немного, поэтому колонны отходящего противника обнаружить было не сложно.

14 октября два звена наших самолетов, в том числе и я с ведомым, прочесывали дорогу на Салмаярви и обнаружили колонну, состоящую из сорока автомашин. Перестроившись в пеленг, пошли в атаку с хвоста колонны. Немцы открыли огонь из скорострельных пушек и крупнокалиберных спаренных пулеметов, установленных на машинах. Приблизившись на 800 метров, мы тоже открыли огонь. Теперь кто кого. Увлекшись атакой, мы снизились до 100 метров. Обычно бомбы ФАБ-100 положено сбрасывать с высоты 200 метров, не ниже. Иначе неизбежно поражение осколками и взрывной волной своего же самолета. Здесь же, во время штурмовки, мы сбрасывали их с высоты 100 метров и даже ниже. Мой самолет летит как по ухабам, от взрывных волн. Пролетая точно над колонной я тоже нажимаю кнопку бомбодержателя. Тем временем, наш ведущий развернувшись на 180°, идет на штурмовку колонны. Мы поливаем немцев из 6 крупнокалиберных пулеметов, установленных на каждом самолете. Фашисты выпрыгивают из машин, мечутся вдоль дороги, прячутся за валуны. Но наши пули находят их повсюду. У нас нет жалости. Сделав три захода, израсходовав полностью боеприпасы, прекращаем штурмовку. Колонна полностью разгромлена.

25 октября, наши войска перешли государственную границу и освободили город Киркенес.

27 октября заняли город Наутси.

28 октября война на суше закончилась.

6 декабря 1944 года, газета «Правда» писала: Героическая защита Заполярья войдет в историю нашего народа как одна из самых ярких, самых запоминающихся страниц. Здесь враг был остановлен осенью 1941 года. Здесь находился участок, где врагу в течение всей войны не удалось перешагнуть линию нашей государственной границы»...

С освобождением Севера у летчиков война не кончилась. От немецких захватчиков было полностью освобождено советское Заполярье, но их военно-морской флот, базируясь в глубоких и удобных фиордах Норвегии, продолжал активные боевые действия на наших морских коммуникациях. Особенно зверствовали фашистские подводные субмарины.

К нам на Север, в порты Мурманск и Архангельск, продолжали приходить союзные конвои. Против них в основном и действовали немецкие подводники. Они обнаглели до того, что атаковали наши транспортные суда у самого входа в Кольский залив. Летчики нашего полка с подвешенными противолодочными бомбами, барражировали над кораблями с утра до ночи, сменяя друг друга в воздухе. Торпедоносцы 5-ой минно-торпедной дивизии часто летали на свободную «охоту» в глубокий тыл противника и уничтожали их боевые корабли на переходах и пирсах.

С освобождением портов Петсамо и Линнахамари, командованию Северного флота потребовалось перебросить в эти порты большое количество разных грузов для их восстановления, а также освоения новых освобожденных районов, переброска этих грузов осуществлялась по морскому пути. Сухопутной дороги Мурманск-Петсамо в то время не существовало.

Для прикрытия наших кораблей от подводных лодок и самолетов противника, наш полк был переброшен, 20 февраля 1944 года, на бывший немецкий аэродром Луостари. Это был самый аэродром, где в 1943 году базировались 97 только одних истребителей. противово-воздушная оборона аэродрома состояла из 180 орудий различного калибра. Много летчиков Северного флота сложили здесь свои головы, участвуя в налетах на этот аэродром. Погиб здесь и сержант Кольхаев, мой однокашник.

День победы, 9 мая, я встретил здесь, на боевом посту. Мы, с моим ведомым, сидели в готовности № 1, вдруг вижу, в нашем городке творится что-то невообразимое. Все люди маленького гарнизона, как сумасшедшие, выбегают из землянок, носятся по улицам, стреляют вверх из пистолетов и винтовок, пускают ракеты. Нам покидать самолеты нельзя, но узнать, что происходит хочется. Я говорю своему товарищу:

- Пошли кого-нибудь из свободных людей, узнать в чем дело.

Он послал в поселок моториста. Через некоторое время он бежит обратно и кричит:

- Победа! Победа! Ура!!!

Так я встретил День Победы над фашистскими захватчиками.

Победа! Какое это дорогое слово. Почти 4 года мы ждали этого дня. Нет, мы не ждали, мы шли к нему, сквозь жестокие бои, теряя друзей и товарищей: Из 26 прибывших на Север со мной выпускников авиационного училища им. Сталина, осталось в живых, и закончили войну только трое: Андрей Николаев, Николай Попов и я.

Дорогой ценой досталась нам Победа!

2 мая 1946 года, в честь Победы над фашистской Германией, командование Военно-воздушных сил Северного флота, решило организовать воздушный показной бой между двумя парами истребителей. На это праздничное зрелище были приглашены и офицеры флота, во главе с командующим СФ адмиралом А.Г. Головко.

«Бой» должен был проходить между летчиками гвардейского истребительного полка, которые летали на самолетах «Аэрокобра» и нашим полком, летавшим на «Киттихаук». Гвардейцы выставили на состязание своих лучших летчиков: командира эскадрильи капитана Гредюшко и младшего лейтенанта Кириллова. Из нашего полка командир выбрал меня с моим штатным ведомым младшим лейтенантом Виктором Сумниным.

Условия боя были явно не равными. Самолет «Аэрокобра» по своим тактико-техническим данным намного превосходил «Киттихаук». Имела большую скорость, большую вертикаль, да и по маневренности не уступала «Киттихаук». Но я не терял надежды. Готовился к бою тщательно. Обдумывал все варианты маневров, которые могут привести к победе. С ведомым подробно разобрал тактику ведения «боя».

28 апреля, командир дивизии решил провести воздушный предварительный бой над нашим аэродромом.

Известие, что будут соревнования между двумя полками, быстро облетело наш гарнизон. К моменту нашего вылета весь гарнизон высыпал на улицу, чтобы посмотреть, как «Аэрокобра» будет избивать «Киттихаук», то есть нас. В победе пары Гредюшко над моей парой никто не сомневался.

Задачу нам поставил сам командир дивизии, Герой Советского Союза, полковник Авдеев М. Выстроив нас, четырех «дракунов», он сказал:

- Бой будете вести над аэродромом. Наберите высоту 1000 метров и расходитесь. Сойдитесь здесь же на высоте 50 метров. Справитесь? Смотрите, будете «драться» на малой высоте. Не сорвитесь в штопор. Понятно? Вопросы есть? Тогда по самолетам.

Вылетели первыми. Строем прошли над аэродромом, разошлись на 180° и снова сошлись на высоте 50 метров. Бой продолжался минут 15. к удивлению болельщиков, он закончился полной нашей победой. Мы не только зашли им в хвост, но расчленили и разогнали их пару.

Подробно об этом бою напечатано в газете «Североморский летчик», корреспондентом капитаном Дубининым. Поэтому я не буду подробно описывать. (Статья прилагается)

На земле нас встретили с ликованием. Ведь никто не предполагал, что на самолете «Киттихаук» можно победить летчиков летавших на «Аэрокобре». Это было невероятно. Но никакого чуда не было, просто мы с Сумниным владели своими самолетами лучше, и бой провели смело и целеустремленно.

Собравшись вместе, мы подошли к командиру дивизии с докладом о выполнении задания. Он похвалил нас с Сумниным и объявил благодарность за грамотное ведение воздушного боя. Потом обратился к Гредюшко:

- Что же вы позволяете гонять себя «Киттихаук»? ведь «Кобра» отличный самолет. А пара Джулаева издавалась над вами. Позор!

Гредюшко нечего было сказать в свое оправдание. Он только пыхтел и краснел. Зато я понял, что 2 мая он, во что бы ни стало, постараётся взять реванш.

Надо было готовиться к предстоящему основному «бою». Теперь победить их будет труднее, они узнали мою тактику, учатся и свои ошибки. Но самое главное, они постараются использовать преимущество своего самолета. Командир гвардейского полка не пожалел даже свой самолет. Отдал ведомому – Кириллову.

Теперь у них у обоих были самолеты с новыми сильными моторами. Я тоже попросил у нашего командира полка Баберова его самолет для Сумнина. У него был самолет с изношенным мотором, но он отказался.

Ты постарайся победить противника умом, а не техникой.

Он был упрямый старик и хотел чтобы мы победили именно на этих самолетах, чтобы показать командиру гвардейского полка, что дело не в технике, а в летчиках.

Умом, легко сказать умом. А что придумаешь? Я решил облегчить самолет. Приказал технику снять все лишнее: вооружение, боеприпасы, заправить самолет только на 30 минут полета. А насчет тактики ведения воздушного боя, решил действовать по ходу боя.

И вот настал день состязания. 2 мая в 8 часов утра мы с Сумниным были уже на аэродроме у самолетов. К нам на легковой машине подъехал комдив Авдеев. У него в машине уже сидели Гредюшко и Кириллов. Я подбежал к нему с докладом, но он перебил меня:

- Садитесь в машину, поедем к командующему. Он сам поставит задачу.

Мы с Сумниным сели в машину. Через несколько минут были в поселке Грязное, где находился штаб BBC. В кабинет вошли все. Командующий BBC СФ генерал-майор Петров в кабинете был один. Видимо ждал нас. Полковник Авдеев доложил о нашем прибытии.

Генерал подробно разъяснил нам как вести «бой», - где и на какой высоте. Особенно подчеркнул:

- Не увлекайтесь боем и сразу прекращайте по команде с земли.

Получив задание, мы вернулись на аэродром.

Комдив Авдеев сказал:

- Принимайте самолеты и будьте готовы к вылету примерно через час. Сидите в готовности. Я Вам дам команду по радио.

Техники уже подготовили и прогрели моторы. Мы еще раз проверили матчасть, еще раз уточнили с Сумниным порядок ведения боя.

- Самое главное для тебя – не отставать от меня, держаться в паре, -

Предупредил я Сумнина.

Мы сели в кабину и стали ждать сигнала. Примерно через час услышали голос полковника:

Гредюшко. Джулаев, как меня слышите?

Слышишь хорошо.

Запускайте моторы и выполняйте задание.

Есть выполнять задание.

Мы быстро запускаем моторы и первыми идем на взлет. Парадным строем проходим над командным пунктом. Здесь за нами наблюдают гости, во главе с командующим флота адмиралом Головко и жители поселка, собравшиеся посмотреть на редкостное зрелище. Проходим до горы Мещукова. Разворачиваемся на 180° и бреющим полетом по Кольскому заливу снова идем к поселку Грязное. Над КП я резким правым разворотом на 90° рисуя с парой Гредюшко. Полностью даю газ и на предельной скорости набираю высоту. Теперь у меня одна задача, - набрать как можно больше высоты до команды с КП – «Разворот на 180°». Я карабкаюсь вверх. Мотор звенит на максимальной мощности, стрелка альтиметра отсчитывает набранную высоту. У меня только одна мысль – победить. А победит тот у кого больше высота, а при схождении больше скорость. Когда альтиметр показал высоту 1300 метров, услышал команду по радио: «Сходитесь».

Разворачиваюсь на 180° с набором высоты, а положено со снижением. Это моя одна хитрость. За время разворота я набрал еще несколько десятков метров. Сумнин, имея на самолете более слабый мотор, при наборе высоты отстал от меня, но я дал ему команду развернуться раньше меня, теперь он летел впереди меня. Это моя вторая хитрость. Развернувшись на 180°, я бросаю свой самолет в крутое пикирование. Увлекаемый собственным весом и тягой мотора в 1215 л.с. самолет несет к земле, набирая скорость. Указатель скорости бежит по шкале ... 400, 500, 600 км/час. Впереди показалась пара Гредюшко, идущая мне в лоб. Я обгоняю Сумнина. Скорость 700-720. Поравнявшись с «противником» я плавно, но энергично беру ручку на себя. Машина послушно взмывает вертикально вверх. Я слился в единое с самолетом. Победившими губами шепчу ему:

- Не подкачай, дорогой, не отставай, жми!

И он не подкачал, вытянул на высоту «противника». Гредюшко ложится в крутой вираж. Я не замедлил воспользоваться его ошибкой. Используя преимущество своего самолета на горизонтальных, я зашел ему в хвост. Но рано я торжествовал. Гредюшко не пошел на вертикаль, как я ожидал, а начал восходящей спиралью набирать высоту. Я этого боялся. Имея слабее по мощности моторы, да и весом «Киттихаук» тяжелее, чем у «противника», мы стали отставать. Они выше нас уже на 50 метров, на 100. Я выжимаю из своего самолета все, на что он способен, но напрасно. Дистанция увеличивается. Авдеев, наблюдавший за боем, не выдержал:

- Так, так Гредюшко. Набирай высоту. «Киттихауки» отстают.

Эти слова обожгли меня, как удар кнута. – Ах так! Значит комдив хочет победы Гредюшко. Не бывать этому!!!

Я перевожу свой самолет еще на больший угол набора высоты. Скорость минимальная, 230, 220, дальше уменьшать нельзя. Машина дрожит на критических углах атаки. Вот, вот свалится в штопор. Пот льется градом с моего лица, нервы напряжены до предела. А «противник» забирается все выше и выше. И, когда я думал – «все», они свалились на нас сверху. Первая их атака неудачная. В этом «виноват» мой маневр. Я держался строго под ними, поэтому они не могли меня «поразить», и проскочили мимо. Но у них больше скорость и они могут сделать удачную вторую атаку. Но все равно я рад, что они перешли на «вертикаль». По крайне мере, теперь все зависит от мастерства пилотажа, а не от мотора. Первая вертикаль, вторая, третья и я снова стал приближаться к его «хвосту». Он, заметив это, бросает свой самолет в отвесное пике. Я за ним. Вдруг он резким маневром ставит свою машину

вертикально вверх. Я еле успевал повторить его маневр, но через секунду я тоже мчусь вертикально вверх. Я преследую его. Но скорость падает. 300, 270, 250! Я начал валить свой самолет на бок, переводя его в пикирование, и в это время увидел, самолет Гредюшко резко лег на спину, перевернулся через нос и стал падать.

Я знал, как трудно выходит из штопора «Аэрокобра», поэтому очень встревожился, когда мимо меня, беспорядочно кувыркаясь, пролетел самолет Гредюшко. Высота у нас была примерно 1500 метров. Маловато, но не напрасно Гредюшко считался лучшим летчиком полка, он смог вывести самолет из штопора на предельно малой высоте, всего 50 метров. Так наши показной бой чуть не окончился трагедией. По этой причине никаких торжественных встреч победителей не было. Только несколько дней спустя, меня и Сумнина сфотографировали у боевого знамени части, и командир полка от имени командира дивизии вручил нам грамоту «Лучшему воздушному бойцу соединения». Так простой парень из Ачикулака осуществил свою мечту и стал лучшим летчиком полка и дивизии.

СПИСОК

Выпускников ВМАУ им. Сталина, 20 февраля 1943 года

Направлены в ВВС КБФ.

Павлюков
Катухов
Куликов
Аллатов
Сергеев
Шарипов

Направлены в ВВС СФ.

II ГИАП
Подрез
Пилиюс
Петров
Харкевич
Мазюков
Кисиленко
Каушан

78 ИАП
Кравченко И.И
Шахов
Машонкин
Николаев
255 ИАП
IAЭ
Копылов
Колыхаев
Черняков

II АЭ
Медведев
Кравченко М.П.
Мартыненко
Свиридов
Щелканов
Джулаев



1933



1934



1940



1940



1941



1943



1944



1944 г, техник Божко.



Киттихак, 1944 г.



1944 г.



Титаренко В.



Кондратов В.



Николаев А.



Авралев



Веников В.



Кирилов Н.



Рубан Н.



Сумнин В.



Пилюс



Быченко А.

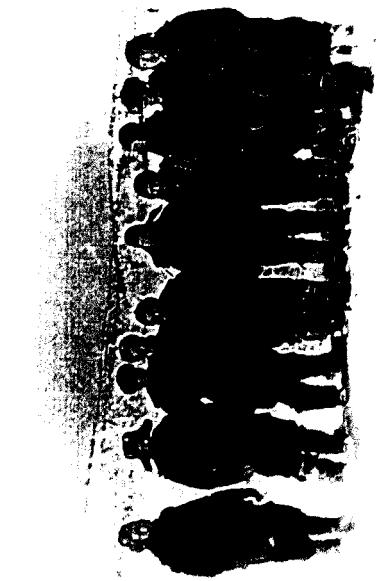


Кожевников Н.



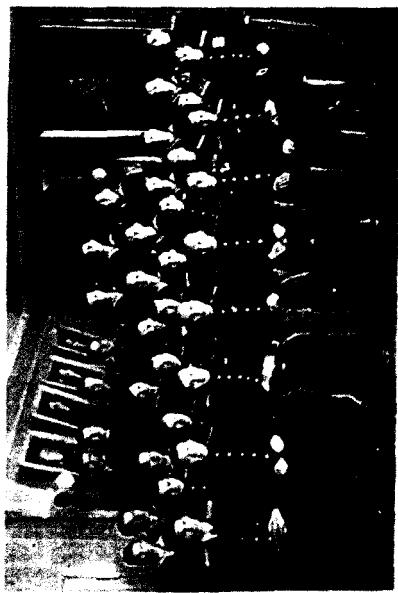
Корякин К.
техник звена

После парашютных прыжков
Малый аэродром. 1953 г.

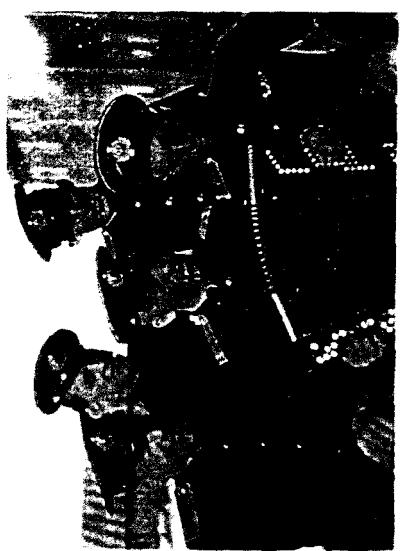


Луастари, 1946 г.

Дом культуры.
Малый аэродром. 1951 г.

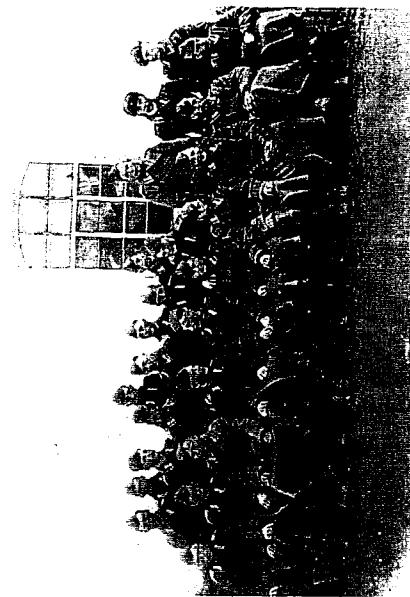


Луастари, 1945 г.





Урсанты Ставропольского
аэроклуба, 1940 г.
центр первых инструкторов
Катамадзе



Курсанты-выпускники
военно-морского авиаучилища
им. И. В. Сталлина



Миг-15, 1950г.
Листайи



Подполковник запаса
Джулаев Г. С., 1994 г.



Лучшему воздушному бойцу части,
победителю в показательном
воздушном бою с «Аэрокобрами»
20 апреля 1946 г.