

ВАСИЛИЙ
РЕШЕТНИКОВ

ЧТО БЫЛО –
ТО БЫЛО



временный

ИЗБРАННИКИ ВРЕМЕНИ



Эпохальные мемуары

Василий Решетников

**Что было – то было.
Избранники времени**

«Яуза»

2020

УДК 82-311.6
ББК 84(2Рос)

Решетников В. В.

Что было – то было. Избранники времени / В. В. Решетников —
«Яуза», 2020 — (Эпохальные мемуары)

ISBN 978-5-00155-147-8

К СТОЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ПРОСЛАВЛЕННОГО ЛЕТЧИКА, КОМАНДУЮЩЕГО ДАЛЬНЕЙ АВИАЦИЕЙ СССР! Полное издание мемуаров Героя Советского, заслуженного военного летчика СССР, бомбившего Кенигсберг и Берлин, стоявшего у истоков Aviации Дальнего Действия и командовавшего «дальниками» более десяти лет. Имя Василия Васильевича Решетникова (р. 1919) носит один из сверхзвуковых стратегических бомбардировщиков-ракетоносцев Ту-160 ВВС России. Эта книга – захватывающий рассказ о взлете «сталинских соколов» и подвигах поколения Победителей; о великих людях великой эпохи, которых автор знал лично, – Чкалове и Байдукове, Леваневском и Громе, Голованове, Судце и Молодчем; о становлении прославленной Дальней Aviации СССР, легендарных авиареко́рдах и авианалетах на логово Гитлера; о тех, кто «летал и жил, опережая время» и был «обречен на подвиг».

УДК 82-311.6

ББК 84(2Рос)

ISBN 978-5-00155-147-8

© Решетников В. В., 2020

© Яуза, 2020

Содержание

Что было – то было	6
Элитная сборная	6
Эскадрилья инструкторов	10
Если ночь для избранных...	29
Конец ознакомительного фрагмента.	43

Василий Решетников
Что было – то было. Избранники времени



Что было – то было На бомбардировщике сквозь зенитный огонь

*В тусклых зеркальцах прошлых дней
С зыбкой точностью отражалась
Жизнь, что, право, куда сложней,
Чем до этого нам казалась.*

Ярослав Смеляков

Элитная сборная

Транзитный, не очень скорый. Берлинский дебют.

«Ну, этот – ненадолго»...

Старые пилоты терпеть не могли летать пассажирами. Все им казалось, будто тот чудак, что сидит там впереди, за баранкой, не так взлетает, не туда летит. Но судьба иногда испытывала их предубеждения. Правда, на этот раз пассажирствующим пилотов занимали страсти совсем иного свойства: их вызывали на фронт...

В полумраке огромного, дребезжащего всеми заклепками фюзеляжа, подстелив себе самолетные чехлы, бывалые вояки уже не первый день теснились друг к другу, коротая застывшее время в беспокойной дреме. В кожаных на меху пальто-регланах трудно было разобрать их звания, но, скрывая под меховым воротником и свои петлицы, я чувствовал себя среди них вполне независимо, однако не навязывался ни в близкое соседство, ни в собеседники, интуитивно понимая, что в отличие от меня они все-таки старшие и не молодые командиры.

Тяжелый четырехмоторный бомбардировщик «ТБ-3», давно утративший боевые качества, шел издалека, от самого Тихого океана, подбирая на попутных аэродромах летчиков и штурманов, назначенных в новый, еще формировавшийся ночной дальнебомбардировочный полк. Заночевав последний раз на приволжском аэродроме и приняв на борт еще двух или трех незнакомцев, наш корабль, наконец, в густых и ненастных сумерках ранней, заглянувшей с осени зимы сорок первого года загрохотал на снежных застругах посадочной полосы последнего пункта посадки.

Сасово. Рязанщина. Тут и сидел тот самый полк. Пока в старой полуторке мотало нас от борта к борту по горбатой, заваленной снегом дороге, город успел погрузиться в непроницаемый мрак, и его смутные очертания еле прорисовывались в контурах приземистых крыш и высоких заборов. Нельзя было ни рассмотреть, ни догадаться – есть ли тут люди, живет ли кто в этих черных домах? Ни огонька, ни собачьего лая. Война успела основательно придавить и этот провинциальный городок.

Штаб и командирские общежития размещались в небольшой городской школе. В классах и коридорах еще висели школьные плакаты, на подоконниках печально досыхали комнатные цветы.

Ближе к ночи того же дня нам назначили сбор. Мы с трудом втискивались в низкорослые парты, тихо переговаривались, непринужденно знакомились друг с другом, но не на равных: слишком разные были у нас «весовые» категории – капитаны, старшие лейтенанты. Были и майоры. Все они командиры полков, эскадрилий, их заместители, я – младший лейтенант, командир звена.

Как бы стихийно, больше из чувства взаимной симпатии, чем по каким-то другим приметам, летчики и штурманы объединялись в экипажи. Ко мне, не будучи востребованным другими, присоединился молодой штурман Володя Самосудов – высокий, рыженький, интеллигентный.

Ждали командира.

Майор Тихонов вошел в класс спокойным, неторопливым шагом, усадил нас, шумно вскочивших в стойку «смирно», тихо, по-домашнему поздоровался, помолчал немного, взглядываясь в своих «новобранцев», а может быть, давая нам первую возможность рассмотреть себя – нового командира, и приступил к делу.

Красив он был необычайно – высок, осанист и молодым лицом прекрасен. Я не сводил с него глаз: широкая грудь, крепкие сильные руки; сидящая как влитая гимнастерка туго схвачена командирским ремнем; длинные ровные ноги, в облегающих стеганых брюках, вправлены в яловые рабочие сапоги. На груди орден и Золотая Звезда, в петлицах – две шпалы. Загляде- нье! Весь он пропорциональный, ладный. Во всем облике этого поразившего меня человека – строгая, покоряющая сила. Вокруг его имени витала легкая дымка славы, даже с неким напы- вом легенды, хотя все, что связывалось с нею, было делом совсем недавним и по времени еще не устоявшимся для зачисления в события по разряду легенд.

Но все обстояло именно так – войну он начал прямо с Берлина!

В последний день июля 1941 года капитан Тихонов привел свою эскадрилью с Дальнего Востока на фронт. Не теряя лишнего часа, экипажи подвесили бомбы и были готовы к первому заданию – удару по войскам противника на поле боя. Но неожиданно пришло распоряжение из Ставки сформировать из отборных экипажей две эскадрильи для выполнения особого задания. Постепенно прояснилось: предстояла бомбардировка Берлина. Исходный аэродром – Астэ на острове Эзелъ в Балтийском море.

Одну эскадрилью, сборную, поручили вести майору Щелкунову другую, свою – лучше не подберешь – повел Тихонов.

Пробиться к острову было непросто. Задача хранилась в глубокой тайне, и о перелете штаб ВВС наши войска не оповестил. Зато экипажи были предупреждены: опасаться не только вражеских, но и своих сил ПВО.

Настороженность оказалась не лишней – группа Щелкунова все-таки понесла потери. От истребителей. Своих, родимых. Тихонову удалось провести эскадрилью невредимой.

С соседнего аэродрома Кагул, на том же острове, уже действовала группа полковника Преображенского – командира полка ВВС Балтийского флота. В ночь на 8 августа она нанесла первый удар по Берлину. Через ночь – второй. 11 августа вслед за морскими летчиками на немецкую столицу вышли экипажи Щелкунова и вся эскадрилья Тихонова.

Путь к Берлину шел через Балтийское море и в те августовские ночи был крайне тяжел и опасен. Не раз по курсу полета вставали мощные грозы, плотные фронтальные облака. Ни опорных ориентиров, ни пеленгаторов, ни приводных радиостанций. Только компас, часы, индикатор скорости. А по утрам, к возвращению экипажей, на остров напоздали туманы. Запасных же аэродромов – ни одного.

Невероятно трудными были и взлеты. В жаркие вечера, когда тяга и без того ослабевших от изрядной изношенности моторов падала еще больше, перегруженные бомбами самолеты еле-еле отрывались на крайней границе коротких грунтовых взлетных полос.

В день боевого крещения капитан Тихонов повел эскадрилью в колонне звеньев и не отпускал ее от себя, пока не вошли в ночную темень. Только после этого экипажи рассредоточились и к целям пробивались самостоятельно.

Берлин защищался неистово: небо прощупывали многие десятки прожекторов, на высоте удара густо рвались зенитные снаряды крупного калибра. На боевом курсе и при отходе от целей почти все побывали в перекрестии лучей и в прицельном огне артиллерии. Но все обошлось. На земле багровели пожары, вспыхивали взрывы...

Эскадрилья вместе со своим командиром бомбила Берлин второй и третий раз, но с каждым днем становилось все труднее готовить самолеты: кончалось горючее, на исходе боеприпасы. Переливая из самолета в самолет последние остатки бензина, на задание уходили одиночные экипажи.

Мир был взбудоражен и наэлектризован: та самая авиация, о которой только и было известно, что она уже давно разбита, бомбит Берлин! И справиться с нею пока не удастся.

По ночам на эзельские аэродромы налетают немцы, бомбят стоянки, склады. В море сжигаются транспорты с горючим и боеприпасами. Блокированный остров оказался в глубоком тылу у немцев – линия фронта уже давно ушла на восток за 350–400 километров.

А тут еще вознегодовал Сталин, узнав, что по Берлину применяются 100-и 250-килограммовые бомбы, но редко пятисотки и никогда – тонники. Потребовал объяснений. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, на ком лежала ответственность за Берлинскую операцию, доложил, что на Эзеле очень короткие и рыхлые грунтовые аэродромы, а моторы сильно изношены и потому не могут поднять в воздух более тяжелый груз, висящий на внешних замках. Такой ответ Сталина не удовлетворил, и он вызвал к себе летчика-испытателя полковника В. К. Коккинаки. На прямой вопрос – могут ли «ДБ-3» поднимать тонные бомбы – Коккинаки, к ужасу наркома, простодушно ответил утвердительно.

На другой день наделенный полномочиями представителя Ставки Владимир Константинович вылетел на истребителе «И-16» к эзельским летчикам с задачей обеспечить бомбардировку Берлина тонными бомбами.

На месте Коккинаки все понял сразу, но отступать было некуда.

Первый экипаж из группы морской авиации пошел на взлет с 1000-кг бомбой. В конце полосы, не имея достаточной скорости, самолет еле-еле оторвался, но просел, зацепил кустарник и на прекращенном взлете разрушился и сгорел. Бомба отлетела в сторону и, к счастью, не взорвалась. Люди остались целы.

Второй – из тихоновской эскадрильи – с двумя пятисотками, так от земли и не оторвался. За взлетной полосой прогремел взрыв. Экипаж погиб.

Представитель Ставки молчал. Как было ему отказать от уверений, данных товарищу Сталину?

Решение, не колеблясь, принял руководивший боевыми действиями «островитян» командующий авиацией Военно-морского флота С. Жаворонков: «Взлеты с тяжелыми бомбами прекратить, боевую работу продолжать с прежней бомбовой нагрузкой».

Коккинаки не возразил.

Группа дальних бомбардировщиков, израсходовав все свои возможности, в конце августа поодиночке покинула Астэ. Последним в сопровождении именитых истребителей – Героев Советского Союза В. Коккинаки и П. Бринько – взлетел Тихонов. На его борту был генерал С. Жаворонков, вызванный к Сталину для объяснений.

На острове пока еще продолжала боевую работу группа балтийских летчиков, но и она в первых числах сентября окончательно выдохлась и ушла на материк.

Спустя день после посадки на подмосковном аэродроме капитан Тихонов получил вызов в Ставку для доклада о результатах бомбардировки Берлина. Он загодя примчал в Москву и ждал назначенного времени в штабе ВВС, но в тот вечер город снова подвергся нападению

немецкой авиации, и улицы его для проезда были закрыты. Тихонову сообщили, что прием в Ставке отменен, а беседа с ним поручена начальнику управления ВВС генералу П. Ф. Жигареву. Ночевать пришлось там же, в штабе, а утром Жигарев объявил подписанный Сталиным приказ о назначении майора Тихонова командиром отдельного ночного дальнебомбардировочного полка, предназначенного для нанесения ударов по объектам глубокого тыла противника. Сроки комплектования Ставка установила жесткие, и Жигарев, не рискуя возможностью их срыва, наделил молодого майора широкими полномочиями – отбирать ночных летчиков-бомбардировщиков, независимо от их званий и должностей, из любых авиачастей, не входивших во фронтовые комплекты, в том числе и из постоянного инструкторского состава летных школ и резервных подразделений, что ранее особым приказом было строго запрещено. Управление ВВС, таким образом, устранило все препятствия на пути комплектования полка в короткие сроки отборным составом летчиков и штурманов.

Теперь в тускло освещенном классе с плотно зашторенными окнами командир полка вглядывался в наши лица и с каждым поочередно вел неторопливую беседу. Многих летчиков и штурманов он хорошо знал еще раньше, с некоторыми совсем недавно служил на Дальнем Востоке и, видимо, потому наиболее крепких и опытных затребовал в свой полк.

Постепенно я стал осознавать всю сложность моего положения. Летчики докладывали о своих тысячных и многосотенных часах налета не только днем, но и ночью, в облаках, одновременно упоминая о немалом опыте боевого применения, участии в маневрах и учениях. Ничего подобного в моем летном активе не значилось.

Придерживаясь правил «табели о рангах», я поднялся последним. Мое сообщение об общем налете, особенно ночном, вызвало веселое расположение духа у всех присутствующих. Улыбнулся и командир: почти четыреста часов здесь ничего не значили. Последовал вопрос о моем возрасте. И снова командир улыбнулся. Больше вопросов не поступало.

Мною овладело предчувствие катастрофы. Все мои вожделенные устремления могли вот-вот в одно мгновение оборваться. Достаточно одного, короткого, как выстрел, слова, произнесенного этим непостижимо недостижимым человеком – «нет!», – и судьба моя вмиг повиснет в пространстве. Но командир ничего не сказал. Это была надежда.

За полночь, разом грохнув крышками парт, мы стоя проводили его, выходящего из класса и напоследок напомнившего, что он ждет от нас смелых и решительных действий в борьбе с врагом.

Шумная толпа, осененная командирским благословением на боевые подвиги, вывалилась в коридор, заполнила его возбужденными голосами и густым табачным дымом. Я не чувствовал себя равным со всеми и держался в стороне, затягиваясь папироской. Да и «братья по штурвалу» меня как бы не замечали – пилоты ревнивы. Может быть, в те минуты моя, как могло показаться, некая летная недоразвитость больше всего и возвышала их в собственных глазах? Долетела кем-то брошенная фраза – не обо мне ли сказанная:

– Ну, этот – ненадолго...

Было чувство досады, злости. В этом полку, оказывается, воевать с немцами – честь особая, не всем доступная.

Что-то рушилось на пороге возможного. Мои воронежские летные акции, еще вчера казавшиеся несокрушимо прочными, тихо плавались в синем огне недоверия и предубеждений.

Эскадрилья инструкторов

У храма строгой богини. «ТАСС уполномочен заявить».

Подальше от фронта. Капитан-инкогнито.

Воронеж в моей судьбе появился не сразу. Сначала был Орловский скоростной бомбардировочный – первый строевой авиаполк, куда я получил назначение после окончания школы летчиков. Полк был совсем молодым, еще не разлетавшимся, и больше сидел на земле, чем гудел в воздухе. В нашей эскадрилье, почти сплошь младших лейтенантов, наиболее популярным занятием, не утруждавшим начальство организационными заботами, была стрельба. С утра, вооружившись «наганами» и побольше зачерпнув патронов, пилотская братия неторопливым строем, как гуси к речке, отправлялась в тир. Покуривали, балагурили, лупили по мишеням от души и как хотели. Время горело быстро. Иногда для нас устраивали классные занятия. Инженер эскадрильи по затертым схемам в который раз растолковывал премудрости водяного охлаждения и смазки мотора М-100, да еще полковой штурман внушал нам, чертя мелом на доске, тонкости самолетовождения по радиомаякам, которых, как оказалось, в радиусе действия наших самолетов вообще не существовало. Пожалуй, единственное, чему с толком для дела научил меня в этом полку комэск Поморцев, – это закладывать на «СБ» стремительные, с глубоким креном классические боевые развороты в отличие от привитых мне ранее затяжных и степенных, набиравших большую высоту, но терявших на выводе много скорости.

В конце 1939 года полк настраивался принять участие в советско-финской войне, и пока туда не звали, мы с утра до вечера терпеливо елозили пальцами по картам, запоминая взаимное расположение ориентиров и зазубривая непривычные для нашего уха названия финских городов и железнодорожных узлов. Но была и другая, более давняя задача – предстояло перевооружение на самолеты «ДБ-3». Этот ильюшинский дальний бомбардировщик прославился, особенно в руках В. К. Коккинаки, не только дальними перелетами и рекордами поднятия грузов на высоту, но даже «мертвыми петлями», которые крутил Владимир Константинович на этой тяжелой двухмоторной машине над праздничным Тушинским аэродромом, ввергая в восторг и оцепенение всех, кто видел это небывалое зрелище. Летать на такой машине – выше мечты, казалось, и быть не могло. Самолет уже стоял на вооружении нескольких полков, очередь дошла и до нас. Однако начальство медлило и в ожидании вылета на финский фронт отправлять на переучивание опытных летчиков не рискнуло. Послали нас – самых молодых.

Утром, в первый день Нового года, еще не остыв от праздничного вечера в городском клубе, я был на перроне орловского вокзала и на другой день сошел в Воронеже. Мои друзья, обремененные женами, прикатили позже.

Воронежская резервная бригада тоже была совсем молодой и еще не завершила формирование. Здесь новичками были все. Даже мой новый комэск С. П. Казьмин, много лет пролетавший в Московской Академической авиабригаде, эскадрилью принял только-только. Это был незаурядный летчик: опытнейший инструктор, прекрасно владевший «слепыми» полетами днем и ночью в любых погодных условиях, что по тому времени (как и во все более поздние времена) было аттестацией наивысшей категории, редкой для многих других его сверстников и даже (а может быть, тем более) старших авиационных командиров. Во всяком случае, как позже было заведено, ночные тренировочные полеты командного состава бригады начинал

с проверки инструкторов именно он, Казьмин, а уж потом, получив от него допуск, последовательно подключались к полетам и все остальные.

Несколько грузноватый, с тяжелой неторопливой походкой, густобровый и белобрысый, со светло-голубыми немигающими глазами, с чуть рыхловатым лицом и крупным мясистым носом, он был крайне немногословен, говорил неторопливо, глуховато, взвешивал каждое слово, зная им цену.

Комэск сразу усадил своих новых подчиненных за изучение конструкции самолета, его аэродинамики, вооружения, а когда дело дошло до зачетов, уже поглядывал на небо, ловил для нас летную погоду.

Еще плотно лежал на аэродроме мартовский снег, бледное солнце с трудом просвечивало сквозь низкие тучи, а эскадрилья уже летала. Моим инструктором был замкомэск старший лейтенант Токунов – добрейшей души человек, прекрасный летчик и инструктор.

Не сразу далась мне машина – не шла посадка. То ли длительный перерыв и слабая предыдущая натренированность в полетах сказывались, что скорее всего, а может, на все это оказала свое влияние неустойчивая погода, из-за чего полеты часто прерывались ожиданием следующего, не всегда завтрашнего, летного дня. Токунов был мудр и терпелив – осторожно поправлял в полете и на посадке мои ошибки, тщательно и очень образно разбирал их на земле, но с тем же неутешительным успехом шел полет за полетом, пока вдруг я сам почувствовал, что нашел! Нашел, наконец, то единственно верное восприятие бегущей земли, по которому мне стал виден каждый сантиметр высоты самолета перед его приземлением. Я наконец ухватил то, о чем мне из полета в полет толковал Токунов. И дело пошло. Пошло хорошо – устойчиво и крепко. Теперь я летал самостоятельно, все больше углубляясь в новые, очередные сложности техники пилотирования, а потом и боевого применения.

Программа шла к концу. Куда мне дальше? Возьмут ли в прежний полк? Но дело оборачивалось иначе: мне спланировали полеты с инструкторского сиденья. Странно было сидеть в этой замкнутой сферической скорлупе штурманской кабины, где для обзора окружающего пространства тускло поблескивали разбросанные по бортам небольшие оконца с выгоревшим целлулоидом, а для слежения за землей на взлете и посадке служила небольшая открытая вертикальная щель, образованная развернутой в сторону пулеметной турелью. Вставная на защелке трубчатая ручка, откидные из металлических прутьев педали, два коротких с шариками на конце сектора газа на левом борту – вот и все управление самолетом, ничем не напоминающее привычное оборудование пилотских кабин, но, как ни странно, этого было достаточно, чтобы массивная машина была совершенно послушной, если, разумеется, рычаги перемещать вовремя и настолько, насколько нужно. А пара приборов – высотомер и указатель скорости – должны были давать кое-какое представление о положении самолета в пространстве... «Пионер» и вариометр – это мы потом сами пристроили.

В общем, одолел я и эту задачу, по которой вывозил меня все тот же Токунов. Терпение его границ не знало. Напортачишь ему в полете – выгнать бы за это из кабины, а он слова грубого не скажет. Прибаутку какую-нибудь добрую, но чаще всего соленую, точно к месту ввернет – на это он был великий мастер – и расхохочешься, и устыдишься своей бестолковости. Впредь думать над промашками будешь и старательно, изо всех сил, готовиться к следующему полету.

Вскоре вышел приказ – небольшая группа летчиков, среди которых оказался и я, была назначена инструкторами. Это меня не на шутку огорчило. Я рвался в строевой, боевой полк, туда, где летчики летают в пилотских, а не в инструкторских кабинах, где тревоги, учения, дальние маршруты, незнакомые аэродромы и полигоны. А здесь все не так – приземленно и буднично. Лавры инструктора меня никак не прельщали.

Еще с летной школы к инструкторам я относился благоговейно, почти с религиозным чувством преклонения, но всегда мне казалось, что эти замечательные летчики, превосходные

командиры, строгие и добрые, как боги, люди обойдены в своей летной судьбе чем-то самым главным.

Деваться было некуда. Орловский полк ушел на финскую войну, и это вызвало еще большую досаду. Первая партия переучившихся летчиков возвращалась в свои части. Меня никто нигде не ждал.

Дали мне норовистую машину с тринадцатым номером на хвосте, летный и технический экипаж и закрепили небольшую группу летчиков и штурманов переменного состава, которых надлежало научить летать на новой для них технике.

Теперь я с утра забирался в переднюю кабину и целыми днями как заведенный, став в очередь за машинами других инструкторов, крутил прямоугольные «круги» над аэродромом или уходил в зоны, отрабатывая со своей группой все присущие этой машине элементы техники пилотирования. Полеты со штурманами случались реже, но они были куда увлекательней: все-таки за штурвалом, под фонарем, со всем пилотским комфортом. Машину ведешь сам – по маршрутам, на полигоны, в зоны воздушных стрельб. И хотя не раз мои начинающие штурманы пытались завести меня совсем не туда, куда нужно было лететь, это им не удавалось: в штурманском деле я уже кое-что соображал – умел цепко ориентироваться по карте, вел свои навигационные расчеты.

Командир эскадрильи, видя инструкторскую перегрузку на вывозке летчиков, не обделял нас полетами «на себя». По закрепленному им порядку первый подъем в воздух начинался с пилотажа в зоне или с перелета на лагерный аэродром в пилотской кабине. Иногда ранним утром в тихую и ясную погоду по пути в лагерь я отклонялся в сторону Дона, погружался в его крутые берега и, мчась над самой водой, повторяя плавные изгибы реки, ликовал всей душой, любовался прелестью зеленых склонов, с которых сверху приветствовали меня машущие руками местные жители. О, как любил я летать! Физически и эмоционально испытывал волнующее чувство огромной радости, почти счастья от каждого полета, каким бы он ни был – простым или очень трудным. И это на многие годы было главным смыслом всей моей жизни, ее высшим и лучшим проявлением. Всего лишь? Не маловато ли? Да вот и Михаил Михайлович Громов однажды обронил как бы невзначай, не раскрывая сути сказанного: «Летать, как и жить, без большой цели – бессмысленно». Вздрогнешь, прочтя это. Но то – Громов! По масштабу личности – и жизненные кредо. Казалось, их высшие ставки так естественно отражались во множестве его громких званий и в высотах служебного, государственного и общественного положения.

Да все не так! Он сам признался с душевной горечью, что к сорока годам, когда весь был поглощен летной работой, ему пришлось помимо воли «резко изменить направление своей деятельности». «Началась, – как он пишет, – работа не по сердцу, не по призванию». И хотя на исходе лет Михаил Михайлович все-таки заметил, что «прожил трудную и счастливую жизнь», себя назвал он только летчиком и никем больше.

Видимо, в этих пределах, однажды его пленивших, и виделась ему та единственная большая и радостная цель, ради которой только и стоило жить. Не потому ли после войны, когда меня изо всех сил тянули в академию, я решительно отверг настояния моих благожелательных начальников, боясь даже на время расстаться с полетами, и только еще лет через восемь, спокойно обдумав опрометчивость того шага, сам стал напрашиваться на академическую учебу. Впрочем, опрометчивости, пожалуй, в том и не было. Согласись я тогда в первый послевоенный год на четырехлетнее школьное бдение – не исключено, что меня, как и других, раньше времени затянула бы в свою беспросветную административную трясиину безысходность чиновничьего бытия, где тихо гибнет летная душа, уступая место затхлости «благоразумного» рационализма.

Надеюсь, верую – вовеки не придет

Ко мне позорное благоразумье...

– полушутя-полусерьезно иногда повторял я заклинание Маяковского, по-своему понимая его иносказательный смысл. И если под непосильным давлением обстоятельств оно ко мне, кажется, пришло, то, слава богу не скоро и не во всем.

Те строки поэта – о любви. А еще в начале века А. И. Куприн писал о летчиках: «Я люблю их общество. Приятно созерцать эту молодость, не знающую ни оглядки на прошлое, ни страха за будущее, ни разочарований, ни спасительного благоразумия». Заметьте: «ни спасительного благоразумия»! Солнечной любовью к жизни назвал это чувство Александр Иванович.

В нашей молодой эскадрилье было немало великолепных летчиков, летавших воистину с пламенной душой, больше всего на свете дороживших высокой ценой летного и боевого мастерства своей профессии. Работали мы дружно и обходились без летных происшествий, но о других этого сказать было нельзя.

Полагая, что все беды в авиации проистекают от низкой дисциплины среди летного состава, высшее военное руководство признало необходимым периодически направлять в авиационные части и соединения наиболее строгих и ревностно почитающих общевойсковые порядки командиров из других родов войск – пехотинцев, танкистов, даже кавалеристов. Сухопутный народ, однажды отдавший свою судьбу и душу другому «богу», трудно приживался в новой среде, ностальгически страдая по марш-броскам, пушечной пальбе и сабельным атакам.

Их немало, главным образом штурманов, появилось и в нашей эскадрилье. Летали они без энтузиазма, в состоянии нервного напряжения, избегали каких бы то ни было сложностей. Многим из них летная наука давалась тяжело, кое-кого приходилось отстранять от дальнейших полетов, но отлучение проходило без страданий.

Это был не первый призыв в авиацию из сухопутных войск, но именно тот, кажется, последний перед войной, выглядел в летных делах особенно тускло. Большой частью заблудший народ при первой возможности уходил с летной работы на административные и чиновные должности, где чувствовал себя куда уверенней, чем в воздушной стихии. Среди их предшественников было уже немало и тех, кто добирался порою до самых верхних эшелонов военно-авиационной иерархии, так и не побывав хоть немного в настоящих, признанных, не говоря уж о выдающихся, летчиках или штурманах. Им ничто не мешало уверенно управлять делами авиации и прокладывать, так сказать, пути дальнейшего ее развития.

Так что в славное летное братство одни вступали как в храм доброй и строгой богини, безоглядно неся ей первую юношескую и до конца преданную любовь, другие – как в очередной гарнизон «для прохождения дальнейшей службы». И хотя последних «муза полета» своим расположением не жаловала, порой и среди них случались ее избранники. Таким был в нашей эскадрилье Алексей Кот. Однажды сойдя с коня и прикоснувшись к мудростям штурманской науки, он остался верен ей беспредельно, а с войны вернулся Героем.

Одно время и у меня был штурманом недавний танкист лейтенант Михаил Иванович Глушаченко. Хороший штурман, старательный и педантичный человек, но и он, еще продолжая летать, нашел себе дело в штабе.

Однажды, в один из первых дней нашего летного знакомства, Михаил Иванович огорчил меня неожиданностью: на рулении, выйдя, как и полагается для обзора переднего пространства по грудь из астролюка, он вдруг поднял вверх правую руку, согнул ее влево и поставил раскрытой ладонью над головой. Это было что-то новое и забавное.

– Миша, – кричу ему по переговорному устройству, – ты что, собираешься танцевать польку-бабочку?

– Нет, – сердито и отрывисто, не приняв шутки, огрызнулся он. – Это тихий ход. У танкистов так принято...

Я похотывал про себя, но убирал обороты и подтормаживал. Вскоре мой штурман-танкист перебрался в штаб окончательно. Там и рос: после войны стал начальником штаба полка.

Но особенно колоритной фигурой был переучивавшийся у нас бывший кавалерист, командир эскадрильи капитан Сергей Александрович Гельбак. Летчик он был крепкий, летал аккуратно, но, как мне казалось, совершенно равнодушно. Полеты не вызвали у него ни малейших эмоций, во всяком случае приятных. В свободные минуты, когда на аэродроме в ожидании улучшения погоды летчики затевали привычный авиационный треп, Сергей Александрович, будучи весьма активным участником таких «ристалищ», никогда не снисходил до фольклора на летные темы, видимо, презирая их за интеллигентскую, с его точки зрения, природу, но зато с огнем в очах вдруг возрождал живописнейшие картины кавалерийской жизни. И несть числа их захватывающим историям! Только громовой хохот со стоном прерывал нескончаемые повествования о приключениях конников, происходивших почему-то больше всего на конюшне, где главным действующим лицом почти всегда был старшина, повергавший в глупое положение своих начальников. Даже в послевоенные годы полковник Гельбак, теперь уже командир полка, увенчанный множеством боевых наград за подвиги во фронтовом небе, к своему флагманскому самолету подъезжал не иначе, как верхом на красавце жеребце, сидя в седле с такой безукоризненной осанкой, что им любовались все, кому выпадала радость видеть его на рыси или в галопе. Это было зрелище! На стоянке, покинув стремена, он привязывал коня к стойке, садился в самолет и улетал, а возвратясь, снова легко и элегантно взлетал в седло и высокий, красивый, в кожаном пальто с летным планшетом через плечо и в шлемофоне со сдвинутыми вверх защитными очками гарцевал в жилой городок.

Время попусту мы не тратили, но тянулось оно, как мне казалось, медленно. Я чувствовал, как росли во мне летные силы и теперь с магической неотвратимостью влекли к себе облака. Хотелось летать в них так же свободно, как днем при видимости горизонта, как умеет летать капитан Казьмин.

Первое знакомство с ними было страшноватым и не обещало ничего хорошего. Не раз я вываливался под нижнюю кромку то с креном, скользя на крыло, то с крутым снижением и, чуть отдышавшись, снова лез в эти тряские сырые чашобы. Казалось, они оберегали свою неприступность, норовя выплюнуть из своих грозных пределов каждого, кто самонадеянно приблизится к ним. А машина, *такая* спокойная и податливая там, где свет и солнце, вдруг преображалась, выходила из повиновения, обнаруживала свою скрытую строптивость. Но из полета в полет я стал замечать, что она становилась послушнее, доверчивей, и неприятности по этой части мне перестали угрожать. И хотя я летал в облаках интуитивно – кое-что из этой области знал, уяснив главное и, кажется, единственное: не верь себе, своим чувствам – переформи себя, доверься глазам, приборам, и только им!

Еще в летной школе я оказался в некотором роде в опытном звене (в те годы экспериментировали в авиации, пожалуй, не меньше, чем в наше время), где была предпринята робкая попытка привить еще не умеющим самостоятельно летать курсантам первые навыки пилотирования «У-2» под брезентовым колпаком, по приборам. Глядя по очереди на пилотажные приборы и обнаруживая в их показаниях отклонения от нормы, я старательно, широкими механическими движениями, шурувал ручкой управления и педалями, будучи уверенным, что все делаю правильно, «по науке», и самолет, стало быть, должен идти как надо, хотя мой инструктор все время покрикивал из передней кабины: «убери крен», «скорость падает», «прекрати снижение» – и сам вмешивался в управление. Потом давал команду открыться и копировал мой полет. Впечатление было жуткое. Руки мои невольно хватались за борта кабины, казалось, мы вот-вот вывалимся из самолета. Судя по всему, не лучше летали и мои товарищи, такие же курсанты, как и я. Но эти эксперименты, слава богу, школьные методисты вскоре закрыли, справедливо полагая, что курсанта раньше надо научить летать при видимости земли и неба, а

уж потом приниматься за колпак и облака. Однако понятия о слепых полетах во мне невольно застряли.

Ближе к осени Казьмин дознался о моем самовольстве и строго сказал:

– Ты это брось – торопить события. Дойдет дело до облаков – научат тебя. А сейчас, вишь, какие низкие пошли? Вывалишься – охнуть не успеешь. Земля не тетка.

– Так я, товарищ капитан, уже не вываливаюсь.

– Ладно, проверю, потом скажу, что ты там умеешь. А пока не смей.

В ненастный, холодный день комэск направился к моему самолету, забрался в инструкторскую кабину.

– В зону, в облака. Высота – полторы тысячи. Глубокий влево, глубокий вправо. На одном моторе. Спирали. Все.

И умолк.

Так я, правда, не летал – все больше по прямой и развороты блинчиком, а тут – глубокие виражи. Но деваться некуда. В открытую получается и вслепую должны выйти.

Зона рядом. Облака темные и тряские. Тучи!

Спокойно установил режим полета, смело загнул левый вираж. Вроде идет правильно. Трясет, правда, бросает то вверх, то вниз, но тут ничего не поделаешь – это все от облаков, от болтанки.

И вдруг – голос в ушах, через микрофон, сердито:

– Я думал, ты в самом деле летать умеешь, а ты на заданный курс машину поставить не можешь. Высоту не держишь, и крен гуляет. Давай правый под сорок пять...

Собрал я всю душу в комок и кручу вираж. А нос то зарывается, то лезет с набором, стрелки на приборах никак не уюмонятся. Нужно же, думаю, черт, в самую болтанку загнал меня.

На выводе слышу:

– Брось управление!

Казьмин добавил моторам обороты, резко завалил машину в крен, остановив его точно на 60 градусах, и дальше машина шла будто сама, только подрагивала, как в ознобе. Штурвал почти неподвижен, педали еле шевелятся. На выводе жестко трянуло: попали в собственную струю – верный признак идеального виража. Курс на выводе – градус в градус. И болтанка ему нипочем.

– Давай теперь сам.

Весь мокрый – я старался изо всех сил. Левый кое-как получился. На правом начался крен, гуляла угловая скорость. С бровей лил пот, застил глаза, руки скользили по баранке.

– Ладно, – заключил Казьмин. – До следующего раза. Все понял? Тебе еще работать и работать. Будешь тренироваться с инструктором. Потом проверю.

Урок Сергея Павловича был жестким. Я понял, как далеко отстоял от настоящего пилотажного искусства и как непросто было приблизиться к нему.

Время плановых полетов по приборам не затянулось, но все началось с наземных тренировок.

В нелетные дни, сменяя друг друга, молодые инструктора часами просиживали в кабинах Линка – тренажерах для слепых полетов. Чужеземная машина – горбатый черный ящик – была проста в конструкции, работала надежно и вполне натурально воспроизводила условия пилотирования вне видимости горизонта. В этом была вся ее гениальность. Фанерное сооружение сверху закрывалось высокой жесткой коробкой, пилотажные приборы мерцали слабым фосфорическим светом, выдавая точную информацию о режиме «полета», а ручкой управления и педалями пилот вращал всю эту компактную механику во все стороны, наклонял вперед и на хвост и даже мог создавать крены градусов до тридцати.

В то время такие кабины стояли целыми рядами в классах или коридорах учебных корпусов многих авиационных гарнизонов, независимо от рода базирующейся здесь авиации, скромно делали свое большое дело и уж не меньшее, чем те дорогие, начиненные электронной комплексные тренажеры нашего времени, что созданы для каждого в отдельности типа самолета.

Конечно, объема тренировки в кабинах Линка для отработки полетов по приборам было маловато, да и полностью заменить условия реального полета они не могли, и я по-прежнему при каждом удобном случае лез в облака или закрывался брезентовым на металлических распорках колпаком в ясную погоду.

Потом по очереди водили нас в зоны командирь звеньев, а то и замкомэск Токунов. Казьмин не скоро проверил меня в облаках еще раз. Работал я спокойно и был сух. Теперь Сергей Павлович молчал, звука не проронил. Значит, все в порядке. Так и записал в летной книжке – по высшим баллам.

Бомбардировщик, не летающий в облаках, ночью и в воздушных боевых порядках – даже по понятиям того времени – ровным счетом ничто, вообще не бомбардировщик, тем более дальний. Таких хватало кое-где, только не у нас. Молодой состав инструкторов нашей эскадрильи раньше других научился ходить в плотных, прижатых крыло к крылу строевых группах. Казьмин любил водить эскадрилью сам. Становясь в ее голове и поглядывая назад, то влево, то вправо, он строго следил своим грозным взглядом за симметрией строя, и мы держались в нем как привязанные. Конечно, его боевой смысл не в парадной скованности. Для этого есть другое, наполненное сложным содержанием понятие – боевой порядок, но мастерство техники пилотирования в нем наиболее тонко оттачивается именно в точных геометрических формах воздушного строя.

Когда на нашем удаленном учебном поле влевой Россоши заканчивался летный день, Сергей Павлович поднимал нас в воздух, строил эскадрилью клиньями звеньев или вытягивал журавлиным клином и к вечеру в плотном, симметрично расчерченном строю приводил на базовый аэродром. Мы проходили над жилым городком, над штабом бригады и, разойдясь по одному, друг за другом шли на посадку. Знали бригада и весь городок – это привел свою эскадрилью капитан Казьмин.

Включали нас иногда и в праздничные колонны. На октябрьские торжества 1940 года над Воронежем был назначен воздушный парад двух бригад – нашей и Курской. В сырой и промозглый с ледяным ветром праздничный день мы поднялись в воздух. Над городом клубясь торопливо неслись тяжелые темные тучи, порывистый ветер бросал машины с крыла на крыло, разбрасывал строй. Я вращал баранку штурвала изо всех сил, временами выкручивая ее до крайних пределов, чтобы как-то удержаться на своем месте справа за командиром звена Пашей Корчагиным, не разрушить равнения по левому ведомому Ивану Величаю и не опозориться над трибунами. Иван держался цепко, тоже, видимо, шуруя рулями.

А погода портилась еще больше. Длинная, почти бесформенная кишка парада просвистела кое-как над городской площадью и тут же раскололась на полковые группы, чтоб скорее добраться до своих аэродромов. Наш был рядом, и, подвернув к нему, перестроив клинья в колонны, мы сели быстро и благополучно. А вот курские полки, ткнувшись в низкую облачность, в густые снежные заряды, рассыпались, разметались по случайным аэродромам, а часть экипажей, кто на колесах, а кто и на «брюхе», примостились в чистом поле.

Разбор, учиненный командующим ВВС Орловского военного округа генералом Котовым, был жаркий. В его руках переливалась, растекаясь по полу сцены, длинная лента фотомонтажа всего воздушного парада. Генерал сокрушенно рассматривал ее фрагменты, поднимая для объяснения то одного, то другого командира и, строго выговаривая им, раздавал наказания. Но вот его внимание привлекла девятка машин, хранившая четкий строй, точный росчерк дистанций и интервалов. Он несколько раз пересчитывал принадлежность этой

девятки, и каждый раз она оказывалась казыминской. Командующий поднял Сергея Павловича, а затем и нас, командиров кораблей, сказал доброе слово и объявил благодарность. Вот так. Знай наших!

Но неплохо летал в строю и переменный состав летчиков. Инструктора мы хоть и молодые – первые крепкие пилотские навыки дать умели. Ценили красоту строя, стараясь друг перед другом показать ее во всем блеске, и всегда волновались при выпуске обучаемых в первый самостоятельный групповой полет: как они там справятся без инструкторов? В таких полетах случались и огорчения: вдруг кто-то сползал со своего места, и к аэродрому подплывал эдакий разломанный треугольник, а помочь нечем – нет у нас микрофонной связи ни между самолетами, ни с земли. Дотянуться бы к летчикам хотя бы двумя словами, и станет строй, как на картинке. Конечно же, все эти воздушные красоты не имели какого-либо прикладного значения, но эстетическое было для нас не чуждо.

Однажды я попросил моего товарища, добряка и безотказного трудягу, замечательного летчика-инструктора Виктора Скопова слетать с моим звеном ведущим. Возражений не было. Витя уселся в пилотскую кабину, а я, хоть это было и летом, облачился в теплую куртку с высоким воротником, плотно застегнул на подбородке шлемофон, туго подтянул резинки защитных очков и, прочно закрепив высокие, до самых локтей краги-перчатки, занял место в штурманской кабине. Когда в воздух, вслед за нами, поднялись ведомые и начали пристраиваться к нашему самолету, я открыл верхний люк и выйдя из кабины по грудь, спиной к встречному потоку стал как бы дирижировать своими черными крагами, жестами подсказывая ведомым, подойти ли ближе, сместиться ли в сторону, а если место было найдено правильно, поднимал большой палец. Строй становился ровным, красивым, хорошо зафиксированным чуть туповатым треугольником, и, когда мы проходили над аэродромом, я знал, что на земле смотрят на нас с любованием.

Правда, последователей моей затеи не оказалось, да и я вскоре от нее отказался: все-таки скоростной напор воздуха преодолевать руками было трудно, а воспаление легких схватить – запросто.

Летом сорокового года, когда наш полк, как и в любое другое летное время, обитал в лагерях, в бригаде было назначено соревнование на лучшую слетанность в строю звеном и на меткость бомбометания по сигналу ведущего. Капитан Казьмин от нашей эскадрильи ведущим назначил Ивана Козочкина, слева поставил Виктора Скопова, а справа – меня. На другой день состоялась первая тренировка. Небо ясное, воздух прозрачен, на восходе солнца в заданное время все трое взлетели. Не уяснив толком смысла соревнований и участвуя в подобных «мероприятиях» впервые, я по наивности полагал, что лучший результат зачтется тому, кто сумеет пройти в строю, идя за ведущим, на самых малых дистанциях и интервалах. А в чем и как еще можно было соревноваться? Если идти как обычно, привычным строем – ну какая же в том доблесть? Так почти каждый умеет. А вот подойти как можно ближе – это дело.

Когда Козочкин вышел на генеральную прямую для прохода через аэродром, я осторожно подтянулся вперед, сместился влево и поставил самолет так, что консоль моего крыла, зашла примерно наполовину за его крыло (между крылом и стабилизатором машины Козочкина) и, заняв одновременно над ним небольшое превышение, – на том и остановился, замер. Мне прекрасно были видны малейшие, буквально сантиметровые, смещения, и еле заметными движениями рычагов газа и рулей я легко, даже не испытывая напряжения, удерживал свое место.

Витя Скопов, мудрая голова, шел с левой стороны как нормальный человек, заняв классическую дистанцию и интервал «один на один» – один размах крыльев, одна длина фюзеляжа. Подтягиваться ближе, чтоб создать с моим самолетом симметричный строй, он, к моему огорчению, не собирался, но и я не намерен был уходить со своего места, надеясь, что Витя все-таки подтянется – для него это было совсем не трудно.

Козочкин шел идеально – машина не шелохнется, скорость и высота застыли. Он временами строго посматривал в мою сторону, но не отгонял от себя, а в штурманской кабине его самолета, выглядывая то в одно, то в другое окошко, метался с испуганным лицом, следя за нами, штурман Серафим Дробышев.

Мы делали над летным полем круг за кругом. Строго следуя предписаниям инструкций, одна из которых обязывала штурманов периодически напоминать командирам о своевременном переключении кранов бензобаков, мой штурман Женя Власов, постучав по моей ноге, протянул развернутую записку. Скользя глазами по крупным строкам, я успел прочесть и рассмеялся: «Вася, помни о баках и обо мне».

– Все в порядке, Женя!

Летел я с веселой душой, не подозревая, что творится на аэродроме. А там, оказывается, все бросили работу, задрали к небу головы и с ужасом ждали неизбежного столкновения. На аэродром примчал командир бригады полковник Петров, потрясал кулаками, но сделать ничего не мог – радиосвязи с нами не было. Правда, на земле параллельно перекладине «Т» появилось новое полотнище – знак немедленной посадки, но у нас были полные люки бомб, а полигон лежал рядом, и мы сначала сбросили бомбы по цели и только после этого разошлись. Женя сработал залпом по сигналу ведущего и видел, как наши бомбы в воздухе сталкивались с бомбами Козочкина.

Еще на пробеге я почувствовал неладное. Везде было людно, товарищи, мимо которых я проругивал, широко улыбались, приветственно помахивали руками, делали какие-то веселые и смешные знаки, а около моей стоянки суеилось начальство. Что за черт? На меня сразу рухнул целый обвал бессвязных восклицаний, упреков, перед моим носом быстро мелькал короткий и крючковатый палец комиссара Демидова. Но главное было впереди. В тенистой балочке, за лагерем, полковник Петров собрал летный состав. Я стоял перед всем строем. Распекал меня комбриг нещадно. Все звено отстранил от участия в соревнованиях, но взыскания не объявил. Вероятно, подумал, что избежавшему неминуемой гибели стоит ли объявлять какой-то пошлый выговор?

Сергей Павлович слова мне не сказал, но ему, кажется, здорово влетело от Петрова. Это огорчало больше всего.

Постепенно все сгладилось, утихло. Только Демидов не сводил с меня глаз и при каждом удобном случае шпиговал своими нравоучениями. Известно – единожды крупно проштрафившемуся грехи отпускаются не скоро. А тут, как назло, подвернулось новое происшествие, вину в котором Демидов поторопился набросить на меня. Был полет как полет – небольшой группой одиночных самолетов с заходом на полигон. Но, к моему удивлению, рядом с мишенями белел крест – знак, запрещающий бомбометание. Я сделал несколько холостых заходов в надежде на появление «Т», но этого не случилось – на мишенях, как оказалось, шли ремонтные работы, и мне оставалось, довершив маршрут, идти на посадку. Но кто-то крест не разглядел и, став в круг, бомбу за бомбой запускал по мишени. Ремонтная бригада, говорят, показала в тот день знатные результаты в звездном забеге во все стороны, но все обошлось испугом, а начальник полигона еще до посадки самолетов успел обо всем доложить в эскадрилью.

На стоянке снова ждал меня Демидов. Ох, что он выдавал! Виновному на ногах не удержаться. Но я мстительно, не перебивая, дал ему возможность изругать меня до последней крайности. И лишь когда он стал заметно иссякать, обернулся и громко крикнул:

– Штурман, открой люки!

Хлопнули створки. Демидов глянул и обмяк: на всех замках висели бомбы.

– Кто ж это... бомбил-то? – растерянно вопрошал он.

В это время рядом проругивал другой самолет, прилетевший с маршрута. Демидов жестом остановил его и сам дал команду открыть люки. Там было пусто.

Пришлось ему повторять свой монолог теперь уже по другому адресу. Но этот эпизод имел и приятные последствия – с той поры Демидов стал относиться ко мне по-доброму ничем не омрачая наших отношений...

Дело шло к ночным полетам. Все чаще стал по ночам тренироваться командный состав бригады, готовясь к инструкторской работе.

Старт разбивался за городом, на гражданском аэродроме – просторном поле с открытыми подходами в отличие от нашего базового, зажатого городскими и служебными строениями, не обещавшими особых снисхождений за ошибки в расчете на посадку.

Первым, как всегда, в воздух поднимался капитан Казьмин. Накануне одной из таких ночей, оказавшейся тихой и звездной, я попросил Сергея Павловича взять и меня с собой. Он согласился и перед запуском моторов кивнул на переднюю кабину, куда я мгновенно нырнул через верхний люк. С наступлением темноты командир сделал несколько тренировочных полетов, зарулил на заправочную линию и, покидая кабину, неожиданно спросил меня:

– Что-нибудь понял?

Хотя я на инструкторском кресле сидел фактически в качестве пассажира и в управление, естественно, не вмешивался, многое, несмотря на всю совершенно очевидную сложность и трудность ночного полета, мне приоткрылось и стало понятным. Я ответил утвердительно.

– Посиди в моей кабине, присмотришь к приборам. Он ушел к другим самолетам и занялся полетами с ожидавшими его командирами. Вернулся нескоро и вдруг спросил:

– Хочешь слетать из пилотской?

– Хочу, товарищ капитан, – не задумался я над ответом.

– Ну что ж, запускай моторы.

Сергей Павлович сел в переднюю кабину, и, когда все было готово, я осторожно порулил на старт, помигал огоньками и, получив в ответ лучик зеленого фонарика, увеличил обороты и отпустил тормоза. Командир подстраховал меня на отрыве, а в воздухе, я это чувствовал, управление не трогал и только при заходе на посадку помог рассчитать точку приземления и посадить машину около «Т». Сделали еще один полет.

– Хватит, – сказал он, – остальное будет потом.

Уже загоралось утро. Мы поменялись местами, и Казьмин перелетел на главный аэродром.

Не так скоро, как хотелось, но эскадрилья, наконец, перешла на ночные полеты. Машины у нас в ту пору были старенькие, еще первых модификаций, с множеством коротких выхлопных патрубков вокруг звездообразных моторов, и в темную ночь длинные, оранжевые языки выхлопного пламени слепили летчика основательно: все пространство, особенно впереди, почти не просматривалось, пилотировать машину можно было только по приборам. Но освоились и с этим.

Шел уже новый летний сезон. Мы уверенно ходили ночью по маршрутам, бомбили на полигонах, летали в строю и как ночные инструкторы без раскачки приступили к обучению летчиков переменного состава, все прибывавших и прибывавших к нам.

Но год начался (это был сорок первый) с диковинных перемен.

В январе я вернулся из отпуска, и с порога – ошеломляющая новость: все молодые командиры (офицеры, как сказали бы сейчас) переселены из своих квартир в казармы дослуживать сроки четырехлетней срочной службы – таков приказ нового наркома Тимошенко, а чтоб не повторять подобных переселений впредь, приказал выпускать летчиков из авиашкол в звании сержантов.

Это был не первый удар по авиационным кадрам, но этот оказался особенно чувствительным и сразу отбил охоту у значительной и, пожалуй, лучшей части молодежи связывать свою судьбу с военной авиацией. Из летных школ под разными предложениями стали вырываться даже летающие курсанты, предпочитая авиации другое, более надежное дело. Добровольный

набор в летные школы сплыл. Ему на смену пришел обыкновенный военкоматовский призыв, резко отличавшийся от предыдущих спецнаборов низким качественным состоянием «человеческого материала».

Рана, нанесенная самолюбию молодых, уже строевых командиров-летчиков, была глубокой и крайне болезненной. Но что такое это самое самолюбие или там честь, достоинство, даже судьба, с точки зрения высших иерархов того времени – так, химера, нечто совершенно нематериальное, а значит, и не имеющее какой-либо ценности.

Покинув свои квартиры, а значительная часть и семьи, наши эскадрильские лейтенанты заняли огромную и гулкую, как ангар, солдатскую казарму, рассовали по углам и вдоль стен тощие койки с набитыми соломой матрацами и, развалясь на них в чем попало, не торопились наводить «должный воинский порядок». Такими я их и застал. Встретили меня шумно, наперебой приглашали в соседи и то нервно хохотали над своей блудливой планидой, то матюгались отчаянно и страшно. Веселые, сильные и гордые своим призванием, чувством счастливых избранников судьбы молодые командиры были глубоко унижены, грубо оскорблены и оказались совершенно беззащитны перед казенным своеволием «любимых наркомов».

Среди невольных пленников казармы оказалось немало и летчиков-инструкторов, поскольку летный аэроклубный стаж им не был засчитан в качестве армейского. Уязвляющая нелепость их положения заключалась в том, что все закрепленные за ними, так сказать, ученики – летчики и штурманы переменного состава, успевшие намотать изрядную выслугу в строевых частях, – вполне свободно располагались на квартирах, кто в городе, кто в городке.

Казьмин хотел и меня упечь в казарму, но я доложил, что мне туда идти не полагается.

– Ты что же, – вскипел он, – лучше других?

– Ну, не лучше, но по крайней мере старше, товарищ капитан, – осознавая свою неуязвимость отпарировал я, улыбаясь. – У меня еще с прошлого лета пятый год армейской службы идет.

– Не может того быть. Ты что-то путаешь, – накалялся командир. – Начальник штаба, – крикнул он через открытую дверь, – найдите мне личное дело этого...

Он явно хотел сказать «нахала», но не сказал.

В личном деле значилось именно то, о чем я доложил. Казьмин еще полистал его в задумчивости, видимо, размышляя над моим возрастом, более молодым, чем у тех, кто попал в казарму, и как бы про себя произнес:

– Когда же ты успел?

Так я остался жить в своей просторной и светлой комнате, которую, слава богу, пока меня не было дома, не успели по ошибке отобрать.

Рядом со мной в двух других комнатах этой квартиры жил гурман и гулена, а в общем, добрый и веселый толстяк инженер нашей эскадрильи Николай Телков и его премиленькая жена Надя – тихая и очень скромная женщина, а еще в одной обитал шупленький и лысенький, уже давно не молодой гарнизонный вещевого интендант со своей смазливенькой и весьма игривой, не по возрасту доставшейся ему молодухой, которую с моим вселением он тщательно прятал за дверными запорами, не подозревая, что в то время я был младенчески не искушен по части терзавших его опасений. Но интендант все-таки просчитался. Угроза, которой он не замечал, надвигалась совсем с другого направления: уже шла война, когда молодой пилот, уезжая в новую часть, прихватил с собой и мою соседку.

Но жили мы очень мирно, не досаждая друг другу.

Однажды вечером, это было зимой, когда я сидел под настольной лампой за спокойным чтением, в комнату, хранившую, к счастью, в ту минуту более или менее приличный холостяцкий порядок, исключая, конечно, книжные нагромождения и разброс всякого рода других предметов поверх письменного стола, постучав в дверь, вошел ОН – сам комэск Сергей Павлович Казьмин. Я вскочил как ужаленный, схватил протянутую мне руку, предложил стул и

стараясь незаметными движениями привести хоть в какое-то божеское состояние настольные завалы, что-то бормотал в оправдание такой неряшливости, одновременно застегивая распахнутый ворот гимнастерки.

Сергей Павлович между тем, как бы ничего предосудительного не замечая, стал не торопясь рассматривать мое обиталище, в котором кроме стола был еще казенный шкаф да богатырская, с никелированными спинками и широченным матрасом кровать – моя первая собственность, почти недвижимость, которую я втащил еще в голые стены, чтоб после солдатских коек насладиться наконец невесомостью сна и покоя.

Взглянув на этот агрегат, командир многозначительно хмыкнул, метнул взгляд на висевшую на стене семиструнную гитару и принялся не спеша листать и переключивать журналы, какие-то брошюры, книги, среди которых была не только техническая авиационная литература, но большей частью художественная. Заговорил о них, стал спрашивать о прочитанном, о друзьях, что бывают у меня, о моих увлечениях, о родительском доме.

«Что привело его ко мне?» – недоумевал я. Оказывается, в тот вечер Сергей Павлович навестил сначала своих летчиков в казарме, а по пути домой завернул и ко мне, желая, видимо, удостовериться – так ли уж благопристойно живет этот отшельник, избежавший казармы?

Я постепенно успокоился, и теперь беседа наша шла совершенно по-домашнему с той только особенностью, что Сергей Павлович молча слушал, изредка задавая неожиданные вопросы, а говорил все я.

Мне уже показалось, что он немного устал и собирается уходить, как вдруг его взгляд проскользнул вдоль стены, упал в темный угол за письменным столом и там остановился. Казьмин чуть сощурился, всматриваясь в густую тень, потом наклонился, протянул туда руку и, ухватив за горлышко пустую винную бутылку, поставил ее на стол.

Я чуть не упал, не зная, что делать и куда деваться. Между тем Сергей Павлович продолжал разговор в прежнем тоне и держал себя так, будто ничего не произошло. У меня хватило духу внешне ничем – ни словом, ни жестом – не выдать своего замешательства, и только щеки мои – я это чувствовал – горели как в огне.

– Одевайся. Пойдем ко мне.

Это было совсем неожиданно.

Вечер был тихий, под ногами хрустел снег. Во всех окнах домов начальствующего состава (ДНС – как тогда назывались дома, где мы жили) горел свет, мелькали тени.

Сергей Павлович шел молча. О чем он думал? Не об улике же с бутылкой. А мне тот конфуз не давал покоя. В те годы быть уличенным в пристрастии к спиртному – грех без прощения и пощады! Ну как она, окаянная, могла застрять в моей комнате? Впрочем, никаких загадок тут не было.

По вечерам, в свободные минуты, мои друзья, живущие в казарме, спешили заглянуть ко мне «на огонек» и «на гитару». Ради этого случая, едва заслышав на ступеньках подъезда знакомый топот сапог, я снимал ее со стены, и пилотская команда еще с порога подхватывала какой-нибудь молодецкий напев, вроде:

Гони, ямщик, куда глаза глядят,
Последний раз хочу тебя обнять...

Волшебный инструмент! Он был со мною всю войну и во все годы после.

В комнате становилось тесно, шумно и весело. Все гудело наперебой – песни, струны, разговоры и хохот.

Потом вдруг, в одно последнее, уже нетерпимое мгновение все как ветром сдутые срывались с места и с грохотом, распахнув двери настежь, вмиг исчезали из дома, несясь во весь опор в свою казарму на вечернюю поверку.

Видно, в один из таких вечеров, во время чьего-то дня рождения или иного повода, а может, и без него, она и оказалась тут, конечно, к месту, эта чертова бутылка, которую давно нужно было убрать на кухню.

Хмельным в эскадрилье никто серьезно не увлекался, и тяги к тому у нас особой не было. Да и смотрели за нами строго.

По понедельникам, после выходных, на утренней поверке вдоль пилотского строя, приподнимаясь на цыпочки, медленно проплывал комиссар Демидов, не столько всматриваясь, сколько внюхиваясь в нас. Затаив дыхание, мы ели начальство преданными глазами. Не обнаружив ничего предосудительного, но продолжая подозревать нас в смертных грехах, он произносил, при этом очень натурально морщась, одну и ту же, с его точки зрения неотразимую фразу:

– И как вы ее пьете? Она же горькая!

Знал комиссар эту «тонкость» не понаслышке...

С Сергеем Павловичем мы не спеша домолчали до самой его квартиры. Некоторая неловкость все еще не покидала меня, и я очень медленно освобождался от нее даже в его доме, где меня просто и приветливо встретила Вера Николаевна, его жена, и их веселая дочка-школьница. У Сергея Павловича была очень уютная и вся до блеска чистенькая квартира – скромная и красивая мебель, за стеклами небольшого буфета сверкала тонкая посуда, в полированном книжном шкафу были с толком расставлены книги. По их корешкам нетрудно было понять – тут немало и специальной литературы, и художественных изданий.

Был чай, и уже за столом беседа шла совсем непринужденно, не помню уж о чем. Сергей Павлович даже слегка подшучивал над моим холостяцким бытом, но о бутылке – ни слова.

Под конец он извлек из книжного шкафа тоненькую книжицу французских летчиков Оккера и Крейна в русском переводе «Слепые полеты» и подал мне.

– Прочти. Полезная книга. Пожалуй, лучшее, что есть у нас из написанного о полетах по приборам.

С началом теплых дней эскадрилья вышла в лагерь. Теперь мы вычерпывали летное время, дарованное погодой, до дна, оставляя себе на отдых и на осмотр машин самую малость.

Возможность скорой войны невидимым призраком витала над нами – это мы больше чувствовали, чем знали. С политинформациями, как всегда, все было в порядке, просто и ясно: с Германией есть у нас договор не только о ненападении, но и о дружбе.

Дружба с фашистами? Вопросы задавать в те годы, от греха подальше, было не принято, чтоб в ином из них не просквозил подозрительный ход собственной мысли.

А когда, как сообщили газеты, кто-то где-то будто бы усомнился во взаимной верности дружеским обязательствам, высокоуполномоченный ТАСС, не предполагая, что ровно через неделю фашистские войска взломают западные границы, дал отпор этим «безответственным заявлениям», заверив мировое общество, что «слухи о намерении Германии порвать пакт и предпринять нападение на СССР лишены всякой почвы».

Но все оказалось, как поняли мы много позже, обыкновенной кулуарной игрой на две персоны, где каждый из партнеров должен был одурачить и усыпить другого. Гитлер не проспал. Сталина, когда в наших городах уже рвались бомбы, разбудил Жуков.

Пока наверху были заняты прогнозами войны и мира, мы, не догадываясь об этом, с азартом прокручивали последние остатки нашей предвоенной жизни, к походной неустроенности которой уже кое-как приспособились, притерпелись, не представляя иной. И все-таки при всей самоотдаче крепко привитому чувству гражданского долга не покидали нас и житейские страсти.

По субботам, когда затихали самолетные звуки и над лагерем оседала аэродромная пыль, женатое сословие приходило в суетливое возбуждение, надеясь, в расчете на командирскую

милость, улизнуть к выходному в Воронеж. Но удачливых было немного. Зато по воскресеньям, с приходом утреннего поезда, от ближайшей станции чинно тянулась, отягощенная узелками и корзинками, живописнейшая вереница молоденьких жен и невест – раскрасневшихся и счастливых, с неукротимой взволнованностью на сияющих хорошеньких личиках от нетерпения встречи со своими ненаглядными красавцами. А «красавцы», закопченные на ветрах и солнце, с облупленными носами и выгоревшими бровями, сами трепеща от предвкушения свидания, но сдержанные и торжественные, чопорно встречали их еще в пути на пыльной проселочной дороге, ведущей к лагерю. Идиллия! Зрелище! Сочные сюжеты для веселых холостяцких анекдотов...

Но в первую после сообщения ТАСС субботу, ставшую на долгие годы последней в мирной жизни, как бы в подтверждение прочности и надежности нашей с немцами нерасторжимой дружбы, даже холостой народ был отпущен в город с небывалой щедростью. В лагере осталась только горстка штабников, очередные дежурные смены да часть технического состава, которому и в воскресенье всегда находилась неотложная работа на самолетах.

Так было, оказывается, не только в нашей бригаде. Всплеск небывалой вольницы захлестнул в тот роковой предвоенный вечер многие гарнизоны. Войнство бросилось в половодье гуляний, в неудержимое веселье, заполнив полные праздничного блеска и музыки клубы, парки, эстрады. В домах шумели вечеринки, до поздней ночи светились огни городских окон.

Не в тот ли вечер сердечная привязанность нашего молодого летчика-инструктора и моего друга Васи Скалдина, очень симпатичная, кругленькая, с немного царапучим характером Галочка собрала к себе то ли на именины, а может, по другому поводу и своих подруг, и его эскадрильских друзей. Во всяком случае, все мы явились в ее дом с цветами и подарками. Гонял фокстроты патефон, взрывался смех, в тугих пилотских лапах повизгивали счастливые танцующие девчонки. Длинный артельный стол с обеих сторон плотно заполнили гости, а у торца рядом с Галочкой самоуверенно уселся Васька, давно переходивший в роли общепризнанного ее ухажера все сроки. Праздник набирал силу, но шел в пределах правил, пока в разгар веселья в зальчик не вкатилась мячиком Галина мама и на надрывной ноте проголосила: «Го-рько!»

На мгновение повисла настороженная тишина. Потом, как с обрыва, не думая о последствиях, ухнул этот губительный клич, заскандировал на все голоса, зазвенел стаканами и рюмками. Пытаясь предотвратить непоправимое, я кого-то толкал в бок, тянул за полы пиджаков, но от меня отмахивались как от мухи. Энтузиазм все больше овладевал застольем.

Выразительно глядя на своего затравленного избранника, медленно, но уверенно поднялась Галя. Тот съезжился, забегал испуганными глазами, будто ища спасения, но, не найдя его, встал и чинно поцеловал свою суженую в приоткрытые губы. Все!

С той минуты в доме кипела свадьба. В одно мгновение был потерян еще один друг: с женатыми дружба у меня не ладилась.

Правда, время показало иное: дружба хотя и осела, но не разрушилась. Вскрылась и мистификация: экспромт свадьбы мой верный дружище, кажется, разыграл, хоть и на скорую руку, но по «согласованному» сценарию.

Поздно ночью прогрохотало небо, стал накрапывать дождик. Мы еле успели влететь в пустой вагон последнего трамвая, катившего на край города, к нашему городку.

Васьки с нами не было...

Сон, крепкий и безмятежный, овладел мною мгновенно. Редкая радость, когда не угрожает тебе ранний подъем, а день обещает свободу! За распахнутым окном гудел ливень, гуляли раскаты грома.

Потом я почувствовал тишину и еще глубже впал в блаженное состояние покоя.

Но в самый непробиваемый сон уже давно не раннего утра вдруг ворвался тревожный голос моего соседа Николая Телкова:

– Вставай, вставай, Василь, – тербил он мое плечо, – война!

– Ты что? Откуда взял?

– Немцы перешли границу, бомбят наши города.

– Как это – бомбят? – опешил я.

Но в следующую минуту, застегиваясь на ходу я вместе с другими ребятами, пулей вылетавшими из подъездов, пустился на вокзал.

Первым шел товарняк. Годится. Он не останавливается у нашего полустанка, у Колодезной, но не беда – с меня еще не сошли студенческие навыки трамвайного пассажира, не признававшего остановок.

Аэродром был на полпути к штабу, и я сначала завернул к своему самолету. Баки заправлены, шла подвеска бомб. В штабе никакой оперативной информации. Не было ее и позже. Установлена очередность дежурства с бомбами, выданы кипы карт – штурманы клеют их аж до Берлина. Новые дни не вносят в нашу жизнь никаких поправок. Летаем. Камуфлируем самолеты. Слушаем радиотрансляцию, пользуемся слухами. Немцы, говорят, долетают до Ворожежа, но мы их не видим. А то бы... Что «а то бы?..». Истребителей близко нет. Гоняться за немецкими бомбардировщиками на наших «ДБ-3»? Глазом не моргнув, погнался бы со своими «шкасами». Слава богу, этого не случилось. Может, в этом настрое, а скорее, отчаянии и лежит природа таранов сорок первого года?..

Капитана Казьмина стали донимать рапортами – на фронт! Он отмалчивался, потом собрал всех и отрезал:

– Есть приказ наркома: из резервных частей – никуда. Наше дело готовить для фронта экипажи. Летную программу не сокращать, но закончить ее в кратчайшее время. Работать будем днем и ночью с максимальной нагрузкой.

Нагрузку мы дали. Инструктора молодые, выносливые, жадные к полетам, засев с самой зорьки на инструкторское сиденье, только успевали менять в пилотских кабинах одного за другим легчиков-слушателей. А когда в баках иссякал запас бензина, прямо с пробега галопом рулили на заправочную линию и еще на ходу жестикулируя из верхнего люка, требовали немедленной подгонки бензозаправщика. И снова как только горючее заполнит баки, – запуск и полеты до угасания последнего луча солнца. В летный день я иногда успевал делать по 30–35 посадок. Не менее многочисленными были и ночные полеты.

Но в начале июля вопреки командирским предсказаниям все-таки пришел тот приказ, которого и следовало ожидать: из постоянного и переменного состава сформировать эскадрилью, ввести в полк и – на фронт.

Командиром боевой эскадрильи назначен Токунов, его заместителем – командир звена Сергей Евдокимов, командирами звеньев – инструктора, остальные – из переменного состава. На тех же принципах отобраны и штурманы.

Мне проткнуться не удалось: Токунов берет – Казьмин не пускает. Только бубнит: «А я с кем работать буду?»

Лучшие машины отдали Токунову хотя и они были поношены. Для себя выкатили старенькие, первых серий, их еще можно было заставить летать.

Тихим и ясным утром эскадрилья Токунова поднялась в воздух, прошла прощальным строем над лагерем, взяла курс на запад и растаяла в серой дымке. Навсегда. Навечно. Через месяц ее не стало. Сам командир эскадрильи Петр Григорьевич Токунов погиб в бою 26 июля.

Только очень немногим одиночкам удалось пробиться к своим из глубины оккупированной немцами территории. Прекрасные боевые летчики, мужественные ребята. Их бросали мелкими группами и одиночными самолетами в ясную погоду без всякого воздушного прикрытия и на глубокие цели, и на войска у переднего края через воздушные пространства, буквально кишашие немецкими истребителями. Силы были неравны. Другого исхода борьбы быть не могло.

Есть одно утешение – слабое ли, сильное ли – без этих жертв в той, так бездарно встреченной войне не могло быть Победы. Вопрос в другом: такими ли должны были быть жертвы?..

Фронт приближался к нам все ближе и ближе. На воронежские аэродромы садились потесненные к востоку полки фронтовой авиации. Переполнялись стоянки, стало тесно и в воздухе. Нужно было уходить. Резервный полк поднимал паруса. В конце августа Казьмин повел эскадрилью за Волгу в Бузулук.

Город, еще хранивший следы недавней тихой провинциальной жизни российской глубинки, бурлил и суетился, переполнялся сверх всякой меры военным авиационным народом, за которым, кто на чем, потянулись их семьи и многочисленные разветвления родственников – жены, родня и дети тех, кто был еще на фронте и кто уже погиб там. Наши самые шустрые пилоты умудрялись еще с ночи, в глубокой тайне от начальства, подсаживать в фюзеляжи своих жен и невест. В легких платьицах, почти без багажа, завернутые в самолетные чехлы они буквально коченели на морозных температурах, но, зная о предстоящих испытаниях заранее, пускались в путь без колебаний.

Городские дома – почти сплошь деревянные избы с их пристройками и сараями – плотно утрамбовывались неожиданными постояльцами. Невозможно было понять, как жили и как собирались жить эти люди – без работы, без средств, без продуктов. Тощее столовское питание по тыловой норме семейные командиры в свертках несли домой, делились с детьми и женами, а у многосемейных летчиков от истощения, случалось, в полете темнело в глазах, кружилась голова. Не оттого ли почасте стали падать самолеты? В одну из ночей зимы сорок первого года врезался в землю с большой высоты без попытки к спасению Вася Скалдин...

С фронта потянулись к нам нескончаемые вереницы летчиков, штурманов, радистов, оставшихся без самолетов, утративших свои разбитые полки, вернувшихся из-за линии фронта пешком – кто с экипажем, а кто в одиночку, потеряв своих товарищей в воздушных боях, на неудачных внеаэродромных посадках, в перестрелке с преследователями и захваченных в плен.

Толпы тылового летного народа, не вкусившего фронта, с неутоленной жадью живого, а не казенного слова о войне вслушивались в их полные драматизма повествования о пережитом. Они давили душу – порой тяжело и гнетуще. Казалось, так было со всеми, и через это неминуемо должен пройти каждый, кто отважится подняться во фронтовое небо. И только очень немногим, вот как этим счастливым, удастся, может быть, выжить, выбраться к своим.

Заклинивалась мысль, туманились чувства – где же наша воспетая и восславленная армия, где боевая авиация? Что ж, дух и сила иссякли в них? Да быть того не может!

Мы знали все, что знали все, о чем писали газеты, вещало проводное радио и «доводили до сознания» политработники. Но живой дух войны, ее почти материальное осязание несли нам именно эти вернувшиеся с фронта ребята – храбрые и отчаянные, познавшие вкус боевого успеха в битве с врагом, но и хлебнувшие крепких и горьких впечатлений от той страшной силы, что наглухо захватила воздух и лавиной теснила наши войска на восток, оставляя за собой огромные советские территории.

Неудивительно, что в настроении фронтовиков преобладал мрачноватый, а не привычный для нашего слуха героико-бодряческий тон, хотя в «послужных списках» этих ребят значилось немало героических поступков и подвигов во фронтовом небе. Но ведь неудачи и поражения будоражат человеческие чувства куда сильнее, чем успехи и победы. Даже самые смелые и удачливые летчики, на счету которых десятки побед в воздушных боях, с особой остротой запоминают именно тот, может быть, единственный бой, в котором пришлось гореть, валиться к земле и спасать свою жизнь.

Рядом с нами суетились политруки, боясь прозевать стихийные беседы с фронтовиками, чтоб если уж не рассеять их, то хотя бы как-нибудь уберечь свою паству от тлетворного влияния «несознательной» пропаганды. Случалось, наиболее популярных собеседников «ставили на место», а однажды, как мы не сразу заметили, тихо исчез недавно прибывший к нам про-

стодушный и уж очень откровенный украинский хлопец, бывалый фронтовой штурман. Пригласили его, говорят, «куда следует» – там он и застрял. Да был ли он единственным?..

Время шло, но, видно, не все, кому удалось выбраться живым из пекла боя, легко освободились от наслоений, как сейчас сказали бы, стрессовых перегрузок.

Кто-то уже не очень спешил опять на фронт, а подыскивал места в летных школах, разного рода учебных центрах и штабах: впечатлений им хватило под завязку на всю жизнь без малейшего желания продолжать их накопление.

Вернулся командир звена из эскадрильи Токунова Павел Корчагин, еще в недавнее воронежское время мой сподвижник по вечерним городским променадам. Крепкий и сильный смугляк с боксерской фигурой, железными мускулами и упрямым характером, прекрасный и смелый летчик, продержавшийся в группе Токунова дольше всех, сейчас он выглядел погасшим, душевно надломленным, утратившим былую завидную внешнюю броскость и уверенность в себе. Вечером за неторопливым ужином в моей узенькой – гробиком – «келье» хозяйского дома, где я был на постое и куда пригласил Пашу на ночлег, он, чуть захмелев, нехотя вспоминал, глядя куда-то мимо меня отрешенным взглядом, часто делая глубокие паузы и выдавливая каждое слово, подробности того последнего воздушного боя 18 августа (надо же – в день авиации!) над Мозырем, где «мессера» срубили и подожгли его машину, а потом, став в круг, обстреляли и самого, висящего на парашюте, сопровождая до самых лесных крон, но не убили, а только ранили. Паша остался на ногах. До своих было километров сто, а может, и триста – этого никто не знал. Разрозненные отступающие и окруженные группировки наших войск еще отбивались от немцев в лесных лабиринтах Полесья, а главные силы оборонялись где-то далеко за Днепром, у самой Десны. Ему удалось переодеться в деревенские обноски и, продвигаясь день и ночь в стороне от крупных дорог под покровом лесов и болотистых мест, на четвертые сутки выйти к советским войскам, но с ними он еще очень долго пробивался в тяжелых боях на восток, туда, где двигались фронты.

Из его экипажа никто не вернулся. Погибли, конечно, хотя все они могли успеть покинуть горящий самолет, если бы были живы.

Все пережитое Пашей не самый сильный вариант для шока и необратимых потрясений, преподносимых войной боевому летчику, но и этого было достаточно даже такой крепкой человеческой натуре, какой обладал он, чтобы оставить в ней заметные следы деформации психики.

Но время бывает милосердно. Вскоре все сошло, осело. Паша обрел свой прежний нрав и дух, уверенность в себе, вернулся к полетам, не отставал в командирском росте, но летал уже в запасном полку, готовил летчиков для фронта. Именно он, Павел Васильевич Корчагин, перенес последнюю боль токуновской эскадрильи, теперь уже окончательно потерявшей свою силу и весь боевой состав первого формирования, – золотые, неповторимые, бесценные жизни наших воронежских ребят.

И перед Пашей, и перед токуновцами, перед всеми, кто погиб и еще воевал на фронте, мне было, мало сказать, неловко – просто стыдно за свое тыловое, чуть ли не подлое, по моим понятиям, вполне надежное военное благополучие. Да мне ли одному? Наше стремление вырваться на фронт еще никто не подавил, ничто не пошатнуло. Правда, часть ребят, особенно семейных, никому не надоедает, рапортов не пишет, на запад посматривает без особого вождения, но они прекрасно знают свое дело и работают изо всех сил на фронт, на Победу. С ними так: проситься не станут, а пошлют, глазом не моргнув, пойдут в бой и воевать будут героически, ничуть не хуже тех, кто грезит боем. Да и среди тех, кто «грезит», немало мастеров порисоваться, особенно в хмельной компании.

Рассудку вопреки я все искал оправдания моим порывам. Немцы уже под Москвой и Ленинградом. Как же можно было нам, военным летчикам, видевшим свой первейший и свя-

той долг в защите Отечества, отсиживаться в тылу? Уже захвачен Днепрпетровск. Можно сойти с ума, пытаясь представить это! Там были мать, отец, брат! Где они? Что с ними?..

Зато я, черт возьми, чтоб не сказать крепче, лихой военный летчик, командир грозной боевой машины, пребываю в полной безопасности и для немцев абсолютно недоступен, поскольку недосыгаем – они даже долететь сюда не в силах.

Спору нет, кто-то должен обучать летчиков, комплектовать новые экипажи, готовить их для фронта – их там ждут, но есть же пожилые инструктора, старые опытные пилоты – их и на фронте немало – им и работать в школах и резервных полках, а наше молодецкое место – там, на войне, в бою.

Осень все глубже продвигалась к зиме. Летная погода пошла на вес золота.

За городом, с противоположной стороны от учебных аэродромов, вырос еще один – перегонная база. Там шло комплектование самолетов «Ил-4», доставляемых сюда с авиазавода в Комсомольске-на-Амуре, а фронтовые летчики, прилетая на транспортных самолетах или добираясь на поездах, гнали новенькие бомбардировщики дальше, в свои полки. Но однажды перегонку небольшой партии самолетов поручили нашим инструкторским экипажам. Среди них был и мой. Это же, как я рассудил, подвернулся мне редкий и, может, единственный, богом дарованный шанс вырваться на фронт! Неужели там меня не оставят? Не знаю, чем и как я выдал свой тайный замысел, скорее всего, не в меру оживленным настроением, а может, чуть большим, чем у других, чемоданом – явно не для дороги, а для нового жительства, но когда я уже сидел в кабине, с нетерпением ожидая сигнала на запуск моторов, ко мне на крыло взлетел гонец и прокричал в ухо:

– Мельников дал вам отбой. Машину погонит другой экипаж.

Душа моя оборвалась. Как с разгону о стенку. Мельников – командир полка. Кто и почему подбил его на такое решение? На краю аэродрома у КП стоял майор Говоруха – начальник штаба. На мой недоуменный вопрос он хитро сощурился, подмигнул и с ехидной разоблачительной улыбкой протянул:

– Не-ма дур-ных!

Других объяснений не было. Он-то, видимо, и «капнул». Все остальные ребята не вызвали сомнений в благонадежности и после перегонки возвратились домой без потерь.

Вперемежку с дождями срывался снег, не по срокам прихватывал ранний морозец.

Неожиданно в полку появился капитан Шевцов. Почти инкогнито. Он изучал летные книжки, с кем-то беседовал, по ночам проверял технику пилотирования. Это касалось не только переменного, но и постоянного состава. Потянулись догадки. Кое-что приоткрылось: у капитана немалые полномочия по отбору летчиков и штурманов в ночной особой назначения дальнебомбардировочный полк майора Тихонова. И статус полка, и имя его командира сразу стали какими-то таинственными, загадочными, интригуя всех необыкновенно.

В нашей эскадрилье Шевцов намеревался проверить двух или трех летчиков, в том числе Казьмина. Зачем Казьмина – не ясно. Не могут же его взять из эскадрильи? Без него она – как же?..

Я Шевцова ничем не привлек. Мою летную книжку капитан полистал без всякого интереса и отложил в кипу ненужных. Но человек он был с виду добрый, доступный, и однажды, выбрав удобный момент, я подошел к нему и упросил сделать со мною хотя бы один ночной полет.

– Ну что вам стоит, товарищ капитан?

– Ладно, слетаю, – улыбнулся он.

Это сказано было, как мне показалось, с какой-то снисходительностью, с чувством жалости, что ли, ко мне. И уж, во всяком случае, без серьезных намерений. Да и что могло привлечь его в незнакомом младшем лейтенанте?

В ближайшую ночь, отлетав еще с кем-то, он подошел к моему самолету. Погода была спокойная. Луна уже ушла. Облака лежали высоко.

– Знаешь что? Давай сходим в зону, – как-то по-домашнему сказал он. – Покажи мне сам, что ты там умеешь, а я посмотрю.

Всю программу, без каких либо упрощений, я прокрутил в голове и, как умел, выложил ему в зоне. Полет протекал молча.

На стоянке, когда остановились винты, он протянул мне руку и произнес:

– Пойдешь к Тихонову.

Сказал утвердительно, как о деле решенном.

Радость охватила меня небывалая. Все во мне ликovalo!

Но время шло, Шевцов уехал, а меня никто никуда не зовет и не просит.

Прошел слух – в штабе появились какие-то документы насчет отобранных. Но начальство молчит. Штабная мелюзга потихоньку выдает «дворцовые» тайны: Мельников отбивается, не хочет отпускать инструкторов.

Через день новая информация из тех же «надежных источников», по секрету: пришла депеша от генерала Горбачевича – требует отпустить меня немедленно. Генерал Горбачевич? Кто такой? Оказывается, командующий дальнебомбардировочной авиацией – куда уж выше!

Иду незванным к Мельникову. «Князь Серебряный», как мы величали командира полка за его молодую седину, завидев меня на пороге, разбушевался с ходу. На его столе, ко мне вверх ногами, вижу и косым взглядом читаю телеграмму с моей фамилией и грозным предупреждением адресату за слушание. Приготовленные для беседы слова мне произносить не пришлось. Молча слушаю, как ругается Мельников, споря сам с собою и невидимыми оппонентами. Наконец, взорвался и погнал меня из кабинета, благословив напутствием «ко всем чертям»! Как понять это? Выходит, отпустил? Раз есть приказ, о чем могут быть разговоры?

Там же, в штабе, узнаю: завтра на рассвете с перегонной базы к Тихонову пойдет заночевавший «ТБ-3». На него подсаживаются летчик – старший лейтенант из перегонной базы – и штурман из постоянного состава другой эскадрильи. Собирать документы поздно, да и рискованно – вдруг я не так все истолковал?

В предрассветную тьму – комбинезон на себя, шинель на плечо, чемодан с бельем в руки – и на аэродром.

Там и стоял, еще не разогретый, тот самый «ТБ-3», что шел с Приморья.

Если ночь для избранных...

Драма на догоне. «Хейнкель» на троих.

Хорошая это штука – везение, но... короткая.

Земское дает последний курс. Ростовский романтик

Полк Тихонова еще не завершил свое комплектование, но воевал в полную возможную силу. Несмотря на очень тяжелые погодные условия, самолеты днем и ночью уходили на боевые задания. Командир с ходу подключил к боевой работе и нашу группу. Нескольким летчикам, у которых образовались длительные перерывы в летной тренировке, приказал дать по одному тренировочному полету по кругу, а мне – два с инструктором.

Не знаю, правда ли («добрые» люди всегда найдутся, чтобы с радостью передать какую-нибудь гадость, о тебе где-то сказанную), но Тихонов будто бы недовольно спросил Шевцова, упомянув обо мне:

– Кого ты мне прислал?

Шевцов хоть и отстоял меня, но сомнений командира не развеял. Потому он и выдал вместо самостоятельных – на всякий случай – два с инструктором.

В переднюю кабину сел командир эскадрильи капитан Черниченко.

Я чувствую – вот сейчас, при малейшей ошибке, меня в два счета и выпрут из «калашного ряда». Что тогда?..

Сыпал медленный снег. Видимости еле хватало на длину полосы. Взлетел, чертя облака, построил «коробочку», зашел на посадку, сел. Повторил. Черниченко молчит.

– Еще один?

– Нет, хватит.

– Готовиться на боевое задание?

– Не спеши. Тебе скажут.

Да, он прав. Черниченко тут ни при чем. В этом полку ставит задачи и все решает один Тихонов. Остальные исполняют.

Теперь экипажей стало больше, чем самолетов. Можно было увеличить боевое напряжение. Командир так и решил: в светлое время действуют одни, ночью – на тех же машинах – другие.

Мне, я чувствую, ночь пока «не светит». Хорошо, пусть будет день, только пусть будет.

Обстановка на фронтах страшная. Ударной авиации – ближних бомбардировщиков, штурмовиков – катастрофически не хватало, и дальникам, как и истребителям, пришлось взвалить на свои плечи и их заботы. Какие там ночные рейды по глубоким тылам, если немцы давят на стены Москвы и, захватив центральные области России, напирают на восток! Только на разведку, да и то днем, прячась в облаках и на коротких участках выходя под нижнюю кромку, наши экипажи добирались до самой Варшавы и Пруссии, а то и дальше. Взлетели на исходе одной ночи – сели в начале другой. Польша, Прибалтика – свет не близкий. Это были полеты по заданиям Генерального штаба. И экипажи отбирались по высшим категориям летного мастерства – Кононенко, Шевцов, Ломов, Кузнецов...

Для меня командир, видимо, выжидал погоду попроще, не очень задумываясь над тем, что она будет попроще и для немецких истребителей, не говоря уж о зенитчиках. И в этом преимуществ будет больше у них, чем у меня.

Но совершенно ясная погода – это была полная неожиданность. Для удара назначен железнодорожный узел Вязьма. Идем в паре со старшим лейтенантом Павлом Петровичем Радчуком. На такую цель в ясную погоду – номер, мягко говоря, рискованный. Вязьма хорошо прикрыта и истребителями, и зенитной артиллерией. А нас всего двое. Но там скопление эшелонов с техникой, горючим и боеприпасами. И режим действий диктует все-таки не погода, а боевая необходимость. Я-то ладно. Его зачем днем? Опытнейший летчик, работал испытателем на авиазаводе – такого бы побережь для ночной работы. А Радчук, чувствую по его настроению, тоже знает себе цену, но на дневное задание идет безропотно. Я держусь за ним справа. Вижу, как в передней кабине его машины, в самом носу, рядом с пулеметом склонился над прицелом штурман Хрусталева – измеряет ветер. Вокруг ни облачка. Вся надежда – на случай встречи с истребителями – на огонь наших пулеметов. Ну, там еще маневр, переход на бреющий, если удастся. Для прикрытия такого полета, по старым законам, полагается хотя бы звено истребителей. Но где там! Их не хватает, чтоб отбиваться от фашистских бомбардировщиков, не говоря уж о других заботах.

Подходим к линии фронта. Слева направо по всему горизонту горят, сверкая огнем и утопая в дыму, русские деревни. Кто их поджег? Немцы? Свои? Что делают там наши бедные крестьяне, оказавшись на лютом морозе и потеряв все? Невозможно было представить живых немцев в русской деревне в глубине России под самой Москвой.

Взглянул на карту: изгибы длинной полосы пожаров точно повторяют очертания линии фронта. Стрелки и штурман у пулеметов. Там, немного южнее Вязьмы, Двоевка, аэродром истребителей фашистской *авиации*. Прижимаюсь ближе к Павлу Петровичу: вдвоем отбиваться легче – все-таки шесть стволов.

Время тянется медленно. Но вот подходим к цели. Еще издали видны контуры железнодорожного узла. Володя Самосудов начал промер ветра. Пока идем спокойно. Ложимся на боевой курс. Чуть отстаю от ведущего – прицеливаемся самостоятельно.

Вдруг все пространство вокруг нас густо усеялось серыми дымными клубками. Их все больше и больше. Разрывы вспыхивают рядом, ложатся совсем близко – то впереди, то сбоку. Пристреливаются. Но на боевом курсе – не шелохнись, иначе бомбы уйдут мимо.

– Володя, как видишь цель?

– Все вижу, командир, все вижу. Тут все пути забиты составами. Не промахнусь!

Зенитки бьют погуще. Самолет пронизывает дымные следы снарядных разрывов. С нетерпением жду сброса.

– Пошли! – кричит Володя.

Слышу легкие толчки отрывающихся бомб, доносится запах сгоревших пиропатронов.

Все! Теперь я свободен. Резко разворачиваюсь вправо, меняю угол крена, теряю высоту, увеличиваю скорость. Ищу кратчайший путь для выхода из зоны огня. Бомбы достигли цели и теперь, вслед за серией Хрусталева, на станционных путях занимают пожары, вспыхивают взрывы и от наших бомб. Экипаж это отлично видит, а в развороте увидел и я.

Радчук уже взял обратный курс, и я на полных оборотах подстраиваюсь к нему.

Вот сейчас, по классическому сценарию, должны появиться истребители. ПВО Вязьмы, конечно, сообщила о наших самолетах на свои аэродромы. Павел Петрович берет чуть севернее – подальше от Двоевки. Ужасная чистота неба! Может, лучше перейти на бреющий? На высоте – как на ладони. Но Радчук высоты не теряет. Ну зачем она ему?..

Мы уже видим на горизонте линию фронта, и я почти уверен, что теперь нас не достанут. Кто-то, правда, успел торопливо пострелять в нашу сторону из зенитных орудий, но это уже от лукавого, из области случайностей. Хотя, если случайно попасть, можно случайно и убить.

А немецких истребителей, видно, не на шутку припечатал мороз. Что ж еще могло помешать им расправиться с нами?

Майор Тихонов был доволен результатами удара и, кажется, больше всего тем, что нам удалось вернуться. Наши машины уже готовились к ночному вылету, но на них пойдут другие экипажи...

Командир стал доверять мне новые задания – это было самое важное.

Полк к тому времени сидел под Москвой, в Раменском – перелетел ближе к линии фронта, но под «зонтик» столичной ПВО. К несчастью для тех, кто ходил на боевые задания днем, ясная, морозная погода установилась надолго. За линией фронта носились немецкие истребители. Погуще пошли потери. С заданий возвращались продырявленные машины, в кабинах привозили раненых и убитых.

А тут еще разыгралась трагедия. Командиру полка никак не удавалось вытолкнуть на боевое задание старшего лейтенанта Клотаря. В лучшем случае взлетит – и сейчас же вернется. Летчик-то он опытный, другим ни в чем не уступал, но за линию фронта – ни на шаг. Несмотря на уже гулявшую репутацию трусоватого пилота, Клотарь не терял своей внешней значительности в манере держаться, в категоричности суждений и требований. Даже капризничал с достоинством. Как-никак – командир эскадрильи, хотя в этом полку он такой же рядовой, как и большинство других. То не нравится ему штурман, то машина. Но вот отдали ему прекрасного штурмана, капитана Мельника, подобрали боевых стрелков-радиостов и закрепили новый, последних серий самолет. Деваться некуда – надо лететь.

В тот день он долго сидел в кабине – качал рулями, щелкал тумблерами, вслушивался в гул моторов. В этом усердии постепенно распался, нервничал, долго не мог приладить парашютные лямки. Наконец вслед за другими порулил на старт. Широкая, плотно укатанная снежная полоса лежала впереди до самого, казалось, горизонта. Моторы выведены на полный режим, отпущены тормоза. Машина ринулась вперед. Но вдруг все больше и больше стала забирать вправо, сошла с утрамбованного наста и вздымая целый смерч свежего снега, пропахивая белую целину, зарылась по самый фюзеляж в сугробы. Двигатели, надрываясь в реве, больше не тянут, винты рубят снег, шасси не выдерживают, и самолет, ломая подкосы, тяжело оседает на живот.

Из пилотской кабины, не торопясь, выходит Клотарь. Деловым взглядом осматривает машину, переговаривается с экипажем. Выпрыгнули через пулеметную турель стрелки, открыл верхний люк штурман, но выходить не торопится. Замешкался.

Неожиданно из-под моторных капотов показался огонь.

– Выходи! – командует Клотарь штурману, но тот по-прежнему копошится в кабине. К самолету бегут люди. За ними мчит полуторка с пожарными баллонами, но пробиться к огню даже по пропаханному самолетом следу не может. Огонь еще больше набирает силу, уже лижет крыло полное бензина, охватывает фюзеляж. Там в люках на всех замках – бомбы.

Люди набрасываются на пламя, но оно с гулом растет и уже угрожает всем, кто вступил с ним в единоборство.

– Выходи, выходи! – кричат Мельнику, хотя уже все знают, что от деформации штурманской кабины в гармошках металла зажата в пятке его нога, и все попытки вырвать ее безуспешны. Теперь к нему не пробиться. Мельник видит, как огонь, охвативший весь самолет, вот-вот взорвет баки и бомбы, и сам во все горло кричит на тех, кто мечется вокруг огня, пытаясь его унять:

– От самолета! Все вон от самолета! Сейчас будут рваться бомбы!

Да, больше оставаться рядом с огнем нельзя. Взрыв неминуем в любой ближайший миг. Назревала гибель десятков людей. Теперь от самолета всех торопили и командиры. Люди отступают. Но кто-то медлит, и майор Тихонов стреляет в воздух, гоня их от самолета, и сам бежит последним, постоянно оглядываясь.

Мельник встал во весь рост. За языками пламени из верхнего люка была видна его голова в шлемофоне и плечи. Он поднял меховой воротник комбинезона, скрестил высоко на груди руки и ждал. Ждал смерти. Эти секунды были непереносимы. Можно было сойти с ума.

Взрыв! Ударная волна резко толкнула в грудь, пошатнула назад. Тихонов и два-три еще бежавших с ним были настигнуты ударом в спину сбиты с ног. Упали, поднялись, на минуту оцепенели, пришли в себя и снова бросились к самолету. Мельник был выброшен далеко вперед. Лежал убитым. Нога осталась в кабине...

Среди застывших вокруг страшного зрелища вдруг засуетился Клотарь, стал на виду у всех вытаскивать из кобуры пистолет, примерять на себе, куда бы посподручнее направить ствол. К нему бросились, но кто-то из командиров крикнул зло и твердо:

– Ну-ка, прекрати ты, мать твою...

Окрика оказалось достаточно, чтобы он снова запихнул свой «ТТ» на место. Этот «подвиг» не для него. Он очень хотел жить. Гораздо больше других. Любой ценой. Лукавят мудрецы идейно-воспитательного фронта, ревностные носители безоблачных судеб и бестрессовых общественных забот, будто самоубийство – удел трусливых и слабовольных. Нужны немалое мужество, огромная воля и духовная сила, чтобы суметь в минуту роковую защитить свою честь пулей в собственное сердце. Клотарю это ни с какой стороны не грозило, да и нужды в том не было. Последнее больше других понимал сам Клотарь. Не думаю, что он с умыслом загнал машину в сугробы, но всеподавляющий страх перед сильным и грозным врагом, с которым ему через сорок минут предстояло встретиться с глазу на глаз, начисто парализовал его волю, чувства и мысли, и уже не было сил, чтобы справиться даже с привычным пилотским делом – обыкновенным взлетом со своего аэродрома.

Но, бывает, такие потрясения вдруг оборачиваются очистительной силой, и человек обретает как бы новое дыхание, свободное от угнетающих наслоений страха и предубеждений. Видимо, на это и рассчитывал командир полка, когда через несколько дней снова поставил Клотарю боевую задачу, одновременно давая ему шанс реабилитировать себя как боевого летчика. Впрочем, соображения могли быть и другие – прагматичнее, попроще: шла война, полк воевал с перегрузкой, какие там сантименты? Нужно лететь – и все тут. Тем более Клотарь, похоже, быстро отряхнулся от всего случившегося и внешне, по крайней мере, обрел свою прежнюю «форму». И он снова получает боевую задачу.

...На смоленском аэродроме стоят немецкие бомбардировщики, по ночам налетают на Москву. Для удара по самолетным стоянкам назначено звено: ведущий Радчук, справа за ним Анисимов, слева – Клотарь. Взлет завтра, 24 января, на рассвете. Клотарю дали нового штурмана. А недавно появившийся у нас уже немолодой многоопытный старший лейтенант Василий Анисимов сумел отобрать, уговорив майора Тихонова, мой экипаж. Сколотить свой Анисимову не удалось, да и на первый боевой вылет выходить с новичками перезрелый командир звена, видимо, поостерегся, а перехватить чужой, обстрелянный и слаженный, гораздо легче было у меня, чем у кого-либо другого – все-таки младший лейтенант не чета старшему. Больше всего я волновался за Володю Самосудова. Он тоже не волен распоряжаться собою. Вот как закрепят его за Анисимовым – то так и будет. Но если такое случится, я знаю: наша душевная привязанность друг к другу ничуть не пригаснет. Тем более не хотелось терять его и как штурмана. Умница и скромняга, человек чистейшей души и благородной храбрости, он, помимо этих и других добрых человеческих качеств, был еще и по-настоящему музыкально одаренным, прекрасно владел баяном. В массивном черном футляре возил он всюду это огромное, все в перламутре и золоте сверкающее чудо. Был у Володи абсолютный слух, тонкий музыкальный вкус и хорошая, хоть и начальная профессиональная школа. Непостижимо быстро бегали его пальцы по широким и плотным рядам разноцветных кнопок, извлекая сложные, чистые, многоголосые поющие гармоничные звуки. Как он покорила всех на недавнем новогоднем вечере в Сасове! С болью и надеждой встречали мы сорок второй. Те, кто не был в ту ночь на бое-

вом задании, собрались к полуночи в тесной комнатенке за узким артельным столом. Пришел командир дивизии полковник Логинов. Он только на днях принял под свое начало наш полк и так называемую группу Бицкого, состоявшую главным образом из аэрофлотских пилотов (к коим принадлежал и сам Бицкий), и именно потому, на гражданский манер, как бы оберегая дух вольницы, именовавшую себя группой, а не полком, хотя на самом деле это был обыкновенный 750-й дбап, каковым он и вкатил в состав логиновской дивизии.

Комдив еще недавно служил с майором Тихоновым на Дальнем Востоке, хорошо знал его, как и многих других дальневосточников, ставших теперь летчиками нашего полка, и, может, потому предпочел в новогоднюю ночь их общество.

Праздник был не из веселых. Да и с чего ему быть другим? Хоть и отброшены немцы от стен Москвы и еще потихоньку отползают на запад, но все еще цепко держатся во Ржеве и Вязьме, Орле и Курске. Каждого из нас ждали суровые испытания. Правда, Сталин недавно пообещал народу «ну еще полгодика, годик», не подозревая, что этих «годиков» наберется все три с половиной, но многим на жизнь не хватит и одного дня.

Кто-то запустил митинговые тосты с торопливой трапезой между ними, да так и плыли бы эти тоскливые посиделки, если бы совсем несмело, как бы извиняясь, не скрипнул вдруг Володин баян, потом наперекор стихии здравец, запел целым хором звуков, и все преобразились, как зачарованные застыли в немоте, предались своим чувствам и мыслям – в глазах то вспыхивали огоньки, то гасли во влаге. Его музыкой наслаждались, подпевали и требовали играть еще и еще. И он играл. Он в музыке жил, как в другом мире, прекрасном и светлом, и увлекал туда нас.

В комнату залетал начопер, шептал что-то на ухо командиру полка. Тот кивал головой, делал какие-то замечания, и штабной исчезал. Потом ушел на КП и командир – к телефонам и картам. В воздухе были экипажи, готовилась к выходу новая группа. Погода стояла прескверная – низкие облака, снегопады, обледенения.

С вечера вместе с майором Урутиным ушел и не вернулся с боевого задания капитан Шевцов. Его самолет со следами снарядных осколков был найден на краю небольшой деревни в районе Шацка – рукой подать до своего аэродрома. Все, что мог, передал он по радио, но домой не дотянул. Мне страшно жаль было этого доброго, во всем порядочного, со светлой душой капитана. К нему у меня было особое, почти благоговейное расположение – это ведь он, всего лишь этой осенью, не обошел меня стороной, не отмахнулся и включил в новую группу летчиков для полка Тихонова.

Хоронили командира эскадрильи Василия Федоровича Шевцова майором: приказ о новом звании пришел в день его гибели.

Вот такой была встреча Нового года. В широком, так сказать, диапазоне чувств и раздумий. Но Володя, подаривший нам в ту ночь неожиданную радость, просто взлетел в глазах тех, кому довелось его слушать, а я был просто горд, что у меня такой необыкновенный друг и штурман.

Но теперь Володя летел с другим командиром, И хотя меня, ошеломленного, уверяли, что это всего лишь на один полет, я чувствовал: все будет не так и встревожился не на шутку. Бросился в штаб эскадрильи – там всегда чиновничали неприкаемые штурмана. Так и есть – старший лейтенант Василий Сверчков не состоял ни в одном экипаже. В бой, правда, не ходил, но бомбить умеет и по этому ремеслу был даже инструктором. Он согласился слетать со мной и, бросив все другие дела, засел за полетные карты. Нашелся и радист, а стрелка среди оружейников найти было проще.

Осталось самое главное – уговорить командира дать мне самолет и включить в состав звена Радчука. Поддержал меня комиссар эскадрильи Алексей Дмитриевич Цыкин. По расчетам выходило, что после посадки (если, конечно, она состоится) можно успеть подготовить самолет и для ночного вылета.

Майор Тихонов чуть подумал, покачал головой, но согласился: назвал номер самолета и место в строю – справа за Анисимовым.

Всю ночь стоял лютый мороз. Зашло за тридцать. Незаметно погасли звезды, и над головой распахнулась голубизна первозданной чистоты. Гулко скрипел накатанный снег. Дымы столбами упирались в небо. Антициклон. Его безоблачные владения уходили в бесконечность, охватывая и наши цели. Под самолетами еще с ночи горели подогревательные печи – гнали тепло под моторные капоты.

В такую стужу моторы запускаются туго. Но мои – чик-чик – пошли с полоборота. Пожилой, прокаленный морозами техник помог мне их прогреть, погонял, стоя на крыле, на полных оборотах, потом поправил мои парашютные лямки, привязные ремни, наклонился ко мне, неожиданно поцеловал и скатился по плоскости вниз. В те дни в такую погоду не всем удавалось еще раз встретиться со своими техниками, и те из них, кто был постарше, иногда под дружески ли, по-отцовски, как бы благословляли летчиков на удачу.

Пора взлетать. Первым пошел Радчук. У Анисимова, смотрю, не запускается один мотор, и вместо него на взлет пошел я, стал справа. К левой стороне подошел Клотарь. Причалил, чуть подержался и вдруг резко отвалил в сторону, перешел на снижение, заспешил на посадку. На земле пожаловался на плохую работу моторов, но сколько их ни гоняли на всех режимах – ничего подозрительного не обнаружили. Клотарь остался на земле. Радчук делает второй круг над аэродромом – ждет Анисимова, но тот не появляется. Делать нечего – берем курс на Смоленск.

Вот и линия фронта. Воздух чист и прозрачен. Мы всматриваемся в его синеву, боясь прозевать истребителей. Я плотно притерся к Павлу Петровичу и хорошо вижу его сосредоточенный профиль.

На карту не смотрю. Она у меня без каких-либо расчетов, сложенная в несколько изгибов, засунута за голенище правой унты. Но маршрут я, в общем, знаю, курсовые углы запомнил, впереди сидит Сверчков – умелый штурман, искусный бомбардир, не подведет.

Во все предыдущие летные годы я старательно работал с картой: прочерчивал маршруты, измерял путевые углы, вел навигационные расчеты и планшет с картой всегда держал на левом колене. Но мне показалось, что в этом полку мои старшие товарищи – бывалые летчики – сами карты не готовят, и я не видел, чтоб кто-то из них хотя бы носил с собою летный планшет.

– А штурман для чего? – похохатывая, внушали мне азы профессиональной свободы скитальцы небесных дорог. Ко мне они относились тепло, по-дружески, но слегка покровительственно и даже чуть снисходительно. Мол, поживешь с наше – узнаешь, что к чему. Я тянулся к ним, старался быть рядом, но, как и прежде, соблюдал «дистанцию».

Сказать по правде, в тот раз я пренебрег прокладкой маршрута, не столько поддавшись влиянию чужих манер и привычек, сколько рассудив, что, держась в строю за Радчуком, стоит ли заниматься навигацией? Уж он-то с Хрустальевым и цель отыщет, и домой приведет, а мое дело – за ним держаться.

Вот я и лечу, не глядя в карту. И все идет как нельзя лучше. Но вдруг Павел Петрович повернул лицо в мою сторону и плавно ввел самолет в правый разворот. Куда он? Развернулся градусов на тридцать и – снова по прямой. Разговорной связи у нас нет. Показываю руками на отворот влево, мол, нам – туда! Жесты мои стали настойчивыми, грубоватыми. Постукиваю кулаком по голове, но Радчук и Хрустальев только посматривают на меня, и никакой реакции.

Я все понял – командир решил идти на Вязьму. В такую ясную, с бесконечной видимостью погоду рассчитывать на безнаказанный выход двух бомбардировщиков на Смоленск, до которого еще идти да идти – риск немалый, почти безумный. Больше шансов на то, что мы до него не дойдем. Было бы нас четверо – куда ни шло, а двух слижут сразу. Вязьма ближе. Вот она – рядом. На ее станции всегда полно эшелонов с войсками и грузами. Все логично, кроме одного: нам приказано бомбить смоленский аэродром, а не Вязьму! Это – боевое зада-

ние, приказ, и, значит, выше этого никаких толкований быть не может. А вдруг на машине Радчука появилась какая-нибудь неисправность, и дальше он, помимо своей воли, идти не может? Этого я не знаю. Радчук держит новый курс и смотрит на меня строгим взглядом, как бы требуя следовать за ним. Но я чуть отстаю, ныряю вниз, отворачиваю влево и беру курс на Смоленск. Потом ухожу, подальше от греха, еще левее – справа на траверзе Вязьмы все та же окаянная Двоевка с «Мессершмиттами-109». Опомнятся – поиск будет недолгим: за нашим хвостом предательски тянулся длинный плотный шлейф белого инверсионного конденсата. И вдруг обожгло: ведь бросил командира! Не дай бог, с ним что-нибудь случится. Такие штуки ведомым в боевых условиях не прощают. Но ведь и боевая задача – Смоленск, а не Вязьма – снова искал я себе оправдание.

Одиноким бомбардировщик под бескрайним куполом чистейшего неба в глубине территории противника – абсолютно ирреальная картина. Но мы еще больше пробиваемся вглубь. Успеть бы дойти до Смоленска. Вот там на горизонте он и должен появиться, но его все нет и нет. Наконец зачернел, а подойдя ближе, обозначился и «наш» аэродром.

Крыло к крылу на белом поле застыли черные силуэты бомбардировщиков. Их здесь около шестидесяти. На боевом курсе начали палить зенитки. Чувствую – в спешке. Мохнатые дымки вразброс повисают со всех сторон. Это не самое страшное – не поднялись бы местные истребители, охраняющие аэродром.

Сверчков вслед за стрелками взволнованно докладывает:

– Командир, бьют зенитки!

– Это не прицельно. Не обращай внимания. Давай как на полигоне.

Он тщательно измеряет ветер, вносит поправки в курс, дает последний доворот и – «так держать».

Воздух тугой и спокойный. Машину не шелохнет. Все стрелки застыли. Вижу боковым зрением – разрывы все ближе. Самолет уже черпает «шапки». Почему-то они черные, а на Вязьме были серые.

– Бомбы пошли!

Теперь нужно аккуратно выбраться из огня и – вниз, чтоб не маячить у всех на виду.

Сверчков и стрелки докладывают – серия под небольшим углом пересекла стоянку. Загорелись самолеты. Штурман говорит – два, стрелки – три. Вскоре один взорвался. Может, достанется и другим, соседним – стоят ведь плотно. Успеваю на миг оглянуться – на снежной равнине чернело бесформенное облако дыма.

На пути к Смоленску немцы с Двоевки явно нас прозевали. В такую погоду с крутым морозцем, видно, не ждали шальных залетов, но сейчас не пропустят. Ушел ли целым Радчук? Тревога нарастает. А небо как стеклышко.

Я еще издали угадываю впереди слева, на самом горизонте, Двоевку и вижу, как из облака снежной пыли вырываются одна за другой черные точки и куда-то исчезают. «Мессера»! Это за мной! Доворачиваю к лесному массиву, все больше ухожу вправо, прижимаюсь к сосновым кронам. Но «мессеров» все нет и нет. Куда они подевались?

Не для разминки же они взлетели в эту каленую стужу? Кто, кроме нас, мог потревожить их? Скорей бы к своим. А время как застыло, хотя идем мы на полных оборотах.

Наконец, на большой высоте появляется пара, медленно смещается в нашу сторону, но оба мечутся как слепые. Видно, мешают им низкое солнце, и они не замечают нас на фоне леса. Пока идут далеко слева, с небольшим обгоном. Я все больше ухожу от них к югу и вижу, как у линии фронта они возвращаются, с обратным курсом проходят в заднюю полусферу, но вдруг резко разворачиваются прямо на нас, постепенно на догоне со снижением сближаются, и один из них с дальней дистанции – от нетерпения – сует нам пулеметную очередь. Она проходит мимо, но навстречу ей уже мчится очередь нашего пулемета. Не знаю почему, но головной «мессер» вдруг отвалил в сторону, и за ним потянулся другой. Истребители, я позже заметил,

не очень любили драться за линией фронта, но тут, скорей всего, их поджимало горячее, а аэродром оказался слишком далеко за спиной. На том дело и кончилось.

Мы пересекли линию фронта и почувствовали себя дома. Но где? Что крепко уклонились вправо – это понятно. Подворачиваю круто влево. Пока наугад. Как назло, ни одного приличного ориентира. Все леса, леса. Промелькнет дорога, деревенька – и опять леса. Вытаскиваю из-за голенища свою голую карту. Ничего не узнаю. Приближается расчетное время посадки, но нет ни одного ориентира, который бы напоминал подходы к аэродрому. Чертовщина какая-то. Где мы летим? Набираю высоту. Хватаюсь за какую-то «железку», иду по ней в надежде выскочить хотя бы на крупную станцию или пересечение с рекой, дорогой – все напрасно. Дороги в никуда. Поворачиваю карту и так, и этак. Полная немота. Сквозь нижнюю прорезь приборной доски вижу, как суетится в кабине штурман, припадая то к левому, то к правому борту. Оба ругаемся, и все без толку. Лишнего горячего у нас нет. Пора садиться, пусть даже не дома. Но вот радисты заметили аэродром. Наш, конечно, советский, но не тот, где нас ждут. Выпускаю шасси, сажусь. На стоянке выключаю моторы. Беспомощно оглядываюсь по сторонам, пытаемся со штурманом понять, где мы. Стыдно, но что делать. К нам никто не подходит и не проявляет ни малейшего интереса. Рядом под чехлами стоят истребители. На некоторых из них работают механики. Высылаю к ним в разведку стрелка с задачей осторожно, словно невзначай, узнать название аэродрома. Он, мы видим, к кому-то потянулся прикурить, затевает разговор, весело жестикулирует – артист! – и вскоре взбирается ко мне на крыло, тихо докладывает: «Химки!»

Черт возьми, вот это номер! Химки за обрезом моей карты севернее Москвы, а наш аэродром – южнее. Вот достойная месть за неподготовленную карту, за мое штурманское легкомыслие, с которым я впервые так доверчиво пустился в полет, да еще боевой! Этой науки мне хватило на всю мою долгую летную жизнь. Но Василий-то Лаврентьевич! Сейчас он то руками разводит, то хватается за голову. Я, правда, слишком долго ходил произвольными курсами, надеясь, что штурман все-таки ведет счисление пути, а он, видимо, не отходя от пулемета, больше смотрел за воздухом, чем на часы и компас. Его никак не упрекнешь.

Теперь я иду к начальству и докладываю, что из-за длительного маневрирования, при преследовании немецкими истребителями, вынужден был избрать (!) для посадки этот аэродром, в связи с чем прощу немного бензина, чтобы возвратиться на свой.

Немолодой капитан с красными от бессонницы глазами кисло улыбнулся и распорядился насчет бензозаправщика. Нашлась и крупномасштабная карта этого района, и уже, возвращаясь домой, я глаз с нее не сводил, сверяясь по каждому кусту на земле. На посадку пришли в сумерках. Полосу подсвечивали прожекторы.

Короткий зимний день угасал. На стоянках суетился народ, готовясь к ночным боевым вылетам.

Не успел я выключить моторы, как кто-то оказался на крыле:

- На старт, к командиру!
- Где Радчук? – ору я, в свою очередь.
- Радчук давно дома!

Слава богу! С души как тяжесть слетела. Под самолетом меня ждала полуторка.

У самого «Т» прохаживались нервной походкой и всматривались в закатную даль командир дивизии Логинов, Тихонов и заместитель командира полка майор Смитиенко. Я подошел к комдиву и доложил о выполнении задания по смоленскому аэродрому. Командиры переглянулись. Они были очень удивлены моим докладом и стали подробно расспрашивать об обстановке полета, картине смоленского аэродрома и результатах удара. Оказывается, нашу радиogramму с борта о выполнении задания КП не получил, вероятно, помешала малая высота полета, с которой радист поспешно отстучал ее, а отвлекаться от пулемета на повторную долбежку до получения «квитанции» в этом, полном опасности, воздухе было рискованно. Коман-

диры заметно оживились, но мрачная тень с их лиц все еще не сходила. Только тут я понял, что на старте ожидали вовсе не мой экипаж – на нем уже был поставлен крест, а наше возвращение – это как «явление Христа народу». Ждали Анисимова. По расчету времени он мог еще держаться в воздухе. Но пришел конец и расчету. Анисимов так и не вернулся, прихватив с собою и мой экипаж.

В тот день узнать удалось немного. Мотор на его самолете не запускался долго, но наконец пошел. Командир, не теряя лишней минуты, вихрем вырулил на старт, с ходу взлетел и сразу лег на курс. Это было время, когда Радчук отходил от Вязьмы, а я еще шел на Смоленск. С той поры об Анисимове – ни звука. Но в предположениях мы не ошибались. Отгремели все военные годы, отшумело немало мирных, прежде чем вполне рельефно обрисовались последние мгновения жизни моего экипажа и их нового командира в его первом боевом полете.

Судя по месту их гибели, шли они, конечно, на Вязьму. Двоевские истребители, переполошенные Радчуком, но больше всего моим самолетом, углубившимся на запад, все-таки «раскочегарили» свою нежную технику и поднялись на перехват именно в ту минуту, когда я должен был, возвращаясь после удара по Смоленску (о чем истребители, нужно думать, были предупреждены), подходить к траверзу Двоевки, но тут неожиданно прямо на них напоролся Анисимов, на которого вся орава сразу и навалилась, и только позже, спохватившись, от нее отвалила пара и бросилась вслепую наперерез моему самолету, да опоздала, и номер не удался.

Крестьяне, свидетели этой воздушной драмы, видели, как не то пять, не то шесть «Мессершмиттов» стаяй вертелись над бомбардировщиком, обдавая его со всех сторон пулеметными очередями, как он, продолжая идти вперед, отчаянно маневрировал, отбивался огнем и, видно, кого-то хорошенько стеганул, потому что тот круто пошел вниз и с дымным следом потянул на свой аэродром. В ясном солнечном небе долго стрекотало оружие, но вот «Ил-4» завалился в крен и стал проваливаться все ниже и ниже. Машину покинул Анисимов. Он раскрыл парашют, но приземлился мертвым: в виске у него была пулевая рана. Пистолет лежал рядом, привязанный шнуром к кобуре. Чья пуля пробила висок командира – своя ли, пистолетная, с «мессеров» ли, что огнем преследовали его, висящего на стропках?..

Еще не поздно было и остальным прибегнуть к спасению, но штурман Володя Самосудов, стрелки-радисты Николай Каменев и Николай Ладник оставались в падающем самолете. Живы ли они были в те минуты? Немцы не отставали и сопровождали их, добывая до конца. А на «Ил-4» все еще стучал чей-то пулемет. Потом и он затих. Самолет сбрил верхушки сосен и врезался в лесную чашу на краю поляны.

В Перми, на бульваре Гагарина, в доме № 103, до самой недавней кончины ждала своего единственного сына одинокая и очень старенькая женщина Варвара Петровна Самосудова – Володина мама. Она знала всю эту историю и неутешно сокрушалась, что Володя не полетел в тот день со мной. О, как страшны бывают и неизлечимы материнские заблуждения!..

Анисимова увезли полицаи, и хотя в начале семидесятых годов отыскался еще живой их «коллега», благополучно отсидевший свой срок в ГУЛАГе, он не смог вспомнить, куда девали командира. Самолет долго горел и рвался, но и потом к нему никого не подпускали.

Кому-то Володиной смерти в неравном бою показалось маловато, чтоб зачислить ее по разряду героических. То ли дело таран!

И вот, спустя 30 лет, из этой трагедии местный краевед и газетчик М. Колпаков выстроил неуклюжую версию, будто Самосудов, оставшись без летчика, сам направил самолет в скопление вражеских танков. Боже, с каким гневом обрушился он на меня, не сумев подсоединить к своей выдумке! Но это не помешало ему расписать таранный удар в газетах, растрезвонить в школах и в училище.

Да что там краевед! Начальник кафедры истории партии и партполитработы (была такая!) Военно-воздушной академии им. Гагарина, кандидат наук генерал А. Зайцев, занявшийся сбором материалов о таранных ударах, на которых, к слову, и защитил диссертацию,

вписал в свои бурно возрастающие из года в год списки и Володю Самосудова, едва прослышав о нем из пермских пределов и не удосужившись, как и во всех других случаях, хотя бы бегло сверить долетевший к нему слух с архивными документами.

Управлять самолетом Самосудов не мог хотя бы потому, что шел бой, и он обязан был лежать на животе в передней части своей кабины, где расположен пулемет, вести огонь по противнику. Управление же самолетом располагалось у задней стенки, и на неустойчивом в продольном отношении самолете, чем серьезно страдал «Ил-4», перейти к рулям, когда их бросил уже командир, было просто невыносимо. Да и что он делал бы с ними, не имея никаких навыков в технике пилотирования?

Но было еще одно немаловажное обстоятельство, с которым следовало бы посчитаться: ни в деревне Лужки, над которой шли последние секунды боя, ни в той рощице, что лежала в четырех километрах южнее, куда завалился самолет, как и во всей ближайшей глухой и бездорожной округе, не было не только никаких войск, но хотя бы захудалого склада, куда можно было бы направить бомбардировщик, если бы он не падал, а летел.

Но разве это остановит усердие «следопытов»? Не помню, чтоб во время войны с такой интенсивностью вспыхивали тараны, а о тех, что были, мы знали из газет и приказов наперечет, по пальцам. Зато Зайцев за мирное время набрал их более пятисот! Переполнив список ложными сведениями, он грубо подверг недоверию обстоятельства подвигов и тех, кто действительно нанес урон врагу ударом своего самолета. Воистину медвежья услуга героике советских Военно-воздушных сил!

Не беру таранные удары все чохом под сомнение, но что касается дальних бомбардировщиков, то с абсолютной достоверностью, с опорой на документы и архивные исследования военного историка Анатолия Сергиенко знаю, что ничего общего с таранными ударами не имела гибель целого ряда экипажей, зачисленных в зайцевские «четы-миней». Начать с лейтенанта Анисимова, однофамильца нашему: 26 июня 41-го года его самолет был сбит звеном истребителей над целью, после чего круто пошел к земле. Других свидетельств нету. Капитан А. С. Ковалец 5 июля 41 – го года пропал без вести. Капитан П. П. Холод, командир звена, на самом деле оказался старшим сержантом, воздушным стрелком. И этим все сказано. Лейтенант Корякин 12 ноября 41 – го года был сбит над Калининским мостом. Его самолет перевернулся на спину и горящим упал в черте города. Капитан К. В. Ильинский 4 марта 42-го года не вернулся с боевого задания. Пропал без вести. Самолет капитана А. К. Кувшинова 28 июня 42-го года упал у линии фронта на своей территории. Майор С. Д. Криворотченко 3 ноября 42-го года сгорел во время взлета из-за возникшего пожара на левом моторе. Майор А. П. Чулков 7 ноября 42-го года разбился в районе Калуги на своей территории. Младший лейтенант Б. Ф. Скрипка 15 января 43-го года погиб при посадке на горящем самолете на своей территории. Капитан А. Д. Гаранин 27 июля 43-го года не вернулся с боевого задания. Пропал без вести. Майор Г. И. Безобразов, командир звена, на самом деле старший лейтенант, штурман корабля. Вместе с экипажем 18 апреля 44-го года он не вернулся с боевого задания. Его судьба неизвестна. Лейтенант В. И. Ивакин 8 июля 44-го года пропал без вести. Самолет лейтенанта В. Я. Короткова 22 сентября 44-го года после выполнения задания на пути к аэродрому упал, взорвался и сгорел. Причина катастрофы неизвестна. Самолет младшего лейтенанта А. Г. Белоусова также упал при возвращении на свой аэродром. Место падения не найдено. Капитан П. И. Романов 17 апреля 44-го года после выполнения задания не вернулся на свой аэродром. Пропал без вести.

Случались удивительные находки и в архивных раскопках. В делах 50-й авиадивизии отмечен подвиг младшего лейтенанта К. Д. Крылова, 17 октября 41-го года направившего «горящий самолет на скопление вражеских машин». «Экипаж погиб славно и героической смертью», – сказано в том документе. А он и сейчас жив-здоров – лейтенант Крылов, поскольку

в тот день, когда его сбили, благополучно спастся на парашюте. А куда упал самолет – не знает. И о «подвиге» своем услышал совсем недавно.

Но известны и всесторонне засвидетельствованные броски подбитых самолетов на военные объекты фашистов. О воздушных таранах не говорю – там, уж если не попал из пушек, можно попробовать и винтом – шанс остаться в живых, а то и спасти машину все же немалый.

Но наземные... Я задумываюсь над этим феноменом, не имеющим аналогов ни в одной авиации мира – не опускаться же до японских фанатиков! – в чем их природа? В безграничной, по терминологии наших идеологов, любви к социалистической Родине? В отчаянии? В ничтожной цене своей жизни? В «загадочной» русской натуре, наконец? Не у Зайцевых же искать ответы. Но однажды разговор с Зайцевым все же состоялся.

В молчании выслушав мои «нападки», он вдруг взвился:

– Что ж, по-вашему, и Гастелло не было?

– Гастелло был. Но и тут есть вопросы. Если самолет был управляем, почему бы не выбросить экипаж?

– А они решили погибнуть все вместе, с командиром.

– Откуда вам известно такое «решение»?

– А мне в Главпуре так сказали.

Тут я был обезоружен.

Со Сверчковым мы не поладили. Он собирался переходить в транссибирскую перегонную группу и вскоре действительно исчез. Стрелки-радисты тоже оказались «чужими», и мне нужно было собирать новое «войско».

Иду в штаб. Куда же еще? Штурманские резервы начисто исчерпаны. Оставался один – старший лейтенант Василий Земсков, но он адъютант эскадрильи. По-детски толстощекий, не по возрасту (хоть и был он старше меня лет на восемь) полноватый, но очень подвижный крепыш. Земсков не знал ни дня ни ночи в вечной беготне и телефонной перебранке. Все всё требовали от него немедленно – машины, койки, электрические лампочки, какие-то талоны и бог знает что еще. Но когда речь зашла о полетах – решение было мгновенным: готов! Нашлись и отличные стрелки-радисты – Николай Чернов и Алексей Неженцев. Штабные дела Земсков поручил своему помощнику шустрому технику легко поменявшему романтику аэродромного рева моторов на экзотику штабных коридоров, а сам облачился в летные доспехи и обзавелся картами. Штурманом он оказался великолепным – машину вел по ниточке, бомбил без промаха и делал все это с каким-то веселым азартом. Всякие там зенитные снаряды, истребители – будто не для него, а когда сбрасывал бомбы, приговаривал что-то озорное.

Долгий антициклон сменился целой чередой циклонов – неслись тяжелые тучи, срывались снегопады. Погода прижимала к земле, подставляла под прямой пулеметный и малокалиберный артиллерийский огонь, но совсем не избавляла от опасных встреч в свободном пространстве и с истребителями. И... не только фашистскими. В начале февраля такой «пассаж» чуть не кончился для нас бедою. Полные боевого возбуждения, мы уже возвращались с бомбардировки Дорогобужского моста (который, кстати, отлично накрыли), как вдруг в разрывах облаков нас прихватил одиночный «Мессершмитт-109» и успел, собака, прежде чем мы скрылись в облаках, обстрелять, не причинив, однако, каких-либо повреждений. На этом дуэль закончилась, поскольку найти нас он больше не мог. Вскоре опять обозначилось чистое небо, но это была уже своя территория, а заметив сбоку звено наших барражирующих истребителей «И-16», мы вообще почувствовали себя в полной безопасности. Тройка плавно приблизилась к нам и еще издали стала пристраиваться, – видимо, ребята решили немного пройтись этим сопровождающим эскортом рядом с возвращающимся с боевого задания кровным братом-бомбардировщиком. Но на всякий случай, для сердечного знакомства на полном доверии мы все-таки дали условный сигнал «я свой» – покачали крыльями и пустили ракеты. И вслед за

этим по самолету градом посыпались пули: брызнули стекла с моего лобового козырька, пробиты горохом рассыпались по крыльям и верхней обшивке штурманской кабины. Вяжываться в дурацкую драку было бессмысленно. Я крикнул стрелкам: «Давайте по ним очередь!» – а сам, влипнув спиной в бронеспинку, резко перевел машину в глубокое пикирование до самых верхушек леса. От нашей пулеметной очереди «ишаки» враз рассыпались, затем, опомнившись, бросились, как дворовые шавки, в погоню, стреляя с дальних дистанций, но все мимо. А на нашем брющем совсем отстали.

Ребята мои не пострадали, но машину после посадки пришлось заруливать к ремонтной мастерской – латать дырки.

Командир дивизии полковник Логинов, встречавший нас на аэродроме, пришел в ярость, бросился к телефонам, кого-то разыскивал, распекал, ругался. Куда там! Никаких следов. Небось все звено уже записывало в свой счет сбитого в группе, «на троих», «Хейнкеля» или «Юнкерса».

Что ж, такое бывало не раз. Наши машины мало кто в глаза видел, да и плакатных изображений своих самолетов, по причине их «секретности», в полках не было. Ну, а если в воздухе попадалась незнакомая конфигурация – огонь открывали без раздумий. Вероятно, по принципу: лучше уж по ошибке сбить своего, чем пропустить фашиста.

В грех впадали не только истребители, но еще чаще зенитчики. С ними, правда, если идешь на большой высоте, было проще. После первых залпов, как правило неудачных, а точнее, «запросных», мы успевали «обнюхаться» с помощью сигналов «я свой», но иногда идущего на малой высоте снимали первой очередью. Русоволосый красавец майор Калинин еле довел на одном моторе свой «Ер-2», подбитый в бою немецкими истребителями, до нашего аэродрома. Когда же его машина с очень уж непривычными формами – двухкилевая, с «обратной чайкой», – вся как на ладони проходила над Кратовом вдоль стоянок, метрах на пятистах, девушки-зенитчицы с ближайшей батареи срезали ее первым залпом. Как они убивались потом на кладбище!

В конце января ко мне подошел комиссар Цыкин.

– А в партию ты думаешь вступать?

– Но это же преждевременный вопрос. Я только в начале войны стал кандидатом.

– Почему преждевременный? Разве ты не знаешь, что отличившимся в боях кандидатский стаж может быть сокращен?

– Так то отличившимся...

– А ты что? Вот по таким признакам тебе и пора подавать заявление.

Никак не думал, что это меня касается. Но я моментально загорелся:

– А рекомендацию дадите?

– Дам. И другие дадут.

Так и случилось. Я не мешкал и тут же написал заявление. Был принят. Еще свежо было в памяти шумное пионерское время, с шестнадцати лет – студенческий и армейский комсомол, и вот теперь – партия.

Я почувствовал, по ощущениям того времени, прямую причастность к великому делу справедливого переустройства мира и был горд этим. К Ленину я относился с абсолютным доверием. Образ его был мне понятен и близок. Сталина я чувствовал несколько иначе (с примесью страха, что ли?), и «градусы любви» тут были пониже. Но после XX съезда он слетел с меня мгновенно, как прах на свежем ветру, и больше ко мне в добром виде не возвращался. Весь последующий мучительный и медленный идейно-нравственный «переворот» я пережил значительно позже, когда почувствовал, что номенклатурная бюрократия высших эшелонов партийной власти, именовавшая себя не иначе, как собирательным именем «партия», в своих корпоративных интересах имела мало общего не только с народом, но и с той огромной массой

коммунистов, что была растворена в нем. В общем, в то время у меня с идеями было все в порядке и какие-либо раздумья по этой части не мучили.

Тревожило иное – погода и фашистская ПВО. Поздно вечером командир поставил задачу бомбить Ржев – укрепрайон. Разведчики уточнили: город плотно забит войсками. Там сидели и те, уцелевшие, отброшенные от Москвы, и свежие, привезенные с запада, – с танками, артиллерией, боеприпасами. Пока они прочно окопались, но с прицелом на новый бросок к Москве. Кроме нас, в тот день кто-то еще должен был бомбить Ржев, но все эти удары шли эшелонированно, врасстяжку, а в сущности, одиночными самолетами.

Утром видимость была еле-еле: висел туман, падал снежок. В районе цели погода не обещала быть лучше. Пришлось ждать. Но вот облака чуть приподнялись, в конце взлетной полосы обозначались предметы. С КП взвились зеленые ракеты – сигнал на взлет.

Под нижней кромкой идти было невозможно – временами так прижимало, что мы теряли землю. Вышли за первый слой. Нигде ни просвета. Идем по расчету времени. Но вот кончилась последняя расчетная минута. Пора вниз, к Ржеву. Чем ниже, тем осторожнее подходим к земле. С полутысячи метров облака вдруг потемнели – стали просматриваться сосновые кроны. Внизу плотная дымка, сыплет снег.

Мы намеренно пересекли железную дорогу, идущую на Москву, точно определили свое место и с западным курсом, южнее дороги, пошли в сторону Ржева. Наконец Земсков дает правый разворот, и мы ложимся на боевой курс. Высота 600 метров. Над самой головой несутся облака. Выскакиваем на край города. Вот-вот сойдут бомбы, но на нас, как по команде, обрушился страшный ливень огня! Трассы тянутся к самолету со всех сторон, скрещиваются где-то рядом – над головой, ниже. Чернов и Неженцев бьют из пулеметов длинными очередями с обеих бортов, но огонь немцев только нарастает. Спасения нет. Я весь напрягся и ждал роковой развязки. В случае чего – хотя бы дотянуть к своим. Земсков всю эту огненную кашу видит не хуже меня, но она его как будто не касается. В азартном запале он то похохатывает, то вворачивает какую-то приговорку, вроде «о, как бегают эти гады!». Наконец, на исходе моего терпения, слышу долгожданное «сброс» и чувствую, как от самолета отрываются бомбы. Чуть доворачиваю вправо и сразу тяну вверх, в облака. Стрелки и штурман успели засесть взрывы бомб в скоплении танков.

– Хорошо! – ликует Земсков. – Врубили им разок. – И с небольшой паузой:

– Делаем еще один заход.

Я похолодел.

– Ты с ума сошел!

Было совершенно ясно: в первом заходе нам сошло. Со второго – отсюда не уйти.

– Так зачем же трогать длинную серию на короткую цель? Половины им на первый раз хватило. Уложим туда и вторую. Видел бы ты, как они там мечутся! Потеха!..

По-бомбардирски штурман прав. Но ведь это не полигон!

Делать нечего. Осматриваем машину. В фюзеляже стрелки обнаруживают несколько пробоин. Но моторы гудят, а рули послушны.

Все-таки наш выход на цель был для немцев неожиданным, а их огонь торопливым. Теперь они нас ждут и свой шанс не упустят.

Опять иду под облака, строю маневр, сжимаюсь в комок и как головой в омут – на боевой курс. Нас встречают пораньше и хлещут с еще большей яростью. Идем на полном газу с максимальной скоростью. Чернов и Неженцев достреливают последние патроны – беречь их нечего: в такую погоду истребители сидят на земле. Земсков дает довороты, но сидит тихо, не балагурит.

– Сброс! – кричит он. – Закрываю люки! Уходи, командир!

Ага, теперь и ты кричишь «уходи!». Облака прямо над нами. Скорее туда! Тяну штурвал на себя, машина ретиво лезет вверх, но, как назло, влетаем в рваный слой облаков, и, на

мгновение войдя в них, я снова оказался у всех на виду, но теперь уже на сниженной скорости, потерянной в наборе высоты. Казалось, мы застыли на месте, и в нас, как в мишень, лупят со всех сторон.

Но вот все осталось позади. Экипаж успел засечь взрывы бомб в той же гуще машин и танков. Там валил густой черный дым, сверкали языки пламени.

Выходим за облака, берем курс домой. Пробоин прибавилось и в крыльях, но техника работает и тянет пока хорошо.

Значит, сошло и на этот раз. Всегда ли так будет?..

В один из дней майор Тихонов вызвал меня к себе.

– Приготовь машину на ночь. Слетаю с тобой в районе аэродрома.

Я отозвался «есть», а сам дрогнул: ночью давно не летал – могу и напортачить. Но деваться некуда.

...Стояла непроглядная, черная темень. Небо закрыли облака. На земле, кроме нескольких площадок на старте, – ни огонька. Не увижу их и в воздухе: наглухо затемненные города и деревни не выдавали себя ничем.

Задание было несложным – полеты по кругу. Первый из них я сработал, с моей точки зрения, вполне прилично – выдержал высоту, скорость, хорошо зашел на посадку. Машину в прожекторах посадил аккуратно, почти рядом с «Т». Тихонов в управление не вмешивался, весь полет молчал, а в конце пробега дал команду заруливать на стоянку. «Чего вдруг? Что-нибудь не так? А что, если...» У командира, нужно думать, свои мерки в технике пилотирования, и я мог до них не дотянуться. Должно было состояться по крайней мере полета три. Ну, два...

На стоянке быстро выключаю моторы, соскальзываю с крыла и встречаю медленно сходящего по стремянке из передней кабины командира. Обращаюсь по всей форме с вечным и неизменным для таких случаев докладом:

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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