

Владимир СИЛАНТЬЕВ



НЕ ЩАДЯ СЕБЯ
И СВОИХ ВРАГОВ

16+

Владимир Иванович Силантьев

Не щадя себя и своих врагов

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=58655698

SelfPub; 2020

Аннотация

Документально-биографическая повесть журналиста-международника Владимира Силантьева рассказывает о ратном подвиге летчиков и механиков уникального 47-го гвардейского дальнеразведывательного авиаполка, вместе с которыми автор в годы Великой Отечественной войны, окончив авиатехническое училище, прошел от Москвы до Варшавы. Яркие эпизоды фронтовых будней, которые сохранились в памяти, личные впечатления однополчан из послевоенной переписки, заметки из журналистских блокнотов стали богатейшим материалом для подготовки этой книги. В приложениях содержатся воспоминания о встречах с выдающимися личностями, а также стихи разных лет и переводы.

Содержание

К читателю	4
1 ЧАСТЬ	5
ЕДЕМ В ПОЛК	5
В ЧЕМ СМЫСЛ ЖИЗНИ	12
ГДЕ НАЧИНАЕТСЯ АВИАЦИЯ	19
ЦЕНА ПЕРЕУЧИВАНИЯ	26
БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ	30
ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА	37
ДЕРЖИМ КЛЯТВУ	45
ДО ПОСЛЕДНЕГО ДЫХАНИЯ	54
ПРЕДАННЫЕ ДО КОНЦА	64
2 ЧАСТЬ	75
СРЕДИ ХОЛМОВ ВАЛДАЯ	75
ТАЙНА ЯЩИКА НЗ	82
ВОЗДУШНАЯ МЯСОРУБКА	90
«ОСОБИСТ» И ЖАЛОБЩИК	97
НЕБЕСНЫЕ ПЕСНИ ВАНО	101
ПТИЧКА БОЖИЯ НЕ ЗНАЕТ...	107
ИСПЫТАНИЕ СИЛЫ ВОЛИ	114
СНАЙПЕР РАЗВЕДКИ	122
Конец ознакомительного фрагмента.	127

К читателю

В течение тридцати лет автор работал над сбором документов, брал интервью, беседовал с воздушными разведчиками. В книге представлены видные личности – организатор воздушной разведки Командования Красной армии генерал-лейтенант Д. Грендаль, выдающийся авиаконструктор В. Петляков, командир уникального полка дальних разведчиков полковник Т. Тюрин, девять героев Советского Союза – воспитанников этого полка. Шесть из них летали на самолетах «Пе-2», которые обслуживал старший авиамеханик В. Силантьев, автор этой книги, наш дорогой однополчанин. Он не понаслышке, а на своем опыте и знаниях, на основе личных наблюдений и воспоминаний подготовил интереснейшую повесть о воинской доблести и трудовом подвиге фронтовиков.

*Василий Григорьевич КОКОРЕВ,
генерал-майор авиации, кандидат
военных наук, доцент*

1 ЧАСТЬ

СРАЖЕНИЕ ЗА МОСКВУ

ЕДЕМ В ПОЛК

Война застала нас, девятнадцатилетних курсантов, в момент лагерного сбора под Ленинградом. Уже враг топтал нашу землю, уже горели после бомбежек Минск и Брест, а мы с раннего утра 22 июня, как и в мирное время, учились ползать по-пластунски, рыть индивидуальные окопчики, совершать длительные пробежки в противогазах. Старшина покрикивал: «Трудно в учении – легко в бою!» Популярной была в то время эта фраза, и очень скоро нам пришлось постичь ее глубокий смысл.

Старшину курсанты недолюбливали. Он был старше лет на пять и не находил с нами общего языка. Авиационная наука давалась ему с трудом. Да и внешне он был неказист: маленького роста, лысый, с яйцевидной головой. Когда он был во гневе, его команды сливались в сплошной визг.

А вот командир нашей роты сразу завоевал уважение. Молодой красивый лейтенант понимал, что мы еще не втянулись в суровую солдатскую жизнь, слабоваты наши мускулы

и воля. В самый критический момент, когда мы все чуть не падали от усталости, он вдруг отдавал команду: «Стой! Отдых, ребятки!» И так всегда, во время строевых занятий или лыжных переходов, лейтенант угадывал этот момент, и его команды воспринимались нами как отцовская ласка.

Командир покорила нас также и тем, что казался идеалом справедливости. Не было случая, чтобы он не заметил нарушения воинского порядка. И не было случая, когда он не вынес бы благодарности за его соблюдение. Он удивил нас однажды, скомандовав старшине – такому же курсанту, как и мы: «Два шага вперед! Кругом! Смирно!» И перед строем объявил ему два наряда вне очереди за несвежий воротничок гимнастерки. До этого наряды за такой проступок получали только мы.

Ох уж эти воротнички и недочищенные кирзовые сапоги! Мы старались изо всех сил быть прилежными курсантами, настоящими военными. Но поначалу не умели толково распорядиться свободным временем, которого было-то всего один час. Курсанты-юнцы только теперь, попав в армию, поняли, сколько времени ухлопали зря на гражданке. Оказывается, за час можно побриться, выстирать воротничок, начистить сапоги, надраить мелком пуговицы, покурить и почитать книгу.

Ротный командир запомнился нам как честный, умный, располагающий к себе человек. К нему можно было запросто подойти и задать вопрос без положенного: «Разрешите»

те обратиться?» Помнится, как он, раскрыв пачку «Беломора», предложил окружившим его курсантам: «Закуривайте!» Как, помолчав немного, подтвердил достоверность с утра ходивших слухов:

– Да, ребята, началась война...

После этого – не поверите – как-то определеннее стало. Последние месяцы мы жили в напряженном предчувствии близости войны. Неопределенность всегда связана с волнением, а ясность, пусть даже негативного характера, приносит успокоение. Мы по своей воле решили стать офицерами, на всю жизнь связали себя с армией. И нас никто никогда не убаюкивал разговорами о мире. Мы серьезно готовились к тяжелой военной профессии.

Никогда не забыть, как мы шагали по Ленинграду после первомайского парада 1941 года и пели:

Эй, вы, фашисты!

Вы, фашисты разных стран, теперь держись!

Когда подчеркнуто громко мы выкрикивали «Эй, вы, фашисты!», никто из командиров не прерывал нас. Да, в 1939 году был подписан договор о ненападении с гитлеровской Германией. Для нас он теперь как бы не существовал. Мы настолько были уверены в своей силе и непобедимости, что ни у кого даже мысли не мелькало о возможности наших неудач в случае войны. И наше громкое солдатское «Теперь держись!», отражаясь от Зимнего дворца, раскатывалось по глади Невы и несло к Балтийскому морю.

Во второй половине дня 22 июня нас построили поротно и объявили о начале войны. Мы строили догадки, куда нас пошлют воевать. В том, что учебе конец, никто не сомневался.

– Война началась, товарищи! Война с фашистской Германией, – говорил командир батальона. – Враг будет отброшен и разгромлен на его собственной территории. С нами пролетарии всей земли. И мы, авиаторы, будем бить фашистов! Получен приказ: поскольку началась война, курс вашего обучения сокращается. Всем присваивается звание старших сержантов и всех направляют в действующую армию на Западный фронт.

Мы не знали, что враг прорвался к ближайшим подступам Ленинграда. Не догадывались, почему на Западный фронт добирались кружным путем, через Вологду: прямая магистраль Ленинград-Москва подвергалась фашистским налетам и была перегружена. Оставались считанные недели до того момента, когда немцы ее перережут, а позже замкнут кольцо вокруг Ленинграда.

Наконец мы в Москве. Она всегда прекрасна в погожие летние дни. Если бы не затемнение по вечерам, не военные сводки Совинформбюро на первых страницах газет, если бы не разговоры в метро и троллейбусах о том, что наши войска где-то снова отступили, ничто не говорило бы о страшной трагедии, обрушившейся на нашу страну. Москвичи верили, что вот-вот Красная Армия перейдет в контрнаступление, враг будет разгромлен, и продолжали, как в мирное время,

мя, спокойно трудиться. И мы, курсанты, были твердо убеждены, что скоро уничтожим фашистов и восстановим мир на наших границах.

Ровно через месяц после страшного 22 июня немецкое люфтваффе предприняло первую воздушную атаку на нашу столицу.

Мы размещались в казармах бывшего авиатехнического училища, которое находилось позади Восточной трибуны стадиона «Динамо». Когда в Москве раздались гудки тревоги, заметались в небе лучи прожекторов и захлопали зенитки, мы не знали, что делать. Не дождавшись приказов начальства, решили, что оставаться в казармах глупо, более того, нас могли принять за трусов. Надо идти и сражаться. Но куда и как?

Не успели мы дошагать до стадиона, как нас окликнул «патруль»: девушки-москвички приказывали всем, кого встречали на пути, немедленно отправляться в метро.

– Куда, куда, чернобровые? – не без иронии стали переспрашивать мы девчат. – Мы же военные люди, нам бы как раз повоевать!

– Живо в метро, летчики! – скомандовала старшая.

– А как тебя зовут, красавица? – допытывался я.

– А никак! Видно, ваш брат воевать умеет только с девушками. Вон там, за поворотом, видите колонны? Это и есть метро. Шагом марш!

Станция метро «Динамо». Среди москвичей моего поко-

ления едва ли найдется такой, кто ни разу не попадал здесь в послематчевую толчею футбольных болельщиков.

Не отличаясь особым комфортом, стадион предлагал посетителям определенные удобства. Одна из них – экономия времени. За пять- семь минут до начала матча можно было успеть дойти от метро до кассы, купить билет и добраться до своего места на трибуне. Стадион гостеприимно принимал болельщиков-велосипедистов, для них у Северной трибуны имелась небольшая стоянка. В теплые, погожие дни мне нравилось катить на стадион на велосипеде почти через всю Москву с Шаболовки, где недалеко от ажурной радиобашни находился мой дом.

Мы спустились по эскалатору и увидели напуганных женщин. Малыши плакали. Народ прибывал и прибывал. Не было места присесть или хотя бы прислониться к мраморной стене. Нам, молодым сержантам, стало не по себе, и мы вышли на улицу.

Прорвавшиеся «юнкеры» сбросили бомбы на пакгаузы Белорусского вокзала, и нас послали туда на подмогу пожарным. Горели склады с гречневой крупой. Орудя лопатами и задыхаясь от удушливого запаха тлеющих зерен, мы отгребали горящую ядрицу. Тогда она была дефицитом, и гречневая каша с топленым маслом считалась в нашем доме лакомством.

И хорошо помню, будто это случилось вчера, как я медлил начать схватку с огнем, потому что по рассыпанной крупе

надо было ступать кирзовыми сапогами. Кто-то из пожарных отругал меня за сентиментальность, скомандовал «Вперед!», и я с болью прислушивался, как крупа хрустит под сапогами, крошится, смешивается с грязью и пеплом...

Когда потушили пожар, уже наступил рассвет.

Воздушные тревоги и прорывы отдельных вражеских бомбардировщиков продолжались. Но все равно тогда, в июле, не верилось, что враг подойдет к столице и над ней нависнет смертельная опасность.

В ЧЕМ СМЫСЛ ЖИЗНИ

Когда уезжал в Ленинград в училище, проводов не устраивал. Теперь, когда началась война, пригласил на проводы школьных друзей. Пришли одни девчонки. Парней уже забрали в армию.

Мать купила бутылку вина, приготовила бутерброды с ветчиной. Она расспрашивала девчат о школьной жизни, о том, что думали обо мне. «Непоседа», «не давал прохода девчонкам», «больно щипался». Тамара Элкина рассмешила всех: «Володя отлично танцевал. У меня дома на вечеринке так отплясывал, что у него отлетела подошва. Выручил мой отец. Снабдил его своими ботинками, чтобы дойти до дому по морозу». Иные возражали: «Был серьезным, писал стихи».

Одноклассница Нина Лобанова, через многие годы вспоминая учительницу немецкого языка Пигулевскую, воскликнула: «О, ты был у нее любимчиком! Она дарила тебе шоколадки!» Верно, дарила. Прямо в классе. Это началось однажды во время обычного урока. Нина Александровна, полная, немолодая женщина, задавала нам по-немецки примитивные вопросы: «Что ты делал сегодня?» Мы примитивно отвечали: «читал», «писал», «гулял». Затем следовал вопрос: «Что тебе больше всего нравится?» Аналогично отвечали: «читать», «писать», «гулять». Когда очередь дошла до меня,

я бойко ответил, что мне больше всего нравится... шоколад. Девчонки прыснули от смеха. Мальчишки шептались: «Дает прикурить!» Нина Александровна чуть улыбнулась, сказала «зер гут» и заставила меня трижды повторить по-немецки «шоколад». На следующем уроке повторились те же вопросы. И я снова ответил, что люблю шоколад. Никто не засмеялся, а учительница вынула из сумочки шоколадку и протянула мне. Так мы подружились. А девчонки прозвали меня подлизой.

Нина Александровна была одинокой. Она тянулась всей душой к нам, детям. Однако встречала порой равнодушие и даже холодность. Причиной тому был предмет, которому она нас обучала. Немецкий язык был трудным для изучения. В Германии власть находилась в руках фашистов. Над Европой сгущались тучи Второй мировой войны. Гитлер захватил Австрию, Судеты, грозил напасть на Польшу. А учительница стремилась привить нам любовь к народному немецкому фольклору, к поэзии Гейне. Шел 1938 год. Мы стали девятиклассниками. Родина лихорадочно готовилась к войне.

Мой единственный старший брат Анатолий не закончил 540-ю школу. Он мечтал стать капитаном дальнего плавания, но по комсомольскому призыву был послан в военную спецшколу Москвы, где наряду со средним образованием получил соответствующее военное обучение. Потом он отправился учиться в Ленинградское артиллерийское училище, стал офицером, участвовал в войне с Финляндией.

Когда был издан указ об отмене льгот для выпускников средних школ, всех стали призывать на службу в армию. Прощай мечта об институте! (Мне хотелось поступить во ВГИК на сценарный факультет). И вот в первый сентябрьский день нового учебного года мы – мальчишки – пришли в класс постриженными наголо. Нас не поддержал лишь Юрка Верховцев, вечный отличник, но «белобилетник» по здоровью. «Володенька, что стало с вашей пышной шевелюрой? Как вы обезобразили себя!» – с горечью воскликнула преподавательница немецкого языка.

Вскоре произошла пренеприятная история. Нина Александровна просила написать сочинение по-немецки на вольную тему. Всего-то жалкую страничку. Не помню точно, что я насочинял, но между прочего умудрился написать, что, хотя отношусь с уважением к своей учительнице, но презираю немецкий язык – язык фашистов. Моя оговорка не спасла меня от скандала. У учительницы произошел нервный срыв. Меня вызвали в учительскую (впервые в жизни), где завуч отругал меня за бессердечие и подвел к заплаканной Нине Александровне. Мы долго тогда говорили.

Учительница убеждала меня, что я оскорбил ее старания научить нас языку Гете, Шиллера, Бетховена, а не гитлеровских мракобесов. Я стыдливо молчал. Наконец она успокоилась. И тут я спросил: «А в чем смысл жизни?» С этим вопросом я обращался ко многим учителям, но их ответы меня не удовлетворяли.

– В чем смысл жизни? Разве ты не знаешь? – оживленно заговорила Нина Александровна. – Об этом тебе рассказывают с первого урока в школе. Об этом ты читаешь в книжках, которые берешь в библиотеке. Разве жизнь пушкинского Дубровского не отвечает на этот вопрос? Не подсказала тебе, зачем стоит жить? А кинофильм «Чапаев»? А поэмы Маяковского? А советские массовые песни, что ты распеваешь под аккомпанемент своего баяна?.. Смысл жизни – в со-зидании, в поисках нового, справедливости, честности, любви. С другой стороны, бессмысленны и позорны эгоизм, стя-жательство, черствость, бессердечие, забвение родителей и твоего отечества...

– Но я готов защищать Родину, – прервал я учительницу. – Вот, смотрите, постригся под солдата.

– Еще рано. Еще два года учиться. Успеется.

Я-то успел. В авиационном училище в Ленинграде я за семь месяцев до войны получил настоящую солдатскую под-готовку и закалку. Другие, как Юрка Верховцев, не имели такой возможности. Высокий, статный парень, страдавший близорукостью, записался ополченцем в тяжелую пору на-ступления немцев на Москву и в первых же сражениях по-гиб. Не знаю, успел ли он обучиться стрельбе из винтовки до отправки на фронт, как обращаться с боевой гранатой, окапываться и прочим солдатским «премудростям». В шко-ле многие из нас, мальчики и девочки, сдавали нормы ГТО («Готов к труду и обороне»). Нас обучали стрелять из ма-

локалиберной винтовки, бросать гранаты, конечно, без боевой начинки, ползать по-пластунски, совершать марш-броски. Юра, как «белобилетник», был от этого освобожден.

Погиб и наш преподаватель физкультуры Яков Никитович Акимов. (Он, кстати, руководил кружком ГТО.) Его фамилией открывается школьная мемориальная доска, на которой начертаны имена многих моих товарищей. Я не знаю обстоятельств гибели Якова Никитовича, но уверен – он дрался самоотверженно, до последней капли крови. Коренастый, мускулистый, отличный лыжник и гимнаст, он снискал среди нас большое уважение.

Школа была для меня вторым домом. Утром – классные занятия, после обеда – быстро готовил домашние задания, а по вечерам – волейбол. Яков Никитович доверял нам ключи от спортзала, и мы «рубилась» одни допоздна. Одно время по вечерам в школе нас учили бальным и современным танцам (фокстрот, танго, вальс-бостон). Дважды меня пригласила на вальс Нина Александровна и похвалила мои танцевальные способности.

Развлечений в школе было предостаточно. Как вспоминали потом однокашники, я участвовал в драмкружке и играл роль Скалозуба в «Горе от ума». Этого я не помню. Зато на школьной фотографии увидел себя в составе доморощенного джаз-оркестра. Им руководил десятиклассник Иосиф Михайловский, прекрасно игравший на фортепьяно и на чудо-инструменте – ксилофоне. Тогда джаз был очень попу-

лярен. По радио звучали мелодии Государственного джаза СССР под руководством В. Кнушевицкого. В крупных кинотеатрах столицы играли свои джаз-оркестры, и мы ходили слушать их, пополняя свой репертуар. Я обычно посещал кинотеатр Парка культуры и отдыха им. М. Горького, что у Крымского моста. Там в голубых костюмах с белыми лацканами выступали музыканты под управлением Фельдмана. Они играли популярные американские мелодии: блюз «Луна», быстрое фокстротное сочинение «Охота на тигра» и другие. А часто исполнялись песни из идущего в тот день нового советского кинофильма, например из фильма «Волга-Волга». В фойе очень дешево продавались ноты этих песен, в которых так нуждались мы – школьные джазисты.

Во время первой бомбежки Москвы в кинотеатр попала бомба, и он перестал работать. Вернувшись из армии в 1946 году, я пытался разыскать любимый джаз в «Ударнике», «Колизее» и других кинотеатрах. Но тщетно. Однажды, на Крымском мосту, встретил знакомого гитариста из джаза Фельдмана. Он, конечно, не знал, кто я такой. Но я-то запомнил его веселый нрав, улыбку и голос. Он ошеломил меня рассказом. Все джазисты записались в ополченцы и погибли под Москвой. Гитарист остался жив – заболел перед отправкой на фронт.

Помнится, в 1943 году я с группой летчиков проезжал через родную Москву в Казань за новыми бомбардировщиками. Разыскал Нину Лобанову, поинтересовался, где сей-

час учительница немецкого языка. Оказалось, она вынуждена была уйти из школы, превращенной в военный госпиталь. Узнав адрес, я поспешил к любимой наставнице. Нина Александровна жила в деревянном полубарачном доме. Очень похудела, живя на скудную карточку служащего. Я был предупрежден о ее бедности и захватил весь сухой паек, выданный на дорогу до Казани. Испытывая чувство смущения, я за разговором вручил паек не менее смущенной учительнице. Что там было? Банка тушенки, сахар и хлеб. Краска смущения покрывала мое лицо при воспоминании о времени, когда учительница одаривала меня шоколадками.

Сейчас я думаю вот о чем: до сих пор живет в душе и уме удивление, как плохо вооруженные солдаты и ополченцы остановили закованного в броню врага. Марш Гитлера сорвали стойкая вера, мужество и самопожертвование наших отцов и сыновей. Эту веру, эти черты воспитала в нас советская школа.

ГДЕ НАЧИНАЕТСЯ АВИАЦИЯ

Подмосковная электричка довезла нас до авиационного городка. Когда мы подходили к пропускной будке, я развернул командировочное предписание и вспомнил, как его подписывал незнакомый лейтенант пункта сбора летного состава, что размещался у стадиона «Динамо». Он несколько раз пытался прочитать мой документ, поставить подпись и печать, но в комнату все время входили какие-то люди, выглядевшие весьма странно. Некоторые в рваной одежде, небритые, один даже в лаптях, рубашке-косоворотке, подпоясанной веревкой.

Усталый от напряженной работы и ночных дежурств, лейтенант только спрашивал: «Откуда? С какого фронта?» И я отчетливо слышал, как входившие отвечали: летчик или штурман, сбит там-то, много дней выбирался из окружения, прошу направить в свой полк. Вот документы, вот номер полевой почты.

Много раз потом я вспоминал эту сцену, потому что в полк, где нам предстояло служить, также прибывало пополнение из числа авиаторов, которые уже в первые дни войны успели вступить в смертный бой с фашизмом.

Наш стационарный аэродром примыкал к шоссе Москва—Горький, с другой его стороны проходила линия пригородных электричек Ярославской железной дороги. Мы были по-

ражены размахом гарнизонного хозяйства и воочию убедились, что наша Родина не жалела средств для создания мощных военно-воздушных сил. Аэродром имел бетонированные взлетно-посадочные полосы и асфальтированные стоянки. А вокруг были расположены ангары, авиаремонтные мастерские, склады многое другое, из чего состоит сложное авиационное хозяйство. В примыкающем к аэродрому поселке, где жил летный и технический состав, высились отличные пятиэтажные дома. Рядом с ними был создан спортивный городок с настоящим футбольным полем. Таких и в Москве тогда было немного. И хотя мы считали себя авиаторами, в душе каждый признавался, что в училище ничего подобного себе не представлял и только здесь понял, где начинается настоящая авиационная жизнь.

Наша казарма также находилась в многоэтажном доме. После скромного курсантского провианта в училище гарнизонная столовая показалась нам рестораном. Вечером нас ждал еще один сюрприз: в гарнизонном Доме Красной Армии состоялся концерт. С массивными колоннами и расписными стенами вестибюля, с огромным зрительным залом и вращающейся сценой клуб казался шикарнее некоторых тогдашних московских театров.

А какой был концерт! Мне вспомнилось, как незадолго до поступления в училище я напрасно простоял в очереди у кассы Московского клуба железнодорожников. Ушел расстроенный, не услышав концерта Клавдии Шульженко. Уже

тогда она была популярной эстрадной певицей. Пластинку с ее песнями невозможно было купить. И вот вдруг она появилась на сцене перед летчиками. Спела сначала зажигательную мексиканскую песню «Челита», а затем дважды на «бис» «Синий платочек». Мы были такими счастливыми в тот вечер и не предчувствовали, что на следующий концерт попадем через... четыре года.

Мне и моим товарищам авиация нравилась. Очень нравилась. Если бы не война, долгая и жестокая... Война резко изменит отлаженную жизнь гарнизона, позовет нас на разные фронты, разместит на полевых аэродромах. Жить придется в крестьянских избах, в землянках, а то и в лесу, во временных шалашах. И гарнизонная столовая, и концерт Шульженко останутся лишь приятными воспоминаниями.

Наш полк назывался весьма загадочно – 2 ДРАП. Стали допытываться, что сие означало. Пошли в штаб полка. Там мы встретили такого же, как и мы, старшего сержанта – адъютанта командира полка. Сам же командир и штабные офицеры находились где-то на аэродроме.

– Как расшифровывается ДРАП? – спросили у адъютанта.

– Дальнеразведывательный авиаполк, – сухо ответил он.

– А что мы будем делать?

– Вы что, с луны свалились? – возмутился адъютант. – Ясное дело – воевать!

– Да ты не серчай, сержант. Объясни, что значит цифра 2 перед названием полка. Выходит, есть еще один ДРАП?

– Откуда мне знать? Слышал я, как начальник штаба говорил, что наш полк приказано было сформировать на базе учебной авиачасти, от которой осталась одна эскадрилья, вторая по счету. Вот от нее и получился этот номер.

– Ну, спасибо, сержант, разъяснил, – поблагодарили мы, хотя и не совсем поняли, где и как нам придется воевать.

Пока шло формирование полка, летчики единственной боевой эскадрильи летали на разведку на старой технике. Полк вооружался новыми скоростными бомбардировщиками Пе-2. Они были запущены в производство в 1940 году и поступили в некоторые бомбардировочные полки незадолго до начала войны. В нашем училище не было ни одного учебного Пе-2. С нетерпением и любопытством мы ждали прибытия первой партии новых бомбардировщиков. Как-то они выглядят? Как летчики и механики их оценят?

Всем нам выделили помощников: по механику и мотористу. Их привели на аэродромную стоянку и предложили мне первому: «Подбери свой технический экипаж!» А как подбирать? Обуты в башмаки и обмотки, шинели у всех не по росту. Словом, пехота! Самолеты видели, наверное, на картинках. Так который из них лучше, хуже? Спросил у одного паренька:

– Фамилия?

– Григорьев!

Нормальная фамилия. Не какой-нибудь Пробейголова или... Гут- шабаш (были у нас такие механики). По такому

же принципу выбирал и моториста.

А вот с летчиками и штурманами дело обстояло хуже. Командир полка Тюрин часто пропадал в Москве то в управлении кадров ВВС, то в пересыльных пунктах, подбирая летный состав. Требовались отличившиеся боях или очень опытные авиаторы – ведь не каждый годился в разведчики. Но выбор был небольшой. Летчиков и штурманов не хватало. В нашей эскадрилье насчитывалось всего три боевых экипажа. Еще одна эскадрилья была укомплектована летным составом лишь наполовину, и, когда в середине сентября впервые весь полк построился на плацу и должны были зачитать приказ Верховного Главнокомандующего, было заметно, что технарей больше, чем летчиков.

Из приказа стало ясно, что враг стремительно приближается к Москве. Напрасно мы ждали, что нас перебросят на фронтной аэродром. Воевать будем из Подмосковья. Тут уже проходил фронт.

Наконец и в нашу эскадрилью поступили новые бомбардировщики. Мы хотели было, как полагалось, осмотреть моторы, но комэск старший лейтенант Климанов сказал:

– Отложить до утра! Успеете только раскопотить как стемнеет. В темноте-то что за работа...

И мы зашагали в казармы. Километров семь пути. Что поделаешь? Единственная в полку полуторка едва вместила летчиков, штурманов и стрелков-радиостов. В унтах и меховых комбинезонах они не способны быстро передвигаться. А

мы, «технари», хоть и провели весь день в беготне и трудах, нашли в себе силы доплестись до столовой. Немного поко-вырялись в тарелках и скорее в казармы – ноги гудят. Засну-ли сразу, едва сбросив обмундирование.

Подъем был ранний. Полуторка на этот раз находилась в нашем распоряжении. Когда мы подъехали к самолетам, то увидели под ними незнакомых людей, которые что-то масте-рили в чреве бомбардировщиков. Одни были в форме, дру-гие в штатском. Они не обратили на нас никакого внима-ния, продолжая заниматься своим делом под руководством незнакомо-го майора.

– Морозов Михаил Яковлевич! – представился он инже-неру эскадрильи Фисаку. – Начальник разведки полка. Вот устанавливаем фотооборудование...

Механики-фотоспециалисты монтировали внутри бомбо-люков стальные рамы. К ним они прикрепляли фотоаппара-ты. Появился рабочий из ремонтных мастерских и принялся выпиливать в створках центрального бомболюка большой круг. Я догадался: отверстие под объектив. Затем фотоспе-циалисты протянули электропроводку из бомболюка в каби-ну летчика. Там рядом с панелью приборов к имеющимся де-сяткам тумблеров прибавилось еще несколько – для вклю-чения фотоаппарата.

Механики работали весь день, но успели оборудовать все-го два самолета. Майор сам проверял их работу и остался до-волен. Фотоаппараты были настолько большими – чуть ли не

с кухонную плиту, – что в центральном бомболюке совсем не осталось мест для подвески бомб. И это нас очень удивило.

– А чем же летчик будет бить фашистов? – спросили мы майора.

– Молодые, а забияки! – лукаво улыбнулся Морозов. – Вам бы только бомбы швырять. А ведь есть и другие задачи...

– Не понимаем, товарищ майор. Объясните!

– Много будете знать, скоро состаритесь! – И майор, загадочно улыбнувшись, натянул на лоб фуражку и удалился вместе с фотоспециалистами.

ЦЕНА ПЕРЕУЧИВАНИЯ

Первый день службы на аэродроме Монино запомнился навсегда. Инженер эскадрильи Петр Фисак появился неожиданно в нашей казарме на третьем этаже. Он был чем-то встревожен. Обвел нас усталым взглядом и сказал:

– Старшие сержанты Майстров и Вы. Как Ваша фамилия? – обратился он ко мне. – Так вот, вы двое пойдете в караул.

В караул, так в караул. Хотя обычно в караул посылали мотористов. Мы же, выпускники училища, по всем статьям были «старшие»: старшие сержанты по званию и старшие механики по должности. И приравнялись по служебному положению к кадровым техникам-лейтенантам. Мой тезка, розовощекий Майстров, резонно возразил:

– С чем пойдём в караул? С пистолетами?

Верно, нам только что выдали пистолеты, а мотористам – винтовки. И Майстров добавил тверже:

– В карауле стоят с карабинами.

– Возьмите винтовки у своих мотористов. Тут особый случай, – отрезал Фисак.

Инженер торопил нас одеваться, придирчиво оглядел наши шинели, целы ли пуговицы, блестят ли. Все было в ажуре. Боевая авиация, как мы вскоре убедились, требует высокой

дисциплины. Она не признает муштры. Но удивительное дело: подтянутость, аккуратность, исполнительность – все, что мы усвоили в училище и называем воинской дисциплиной, продолжало жить в нас без понуканий начальников. Выходит, крепкие корни она пустила в нашем сознании. А ведь всего полгода мы были курсантами.

У подъезда нас ждал грузовик. Ехали недолго. Полуторка затормозила возле кустарника, за которым виднелось гарнизонное кладбище. Мы присоединились к группе товарищей и узнали от них, что назначены в почетный похоронный караул.

Хоронили сразу шестерых жертв авиационной катастрофы. Во время учебно-тренировочных полетов над аэродромом столкнулись два бомбардировщика Пе-2. В каждом было по три члена экипажа – летчик, штурман и стрелок-радист. В одном из самолетов находился «четвертый лишний» – механик фотослужбы. Он летел без парашюта. Впрочем, прыгать было бессмысленно: самолеты шли на малой высоте. Лишь один из летчиков сумел выброситься. Его парашют полностью не раскрылся, но произошло чудо, редкое в авиации: летчик упал на линию электропередач, и стропы его парашюта зацепились за электропровода. Это смягчило удар о землю. С тяжелыми увечьями он был направлен в госпиталь, поправился, начал летать, но в грозные дни отступления, выполняя боевое задание, однажды не вернулся из вражеского тыла.

Обо всем этом мы узнаем позже. А сейчас мы, молодые сержанты, расставлены по двое у изголовий нелепо погибших товарищей. После краткой прощальной речи комиссара полка Настоящего звучит команда «Заряжай!». «Огонь!.. Огонь!» Наш воинский салют в память о погибших звучит нестройно. Волнуемся. Скорбим. Происшедшее не укладывается в голове.

Удрученные трагедией, мы молча шагали с кладбища в гарнизон. Винтовки болтались на плечах, задевая штыками за кустарники. Моя дружба с Майстровым помогала мне в нелегкой технарской службе. Ведь в одиночку не справиться с обслуживанием и подготовкой двухмоторного самолета к боевому вылету. Скажем, невозможно опробовать работу рулей управления. Кто-то один должен сидеть в кабине летчика и вращать штурвалом. Второй снаружи проверять свободный ход элеронов. Одно время старший механик Майстров был «безлошадным». Не хватало на всех новой техники, а однажды его самолет не вернулся с боевого задания. Он ходил как неприкаянный по аэродромной стоянке, пока его не определили ко мне в помощники. Очень кстати. Мои штатные механик Григорьев и моторист Федотов не кончали училищ и способны были на работу типа подай-принести, вытри стекла кабины и зачехли моторы. Им не доверяли даже накинуть гайку и завернуть ее ключом – боялись, что загонят резьбу. Пройдет время, и они тоже станут настоящими специалистами.

Мы с Владимиром съели не один пуд соли. Находили и устраняли неисправности в моторах, регулировали клапана, меняли карбюраторы и прочее-прочее. Напарник работал споро, безотказно, отлично освоил бомбардировщик. Современный по тем временам самолет был начинен хитроумными агрегатами и автоматикой.

Когда в полк прибыла первая «пешка», мы с восхищением принялись рассматривать новинку. Несмотря на разъяснения, мудреным казался кожаный шлем с теплой прокладкой, оборудованный двумя радионаушниками и двумя пуговицами-лорингофонами, которые прижимались к горлу. Новинка сразу полюбилась авиаторам. В воздухе члены экипажа могли переговариваться друг с другом, как по телефону, сигнализировать об опасности, передавать результаты наблюдения.

Бесконечное количество загадок, которые мы пытались разгадать, осваивая новый бомбардировщик, стремительность нараставших событий на всех фронтах, тяжелые думы о судьбах нашей Родины занимали все наши мысли. Но страшная катастрофа, унесшая жизни товарищей, нет-нет да и отзывалась острой болью. Она напоминала: в авиации малейшая оплошность, пустяк грозит гибелью. Значит, каждый винтик, каждый агрегат надо проверять и перепроверять. В этом заключалась наша малозаметная на первый взгляд наземная служба.

БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ

И вот настал долгожданный день: переучивание на новых бомбардировщиках закончено, полк готов к боевой работе. Рано утром 3 октября наиболее подготовленные экипажи улетели в тыл фашистов.

Как заведено в авиации, механики поднялись раньше всех и затемно прибыли к самолетам, чтобы запустить и прогреть моторы, проверить все жизненно важные узлы машин и спецоборудования. Я со своей командой – механиком Василием Григорьевым и мотористом Павлом Федотовым – помогал младшему технику, лейтенанту Григорию Бельскому, который обслуживал новенький Пе-2, закрепленный за командиром эскадрильи.

Рассвет чуть забрезжил, но чистое небо стало затягиваться облаками. Приподнятое настроение омрачилось опасением, что боевые полеты могут отменить. Облачность сгущалась. Но вот со стороны казарм показалась тень двигающегося грузовичка. «К нам или в соседнюю эскадрилью?» К нам, к нам!

Через борт затормозившей машины перепрыгнул боевой друг нашего Бати – штурман Политыкин. Сам комэск уже вышел из кабины и слушал доклад Бельского.

– Товарищ командир, самолет к вылету готов! Все в порядке!

– Вольно! Коли в порядке, то полетим, – спокойно ответил командир и начал пристегивать лямки парашюта. В этот момент я услышал, как моторист тихо сказал механику Григорьеву:

– Как же в порядке, когда бомбы не подвешены?

– Не твое дело, – ответил Василий. – Приказано стоять «смирно», так стой!

– Хочешь – стой, а я не буду! Ведь была команда «вольно», – упорствовал моторист. – А что бомб нет, пойду скажу старшему.

Мой моторист, хотя и младший по званию, годами был старше нас. Родом из псковской деревни, молчун, себе на уме, иногда в час досуга вдруг осаживал иного механика-горожанина, пускавшего в рассуждения о сельской жизни. За невозмутимость, хладнокровие и большую рассудительность его стали величать Пал Карпычем.

Моторист подошел ко мне и повторил вопрос, с которым обращался к Григорьеву.

– В следующий раз возьмет бомбы, – сказал я, – а сегодня Батя летит на разведку.

– То-то и оно, – успокоился Пал Карпыч.

Однако и на другой день комэск полетел на боевое задание без бомб. Так мы узнали, что наш полк – особого назначения. Его задача – вести дальнюю воздушную разведку. Полк отдельный, подчинен Главному командованию Красной Армии.

Сначала летчики и механики приуныли. Всем хотелось бить фашистов, уничтожать, забрасывая мощными фугасами. А тут вдруг приказ – не загружать самолет бомбами, дабы облегчить его вес и создать условия для увеличения скорости в случае нападения «мессершмиттов».

Был в полку лихой летчик Александр Барабанов. Судьба бросала его из одного полка в другой, и начальство не успевало представить к повышению. И Александр обычно знакомился так: «Барабанов, семь лет лейтенант». Он был скор на шутки и не раз злословил по поводу названия полка – ДРАП – дальнеразведывательный авиаполк.

– Нет бомб – не надо, – язвил он. – Мы кто? Мы «драповцы». Наше дело какое? Увидел «мессершмитт» – и драпать.

Но вскоре и он, и другие летчики осознали, что служба разведчика гораздо опаснее действий «бомбера» и, конечно, не менее необходимая для разгрома врага. Полеты в глубокий тыл фашистов днем в одиночку, без прикрытия истребителей, на виду у врага требовали особого мужества, большого хладнокровия и высокого летного искусства.

В экипаже разведчика Клочкова самым опытным был штурман Алексей Никулин. На земле Алексей обращал на себя внимание однополчан доброй улыбкой, грузной медвежьей фигурой и новеньким орденом Красного Знамени на груди. В первые недели войны ордена были вообще редкостью, Никулин получил свой за восемнадцать бомбежек фашистов в самые горячие дни сражений.

Война началась для Алексея утром 22 июня. Он полетел на бомбежку железнодорожных узлов Голдай и Венгожево в Восточной Пруссии. Больше недели штурман храбро сражался с врагом, наступавшим на Вильнюс, Полоцк и Минск, совершая по два-три вылета в день. Полк таял на глазах.

На десятый день бомбардировщик Алексея был подбит. Это случилось на шоссе Слуцк—Бобруйск. Девятка «мессеров» атаковала три красных самолета, заходивших на бомбежку вражеской переправы. Один наш «бомбер» вспыхнул как спичка. Два других успели сбросить смертоносный груз на скопление фашистской пехоты и автомашин, но были изрешечены осколками снарядов немецких зениток. Снизившись до бреющего полета, оба подбитых бомбардировщика развернулись в сторону линии фронта. Алексей был ранен и не смог помочь летчику определить курс полета. Выручил второй уцелевший бомбардировщик, который взял на себя роль «ведущего».

Вот показалась передовая. Подбитые самолеты удачно приземлились на первом же прифронтовом аэродроме. Никулина отправили в госпиталь. А когда выздоровел, его вызвали на беседу к пожилому майору. Он был, как успели шепнуть Никулину, с фронта и подбирал кадры среди бывалых авиаторов. Так Никулин стал воздушным разведчиком. Его соединили с необстрелянным летчиком Ключковым. Командование рассчитывало, что побывавший в сражениях штурман передаст свой опыт молодому разведчику.

В первый же боевой день полка Никулин вылетел на фотографирование войск противника по маршруту Рославль—Орша—Смоленск. В небе рыскали десятки вражеских самолетов. По земле ползли вереницы мотоциклов и броневиков... Фашисты двигались на восток по всем дорогам. Враг развернул мощнейшее наступление, поставив целью взять Москву к 7 ноября и устроить в этот день свой победный парад на Красной площади.

Уже над Рославлем разведчиков обстреляли вражеские зенитки. Самолет как раз пролетал над железнодорожным узлом, и Никулин включил фотоаппарат, как вдруг машину тряхнуло.

– Командир! Из правого мотора бьет масло! – крикнул штурман.

– Командир! – сигнализировал стрелок-радист. – Перебит кран кольцевания горючего. Кабину заливает бензином!

– Понял! – прокричал Ключков. – Закончим фотосъемку узла и повернем домой. Пойдем на одном моторе. Наблюдать за воздухом!

Разведчики с тревогой поглядывали на прибор, показывающий количество горючего в баках. Его стрелка быстро скользила к нулю. Из разбитого крана хлестал бензин. Хорошо, что несчастье приключилось в начале пути, когда горючего было израсходовано немного. Удалось дотянуть до своих и сесть на ровное поле в окрестностях Сухиничей.

Для ремонта самолета срочно выслали бригаду механи-

ков. Но фашисты уже прорвались к Сухиничам. Разведчикам и прибывшим механикам угрожало окружение. Надо было уходить. Ключков приказал открыть бензокраны и поджечь машину. Факелом вспыхнула «пешка» – так мы любовно звали Пе-2. К горлу подступил комок, словно погиб дорогой человек. Ведь каждая новая машина в грозном 41-м году была на вес золота.

Боевой экипаж получил новый самолет и продолжал полеты. Во время фоторазведки Ржева у Никулина оборвался кислородный шланг. На высоте шести тысяч метров штурман провел около часа в полубессознательном состоянии. Последствия сказались – и Никулина на неделю отправили в санчасть. А в это время Ключков продолжал разведывательные полеты с другим штурманом.

В первые горячие дни не хватало и боевого опыта, и летного мастерства. Порой, спасаясь от истребителей, разведчикам приходилось уходить в облака. Летчики еще не умели хорошо летать вслепую, теряли ориентировку. Ключков однажды сел на вынужденную под Калугой, на поле, окруженное лесом. Услышав эхо артиллерии, экипаж понял: недалеко идут бои, оставаться возле самолета опасно.

Обидно! Выполнили боевое задание и немного не дотянули до своего аэродрома. Приземлились аварийно, потому что вспыхнула красная лампочка расхода бензина. Через считанные минуты могло обрезать моторы. Сели с ходу на первое подходящее поле. Горючего едва хватило, чтобы зарулить са-

молет в просеку.

Разведчики сняли с фотоаппарата кассету с фильмом и принялись маскировать бомбардировщик. Долго обкладывали машину сломанными молодыми елями, отходили в сторону и обстоятельно разглядывали, не блестит ли сквозь ветви металл. Ничего не было видно, и авиаторы ушли.

Вскоре немцы оккупировали район, где была спрятана «пешка». В лес, однако, они боялись заходить, уже почувствовав силу партизан. Да и в ходе горячей московской битвы не было у фашистов ни сил, ни времени, чтобы обшаривать леса. В декабре, когда враг откатился назад, в лес направились наши механики и летный экипаж. «Пешка» была на месте! Заправили ее бензином и перегнали на наш подмосковный аэродром.

ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА

Случилась вынужденная и в нашей третьей эскадрилье. Причина та же – нехватка горючего. «Пешка» плюхнулась «на живот» в районе канала Москва—Волга. Нам предстояло поднимать самолет на ноги и ремонтировать. Первым делом надо было сменить винты, которые при посадке с убраным шасси сгибаются в бараний рог. По рассказам вернувшегося летчика, других крупных повреждений он не заметил.

Грузим в полуторку два винта, инструменты, кое-какой провиант и под вечер отправляемся в дорогу. Нас трое: техник звена Алексей Трошанин, Григорий Бельский, хозяин попавшей в беду «пешки», и я, «безлошадный», на подмогу.

В подмосковных лесах уже давно опали листья, пожухла на полянах трава. Лишь в буреломах, куда не попадали солнечные лучи летом и куда еще не пахнуло холодом осени, что-то зеленеет. Возможно, мох? С борта трясущейся на ухабах полуторки не разглядишь.

Ехали долго, кружным путем, километров семьдесят.

Часто останавливались, подрубали выскочившую из леса на узкую дорогу березку или осину: берегли от ударов лопасти винтов, которые не уместились в кузове и торчали за бортом. Острые, как лемех плуга, они и сами могли перерубить иную березку. Но винты берегли: они балансируются

на специальном регулировочном стенде, и каждая щербинка, скол в металле нарушают эту ювелирную работу.

В лесу пусто и голо. Маршрут сверяли по военной карте, на ней были точно указаны все лесные дороги и даже тропы. Нам повезло: октябрьские дожди обошли этот лес стороной, и мы ни разу не засели в разъезженной колее.

Наконец добрались до деревни, где «на задах» плюхнулась «пешка». Трошанин пошел разыскивать председателя колхоза, чтобы тот выделил нам избу под ночлег.

– Да выбирайте любую, – сказал председатель, – все избы пустуют. Людей увела из деревни война. Остались одни старухи.

Совсем стемнело, когда мы добрались до места ночлега. Наш выбор пал на избу, стоявшую в поле на отшибе. Недалеко, в пятистах шагах, лежала злополучная «пешка».

– Выставили охрану у самолета? – спросил Трошанин у председателя. Тот замялся и ответил:

– Так нет людей... Да и кто его утащит? Чай, не теленок и не полушубок...

Техник звена решил по-своему. Он приказал мне потеплее одеться, прицепить пистолет и идти к самолету. Дорогу показывал председатель. Трошанин время от времени подсвечивал фонариком. Надолго включать побаивался – нарушалась светомаскировка.

– Кажись, прошли мимо, – остановился председатель, – посвети- ка вокруг, лейтенант!

Луч скользнул по копне неубранного сена, по пашне и вдруг отразился от чего-то блестящего, металлического. Вот она! «Пешка» лежала на склоне овражка, зарывшись винтами в стерню. Трошанин заглянул в кабину летчика и, убедившись в том, что там все на месте, даже часы, которые легко снимаются и могли кого-то соблазнить, сказал мне:

– Вот что. В этой темноте сам дьявол «пешку» не отыщет. А найдет – так не утащит. Караул отменяю. Идем спать. Завтра пораньше встанем и займемся землекопными работами.

Утром мы пошли на колхозный склад, председатель выдал нам три лопаты, лом и топор. Трошанин объяснил план действий:

– Будем поднимать на ноги «пешку» так: сначала выкопаем ямы под мотогондолами и выпустим шасси. Затем выроем наклонные траншеи перед передними колесами и выкачаем самолет на поле. Ясно?

Бельский засомневался:

– Надо бы подъемники достать. Так вернее будет. Машина лежит косо, подкопаешь – скатится в овраг.

– Достались мне двое белоручек! – повысил голос Трошанин. – Вот что – хватит баланду травить. За лопаты! – И закрутил помягче:

– Да не сомневайтесь, поднимем «пешку». Мне уже приходилось таким макаром ставить самолеты на ноги.

До обеда мы выкопали яму под левым люком, за которым пряталось одно колесо. Самолет стало кренить, и Трошанин

решил прекратить работу, найти чурбан, чтобы закрепить хвост «пешки».

После обеда работа двигалась медленнее. Мускулы налились свинцом. С большим трудом мы одолели вторую яму под правой гондолой и уговорили Трошанина забраться в кабину, попробовать, пойдет ли шасси с помощью аварийного выпуска. Полной гарантии не было. При ударе «пешки» о землю и скольжении по полю всякое могло случиться: могло порвать створки люка, сорвать шланг гидросистемы выпуска шасси.

– Копайте глубже, ленивый народ! – посмеивался Алексей. Он работал наравне с нами. – Копайте с запасом! Выгадаешь копейку – потеряешь рубль.

Так оно и получилось: когда пустили в ход аварийный выпуск шасси, колеса вывалились из люка и уперлись в землю на дне ямы, шасси полностью не выпустилось.

Трошанин ругал себя за то, что не устоял против наших уговоров:

– Поспешили – людей насмешили... Хватит на сегодня. Айда в избу!

Следующим утром мы возились еще часа два, прежде чем «дожали» шасси и в кабине загорелись зеленые сигнальные лампочки. Теперь оставалось выкопать траншеи перед каждым колесом, освободить моторы, на которых пока держался фюзеляж, прицепить к стойкам шасси тросы и с помощью колхозного трактора выкатить «пешку» из ямы. Рабо-

та спорилась. Видимо, мы уже набили руку, стали заправскими землекопами. Подкатил колесный трактор и с третьей попытки вытащил самолет, подогнал его к избе и развернул носом на проезжую улицу. «Пешка» как бы встала в строй деревенских домишек.

За работой мы отвлеклись от тревожных дум и не слышали отдаленного, нарастающего гула артиллерийской канонады. Уже после войны, из мемуаров наших видных полководцев мы узнали, что фашистам удалось прорваться к каналу Москва—Волга. Но тогда мы и не подозревали, что враг так близко. В деревенской глуши Подмосковья мы находились в полном неведении того, что сообщают сводки Совинформбюро. И председатель колхоза озадачил нас, когда в ответ на просьбу продать нам продукты сказал:

– Какие у нас продукты – картошка да молоко. Берите даром – все равно пропадут. Приказано сниматься.

– Как сниматься? А разве... – переспросили мы.

– Слышите канонаду? Подходят немцы... Так что не взыщите. Мясом не побалую: велели скотину гнать на восток. А картошку и молоко найдете на складе. – И председатель ушел, мрачный и встревоженный.

Мы стали обсуждать положение, но беседа не клеилась, каждого одолевали нерадостные думы. Я гнал от себя мысль, что нас вот так вдруг могут окружить немцы, взять в плен. Офицерским пистолетом много не навоюешь. И тут Трошанин предложил снять с самолета скорострельный пулемет и,

если придется, им обороняться.

Трошанин сам проделал эту работу и поставил Бельского с пулеметом в ночной караул. Я подумал – мне не доверяет: молод еще. Трошанин предупредил, что очень трудно удерживать в руках тяжелый авиапулемет во время боевой стрельбы: наверняка вырвется из рук, хотя у Бельского не руки, а медвежьи лапы.

– С рук не стреляй! – поучал Трошанин. – Найди опору. С плеча тоже не стреляй – переломит ключицу.

Эта инструкция касалась и меня, так как завтра моя очередь идти в караул.

Бельский остался у самолета, а мы вернулись в избу и заснули тревожным сном. Предстоял тяжелый рабочий день – смена винтов.

Удобнее и безопаснее эту задачу решать вчетвером. Мы рассчитывали на помощь председателя или тракториста, но они уже покинули деревню. Трошанин взялся вытянуть роль и третьего, и четвертого. Он приподнял свою лопасть над головой, положил ее на высокую стремянку. Вся тяжесть винта – а он весил более 130 килограммов – легла на меня и Вольского. Я вижу, как лицо напарника стало краснеть от натуги. У меня тоже учащенно забилось сердце.

– Держи, не выпускай! Иначе покалечимся! – прокричал Трошанин.

Вскочив по стремянке на верхний капот мотора, он нагнулся, уцепился за лопасть и стал ее медленно поднимать.

Вот винт наконец встал в нормальное вертикальное положение. Но покоился он пока на наших руках. Бельский еще более покраснел, а я до того обессилел, что казалось, не выдержу и лопасть вот-вот выскользнет из рук. А настал, оказывается, самый ответственный момент. Теперь мы, как жонглеры, должны были манипулировать винтом в воздухе, чтобы «посадить» его на шлицы вала редуктора.

Со вторым винтом мучились не меньше. У нас тогда не хватало опыта. Через два года мы проделывали эту же операцию за полчаса.

К счастью, другие повреждения не требовали серьезного ремонта. Устранили течь масла, привязали проволокой порванные створки люка шасси. Утром, как договорились, прибыл командир эскадрильи и стал обмерять шагами поляну, с которой ему предстояло взлететь. Она тянулась в глубь леса, прерываясь посередине неглубоким оврагом.

– Попробуем, – сказал Климанов и улыбнулся. – Не хватит разбега – сложу шасси и в овражек. Вам, землекопы, снова придется поднимать самолет...

Пока командир измерял поле, мы прогрели моторы, но долго не гоняли: залили в баки минимум бензина – одну бочку, чтобы не утяжелять самолет.

Батя медленно надевал парашют. Я заметил, что почти все летчики перед вылетом становятся молчаливыми и задумчивыми. Видимо, концентрируют внимание, обдумывают будущий полет.

Наконец командир пожал всем руки, сказал обычное «Поехали!» и исчез в кабине. Вот заревели моторы, отпущены тормоза, и «пешка» сорвалась с места. Мы побежали за ней, думая быстро оказать помощь, если что случится. «Пешка» рвалась вперед, но, спотыкаясь колесами о рытвины, кочки и стерню, скорость набирала медленно. Вот она уже на краю овражка. И в этот миг комэск потянул на себя штурвал. Самолет перелетел овражек, но, казалось, вот-вот ударится колесами о землю. Мы закричали «ура!», когда ясно увидели, как машина повисла в воздухе и через полминуты скрылась в низких облаках.

Мы заспешили в обратный путь на свой аэродром. Погнутые лопасти винтов улеглись в кузов, и грузовичок помчался. Зима в тот год началась рано. На ветру в кузове здорово продувало. Ледяной ветер обжигал лицо, чувствовалось, что подмораживает. Скоро стемнело, и остаток пути я провел в напряженных размышлениях о том, что будет с нами завтра. Батя подтвердил наши сведения о продолжающемся наступлении немцев на Москву. Он сказал, что полк получил приказ готовиться к перебазированию в тыл. Гарнизонное хозяйство начали эвакуировать на восток еще раньше.

ДЕРЖИМ КЛЯТВУ

Вот мы и дома. Гарнизон опустел. На аэродромных стоянках понастроили землянки. В них ночами разведчики коротали долгие часы, когда объявлялась воздушная тревога. И мы не прочь были укрыться под многослойным накатом от вероятной бомбежки, но шагать от гарнизонной казармы до аэродрома километров семь и обратно казалось тяжелее пехотной службы. А воздушные тревоги объявлялись два-три раза за ночь. Едва дойдешь до землянки, как дадут отбой. Только-только войдешь в казарму, снимешь сапоги – снова тревога.

Фисак объявил нам троим перед строем эскадрильских механиков и техников благодарность за ударную работу на месте вынужденной посадки. Сверх того, он дал нам день отдыха. «Отсыпайтесь», – сказал он.

Я вернулся в пустую казарму, прилег на кровать, закрыл глаза, но заснуть не смог. Все думал, как там дела на аэродроме, как воюют разведчики. Ведь и от их полетов зависит, отстоим ли мы Москву.

Воздушные разведчики храбро сражались в небе Подмосковья. Наш первый Батя вместе со штурманом Политыкиным выполнил много важных заданий. В дни грозного наступления врага на столицу разведчики обнаружили большое скопление танков в окрестностях Волоколамска и Мо-

жайска. По их донесениям действовала наша штурмовая авиация.

Как тяжело добывались эти ценные сведения! Приходилось летать в плохую погоду, на обледеневших самолетах. Облачность и туманы закрывали объекты разведки. И тогда вылеты приходилось повторять. Фотографирование в плохую погоду не удавалось, а командование ВВС настойчиво требовало точных, подтвержденных фотоснимками данных.

Так было с разведкой танковой колонны в районе Волоколамска и Можайска. В первый полет Климанов пошел рано утром и вернулся расстроенный, озадаченный.

– Ни пехоты, ни техники не обнаружили на всем участке разведки, – доложил он командиру полка.

– Странно, – сухо сказал Тюрин. – А наземная разведка сообщает, что прорвалась танковая колонна. Боюсь, наш генерал будет недоволен. Пишите донесение.

Политыкин достал планшет, расположился на хвосте самолета и начал что-то писать. Так было заведено: сразу же после полета, не покидая стоянки, экипаж писал донесение о визуальной разведке. Прочитав листок, исписанный Политыкиным, Тюрин спустился в штабную землянку и попросил соединить его по телефону с каким-то генералом, который для нас был тогда инкогнито. Ему быстро ответили, и командир стал докладывать о полете Климанова. Конечно, генерал

остался недоволен, приказал вылететь снова и разведать дополнительно другой участок шоссе, по которому могли проврататься фашистские танки.

Экипажу следовало бы дать отдохнуть – как-никак были в воздухе два с половиной часа. Для подкрепления сил не мешало бы выпить чайку перед повторным полетом. Но такое никому и в голову не приходило. Политыкин тут же вытащил карту и принялся рассчитывать новый разведывательный маршрут. Тем временем «фотики» закончили работу и доложили, что на пленке пусто, не снято ни одного военного объекта.

Климанов слетал вторично и снова ничего не обнаружил. Лишь в ходе третьего полета по другому маршруту Климанов увидел фашистскую танковую колонну. Она растянулась на десятки километров и двигалась на Москву.

В свой последний боевой полет наш первый Батя, Алексей Иванович Климанов, вылетел на Пе-3. На этом варианте бомбардировщиков «петляковых» не было предусмотрено место для стрелка-радиста. Разведчик был сбит вражеским истребителем снизу, с хвоста. Немного прожил и провоевал бесстрашный летчик, но мы его не забыли. Недаром в народе говорят, что жизнь измеряется не годами, а трудами. В ту годину многие не возвращались. Полк набирался опыта, неся тяжелые потери. За несколько недель напряженной фронтовой жизни погиб костяк полка – степенные, семейные летчики и штурманы. Некоторые из них налетали тысячи кило-

метров в гражданской авиации и оказались сбитыми в первых же вылетах на разведку.

Все «пешки» оказались легкоуязвимыми для атак «мессеров» с нижней полусферы. Стали думать, как защитить самолет. Механики по вооружению во главе с техником-лейтенантом Александром Помазанским предложили установить под крыльями эрэсы – те самые снаряды-ракеты, которые принесли славу артиллерийским «катюшам». Идея родилась после того, как на аэродроме приземлились истребители ПВО. Под крыльями Яков мы увидели несколько черных ракет, покоившихся на стальных салазках, и стали спрашивать механиков Яков:

– Что это за чудо у вас под крыльями?

– Секрет, ребята! – ответил один малый, улыбаясь.

– Расскажи, дружище!

– Реактивные снаряды. Каждый бьет наверняка, если даже разорвется в двадцати пяти метрах от стервятника.

– Не может быть!

– Точно! Взорвавшийся эрэс образует смертоносный шар осколков с радиусом 25 метров.

Помазанский предложил оригинальное решение для огневой защиты самолета-разведчика. Снаряды выпускались не по ходу полета, а назад: ведь разведчик не обязан вступать в воздушный бой, его задача – во что бы то ни стало доставить кассету с разведфильмом. Таким образом, «пешка» оснастилась мощным оборонительным оружием: верхнюю заднюю

полусферу прикрывали пулеметы штурмана и стрелка-радиста, а нижнюю – реактивные снаряды. А когда «мессеры» атаковали в лоб, летчик открывал огонь из переднего пулемета.

Над усовершенствованием системы обороны первого Пе-2 группа механиков-оружейников работала сутки без перерыва. Наконец Помазанский вошел в землянку командира эскадрильи и доложил:

– Самолет готов! Прошу осмотреть, принять и облетать.

Под плоскостями на узких металлических балках висели по четыре реактивных снаряда. Управление ими осуществлялось из кабины штурмана, куда были выведены выключатели РС. Теперь оставалось проверить, как поведет себя самолет в воздухе с дополнительной нагрузкой, как сработают выключатели и где разорвутся реактивные снаряды. Испытания прошли великолепно. В течение недели все наши самолеты были оборудованы смертоносными ракетами. Их работу проверяли в боевой обстановке.

Вместе с группой воздушных разведчиков, отличившихся в боях под Москвой, Саша Помазанский получил в Кремле из рук Михаила Ивановича Калинина орден Красной Звезды. Этой высокой наградой было отмечено его рационализаторское предложение.

...День 7 ноября 1941 года выдался нелетным. Густой снег засыпал бомбардировщики и взлетную полосу. Механики дружно взялись за лопаты. На взлетной полосе появились

тракторы-снегоочистители. Когда мы смели снег с крыльев, неожиданно подкатила полупторка с двумя летными экипажами. Пока разведчики в толстых меховых комбинезонах неуклюже перелезали через борт грузовика, из кабины выпрыгнул начальник штаба полка Лернер и с ходу принялся журить инженера.

– Почему не убрали снег? – отчитывал он технарей, поправляя ремень кожаного реглана. – Срочно расчехляйте моторы! Два самолета приказано послать на разведку.

Мы пожали плечами. С ума сойти – лететь в такую погоду! И естественно, расчехляли машины с прохладцей. Нам думалось, что начальник штаба решил проверить нашу боевую готовность в день праздника. Он слыл энергичным, заводным, был душою полка и смело летал на разведку в роли штурмана. Мы решили, что на этот раз он не полетит – одет легко, а эти два экипажа подняты и экипированы в унты и меховые комбинезоны по учебной тревоге.

Но мы ошиблись. Две «пешки» ушли в этот день на визуальную разведку войск противника, подтягивавшего резервы по Минскому и Рязанскому шоссе к Москве.

Когда экипажи улетели, Лернер объяснил нам, что произошло.

– Товарищи техники и механики! – начал он торжественно. – Сегодня в Москве, как всегда в день годовщины Великого Октября, состоялся военный парад!

Майор волновался и говорил сбиваясь. Когда же мы услы-

шали о параде, которого никто не ожидал, наступила наша очередь волноваться. В строю все радостно зашумели.

– Тихо!.. Тихо!.. – призывал к порядку начальник штаба. – Это еще не все. На параде выступал наш вождь товарищ Сталин!

Многоголосый шум снова заглушил слова майора. Сталин перед войной выступал с речами очень редко. Но в ноябре 41-го все выбилось из привычной колеи. И сам факт проведения парада, и выступление Сталина воодушевили летчиков. Многие боевые экипажи направились к командиру полка Тюрину и просили разрешения немедленно отправиться на задание.

Стихийно возник митинг. Воздушные разведчики клялись:

– Мы еще раз заверяем нашу родную партию, что до последнего удара сердца будем отстаивать нашу Родину и ее столицу Москву! Перед лицом своих товарищей по оружию, перед нашими боевыми знаменами, перед всей Советской страной мы клянемся, что не посрамим славы русского оружия, не допустим врага к столице!

Выступление Сталина было коротким, содержало эмоциональные лозунги, наказания. Обращаясь к войскам с трибуны Мавзолея, он сказал:

– Вы ведете войну освободительную, справедливую. На вас смотрит вся Европа как на избавителей от гитлеровской тирании. На вас выпала великая миссия освободителей.

Будьте достойны этой миссии! Пусть вас вдохновляет образ великих предков – Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьмы Минина, Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова! Пусть осенит вас непобедимое знамя великого Ленина! Смерть немецким оккупантам! Да здравствует наша великая Родина! Ее независимость, свобода! Вперед, до полной Победы!

Закончился парад. Сталин вернулся в Кремль. Секретарь ЦК А.С. Щербаков доложил ему об оплошности с киношниками. Их допустили на площадь в указанное время, но ради конспирации парад перенесли на час раньше. Щербаков попросил Верховного повторить выступление. «Зачем?» – спросил Сталин. «Для истории», – был ответ. Сталин снова надел шинель и фуражку со звездочкой. Операторы сняли его по пояс, будто он и впрямь стоит на Мавзолее. Щербаков отметил, что выступление было слово в слово таким, как на Красной площади.

Экстренный выпуск «Вестника кинохроники» о нашем мощном наступлении под Москвой открывался краткой речью молодо выглядевшего вождя. Его напутствия воинам имели большой резонанс и глубокий смысл. То был призыв к единству всех советских людей, верующих и неверующих. В церквях собирали средства на помощь Красной Армии, на покупку танков и самолетов. Деятели церкви назвали эту войну священной. Они хвалили поэта Лебедева-Кумача и композитора Александрова за грозный марш. Помните? –

«Пусть ярость благородная вскипает как волна! Идет война народная, священная война!» Марш зазвучал в первые недели после вероломного, внезапного нападения врага.

Вскоре были учреждены новые полководческие ордена: Невского, Суворова, Кутузова. Красивые, отличные по стилю от принятых в Красной Армии со времен гражданской войны. В моем полку девять авиаторов заслуженно получили ордена Александра Невского. В их числе – Юрий Павлович Дерябичев.

ДО ПОСЛЕДНЕГО ДЫХАНИЯ

Если бы знать, что ждет впереди! Сколько продлится эта страшная война? Кто из нас останется в живых?.. Эти мысли упрямо лезли мне в голову, когда вечером 7 ноября в офицерской столовой я вглядывался в усталые лица двух экипажей, слетавших в тот день в тыл врага.

Один самолет вел Никита Остапенко, чернобровый, немного сутуловатый украинец, а другой – русский парень Николай Пospelов. Оба благополучно вернулись, хотя Остапенко задержался и заставил всех сильно поволноваться.

Радиосвязь с ним прервалась в момент, когда разведчики были за линией фронта. Уже стало темнеть, вернулся Пospelов, а Остапенко все нет и нет. Посадочная полоса не была оборудована прожекторами. Из-за маскировки всякая подсветка аэродрома строго запрещалась. Как-то выйдет из положения Никита? Но он не растерялся, включил бортовую фару и мягко приземлился.

Герой сегодняшнего дня Никита стоял в окружении товарищей и оживленно жестикулировал. Похоже, что делился впечатлениями от полета. Рядом с ним – Алексей Никулин и другие однополчане. Все в меховых унтах, готовые хоть сейчас взлететь в небо. А Никулин в хромовых, начищенных до блеска сапогах словно собрался на парад. Говорили, будто после того злосчастливого полета, когда он работал, задыхаясь

на высоте без кислорода, штурман не сможет больше активно летать – врачи запретили.

Если бы знать, что ждет впереди!

Снежный буран, начавшийся в праздники, вскоре утих, и полк получил срочное задание Верховного Главнокомандования разведать войска противника, наступавшего на участке фронта Малоярославец— Юхнов. Задание должен был выполнять экипаж Остапенко.

Когда он взлетал, небо над аэродромом просветлело. А вот в районе разведки шел снег, и самолет обледенел. Высота облаков – триста метров. Вынырнув из них, Остапенко увидел огромную колонну танков и мотопехоты, двигавшихся по шоссе от Малоярославца на Москву.

Никита дал команду штурману:

– Приготовься! Сейчас зайдем в облака и скрытно спикируем на танковую колонну. В этот момент включай фотоаппарат!

Командир приказал стрелку-радисту быть готовым отразить пулеметный огонь танкистов, но гитлеровские пулеметчики почему-то не обратили внимания на пролетающий самолет. Скорее всего, они приняли его за свой или не ожидали появления русского разведчика в такую отвратительную погоду.

Прошло несколько секунд, прежде чем фашисты разглядели на крыльях красные звезды и, спохватившись, открыли ураганный огонь. Однако этих секунд замешательства хва-

тило на то, чтобы разведчики закончили съемку. Теперь до- мой.

Вдруг Остапенко увидел четырех «мессеров». Они шли параллельным курсом и поджидали, когда «пешка» выйдет из зоны огня. Немецкие истребители не решались подойти ближе, опасаясь попасть под огонь своих. Но как только опасность миновала, бросились в атаку на советского разведчика. Остапенко выручили облака, и он ушел от преследования. Доставленные им фотодонесения оказались очень ценными, командир полка объявил благодарность всему экипажу.

Остапенко пройдет сквозь все опасности и без единой царапины доживет до Дня Победы. Его друг Анатолий Попов тоже останется цел, но за четыре года войны Попов не раз будет на волоске от смерти. Однополчане не перестанут удивляться, как ему удастся выходить победителем из сложнейших ситуаций.

Вслед за Остапенко Попов также вскоре полетел на разведку войск противника, двигавшихся от Юхнова на столицу. Видимо, гитлеровцы приняли меры для перехвата постоянно появлявшихся в небе русских разведчиков. Два «мессера» поджидали «пешку» и, вынырнув из облаков, навалились на разведчиков.

Огненные трассы заскользили по обшивке фюзеляжа и ударили в один из моторов. Анатолий начал бросать машину из стороны в сторону, мешая стервятникам вести прицель-

ный огонь. Однако враг все же сумел поджечь самолет и ранить штурмана Иванова.

Попов понял, что задание ему не выполнить. Надо думать о том, чтобы спасти экипаж и самолет. Он резко ввел машину в крутое пикирование, развил скорость в надежде на то, что струя воздуха сорвет пламя. Но маневр не принес желаемого результата. Разведчики только потеряли высоту и поставили себя в безвыходное положение. До земли осталось менее пяти сот метров. С такой высоты опасно прыгать с парашютом.

Впрочем, эта мысль никому и в голову не приходила. Куда прыгать? Внизу враг. До линии фронта и своих войск ох как далеко! Ожидая каждую секунду взрыва бензобаков, Анатолий развернул машину и взял курс на восток. Пламя перекинулось на крылья, фюзеляж, в кабину и подбиралось к центральному баку. Штурман истекал кровью. Да и сам летчик превозмогал сильную боль от ожогов...

Когда, наконец, долетели, как им казалось, до передовой линии, самолет стал падать. Летчик выпустил щитки, чтобы снизить скорость при посадке. Впереди редкий лес. Раненая «пешка» врезалась крутящимися винтами в огромный сугроб, чуть было не скапотировала, но не взорвалась. Прошло еще несколько минут, прежде чем разведчики смогли выбраться из своих кабин. Летчик с трудом открыл прозрачный колпак над головой, так как пулеметной очередью «мессера» заклинило запоры. Выбираясь через него, Попов задел лямками парашюта за кресло и долго не мог их высво-

бодить. Наконец он упал в сугроб и, увязая в снегу, отполз от бомбардировщика метров на двадцать. И в этот момент баки взорвались...

Но злоключения разведчиков не кончились. Из леса с автоматами в руках двигались на них черные фигуры. Немцы или свои? Издалека нельзя было определить. По тому, как автоматчики осторожно приближались, хоронясь за кустами, стало ясно, что они окружают. Разведчики выхватили из кобуры пистолеты и взвели курки. Они поклялись друг другу, что живыми не сдадутся.

Когда автоматчики окружили авиаторов, раздался голос их командира:

– Гитлер капут! Хенде хох! Сдавайтесь, руки вверх! – Тут летчики заметили на их шапках звездочки, и Попов зло крикнул:

– Скорее, помогите! Мы ранены!

Сколько еще атак «мессеров» отбил Попов! Сто семьдесят раз попадал под огонь зенитной артиллерии, шесть раз возвращался на одном моторе. Но счастливая звезда, летное искусство и находчивость сберегли летчику жизнь.

В ходе битвы за Москву, да и позже неприступным для разведчиков оставался железнодорожный узел оккупированного Смоленска. Через него гитлеровцы перебрасывали живую силу и бронированную технику для захвата столицы. Смоленск был прикрыт плотным огнем зениток и истребителей, базировавшихся на двух аэродромах. «Мессеры» посто-

янно барражировали на разных высотах, и сфотографировать Смоленск днем редко кому удавалось. Разведчики несли потери.

Однажды Анатолий отправился на аэродром с новым нашим комэском Дмитриевым. Едут на полуторке и молчат.

– Крепкий орешек этот Смоленск, – заговорил вдруг комэск. – А наш генерал упрямо требует разведывать его каждый день. Что-то надо придумать...

– А я придумал, командир! Поверь, я задание выполню! Каким образом, елки-моталки? На бреющем, черт бы их побрал, – озорно сказал Попов.

– Ты что, с ума спятил? Тебя не только зенитки – пехотинцы палкой сшибут. Запрещаю...

– А я попробую, командир. Будь что будет, где наша не пропадала!

– Ну ладно, только я ничего не слышал, и ты мне ничего не говорил.

Оба улыбнулись и крепко обнялись. Анатолий весело прыгнул

с грузовичка на снег, не стал слушать доклад старшего авиамеханика о готовности самолета, на ходу крикнул: «Верю, верю, все в порядке!» – и скрылся в кабине...

К железнодорожному узлу Смоленска он подошел с запада, откуда фашисты меньше всего ожидали появления советского разведчика. Небо над Смоленском расчистилось, и вражеские эшелоны можно было сфотографировать с высо-

ты шести тысяч метров. Вместо шаблонного полета на большой высоте, удобной и безопасной для фотографирования цели, он спустился до двухсот метров.

На этой высоте смелый летчик, пролетая над двумя смоленскими аэродромами, забитыми вражескими самолетами, выпустил шасси, имитируя посадку. А когда фашисты распознали его уловку и открыли ураганный огонь, было поздно. Разведчик сфотографировал все объекты, прижал машину еще ближе к земле и ушел домой. Наши «фотики» никогда раньше не видели объекты Смоленска, снятые таким крупным планом.

Одновременно с наступлением на Москву враг продолжал сжимать кольцо вокруг Ленинграда, и наш полк вел воздушную разведку войск противника, блокировавшего город на Неве. Однажды Пospelов получил приказ разведать оккупированный аэродром Гатчины. Штурман Галушка скрупулезно рассчитал маршрут и предупредил командира, что полет будет долгим, горючего едва хватит. Взяв курс на Ленинград, разведчики вскоре достигли Торжка и вдруг увидели впереди идущую по их курсу шестерку бомбардировщиков.

– Фрицы! – закричал штурман. – «Мессершмиты-110». Сворачивай, командир!

– Один момент! – спокойно возразил Пospelов. – А что, если рискнуть: подстроиться к ним и лететь вместе до Гатчины? Как ты думаешь, штурман?

– Нас скоро опознают, командир. Накроют! – вмешался

стрелок, слышавший через шлемофон весь этот разговор.

– Сержант Баточка, наблюдать за воздухом. – строго приказал Пospelов.

– Есть, товарищ командир!

– И приготовь пулемет к бою!

– Слушаюсь!

А Пospelов продолжал рассуждать вслух:

– Я думаю так: чем «пешка» отличается от «мессера стодесятого»? У «пешки» дутик – хвостовое колесо – убирается, а у «мессера» – нет. А размерами и конфигурацией оба самолета схожи. Те же два мотора, два киля. Издалека, в облачности, не различишь. Рискнем?

– Рискнем, командир, тем более мы пойдем сзади и хвоста нашей «пешки» фрицы не увидят...

– Поехали! – скомандовал Пospelов и прибавил газ обоим моторам.

Через минуту «пешка» пристроилась к «мессерам», и фашистские летчики приняли ее за свой бомбардировщик.

Так и летели разведчики неопознанными вплоть до Гатчины. Всю дорогу Пospelов держал пальцы на гашетке своего пулемета, готовый открыть огонь, если враги разгадают его уловку.

Но вот показалась цель разведки. Немецкие самолеты встали в круг для посадки. Их ведущий уже стал снижаться. И в этот момент Пospelов развернул «пешку» и быстро помчался над аэродромом. Штурман Галушка включил фо-

тоаппарат, и разведчики одним заходом зафиксировали на пленку стоявшие в капонирах под маскировочными сетями вражеские самолеты. Одновременно штурман и стрелок подсчитывали на глаз количество боевой техники врага.

Поспелов тем временем бросил «пешку» в крутой крен для повторного захода. Появившись снова над капонирами, прижал самолет к земле до бреющего полета и нажал на гашетку. Не дожидаясь команды, его примеру последовали штурман и стрелок. Сверху было хорошо видно, как засуетились на земле фашистские летчики и механики, бросились бежать из капониров в землянки, но пулеметные очереди прошли по их спинам, и черные фигуры распластались на снегу. Теперь-то гитлеровские зенитчики сообразили, что среди прилетевших на посадку бомбардировщиков один оказался краснозвездным, и открыли по нему мощный огонь. Поздно! Поспелов потянул штурвал на себя, и «пешка» быстро нырнула в облака.

– Курс! – потребовал командир от штурмана. Но перебил стрелок:

– Можно передать по радио разведданные? – спрашивал он разрешения командира.

– Какие данные? Вот проявят разведфильм, и будут данные.

– Но я успел сосчитать все самолеты! – докладывал стрелок.

– И сколько же?

– Тридцать два, товарищ командир, и один неисправный, без мотора.

– Ну, ты считал в четыре глаза, – вмешался штурман – я насчитал всего двадцать восемь бомбардировщиков.

– Не сходится цифирь-то, – упрекал Пospelов, – но вот что. Передай на базу: задание выполнили, обнаружили около тридцати самолетов. Матчасть в порядке. Возвращаемся домой.

– Есть передать! – обрадованно воскликнул стрелок-радист.

Да, если бы знать, что ждет впереди!

Три богатыря – летчик Пospelов, штурман Галушка и стрелок Баточка благополучно прилетели на базу. Они презирали смерть и не знали, что она близка. Вскоре летчики не вернулись из очередного полета над фашистским тылом! Память о них осталась в наших сердцах, все годы войны их боевые подвиги вдохновляли новые экипажи разведчиков.

ПРЕДАННЫЕ ДО КОНЦА

Незадолго до своего последнего вылета стрелок-радист комсомолец Баточка подал заявление о приеме в партию. «Хочу идти в бой коммунистом!» – писал он в своем заявлении.

Так он ответил на призыв партии к фронтовикам встать в ее ряды, храбро и самоотверженно сражаться с врагом. Как-то во время беседы политрук нашей эскадрильи Пронькин сказал, что этот призыв обращен ко всем воинам, находящимся в действующей армии.

Иван Иванович имел в виду и нас – старших механиков и мотористов. Он пояснил, что фронтовикам, отличившимся в сражениях Великой Отечественной, предоставляются льготы при вступлении в партию: сокращается кандидатский стаж. Заканчивая беседу, Пронькин сказал, что в жестокой борьбе с фашизмом все специалисты нужны Родине – и механики, и радисты, и саперы, и врачи.

После беседы политрука мы как-то по-новому стали смотреть на свою военную профессию. Раньше нам казалось, что призыв партии «Идти в бой коммунистом!» нас не касается. Ведь в бой мы не ходили, пулеметных амбразур телами не закрывали, даже не имели возможность встретиться лицом к лицу с ненавистным врагом. Проза всегда трудных, порой очень тяжелых, физически изнурительных военных дней –

вот наш удел. Выходит, мы ошибались. Своей добротной и безотказной службой, как говорил политрук, мы заслуживаем право стать коммунистами.

Об этом я думал, когда вернулся с беседы политрука. Сосредоточиться мешали разговоры товарищей и раздававшееся время от времени взрывы смеха после чьей-то удачной шутки. Я невольно прислушался к разговору.

– Видели, ребята, на аэродром села девятка английских «харрикейнов»? – говорил мой механик Григорьев. – Горбатые, как старухи! Я сам видел, как механики садились на хвост «харрикейнам» и сидели там, пока они рулили...

– Зачем? Захотели прокатиться на лошадях?

– Да нет, говорят, что эти машины с растопыренными ногами легко капотируют. Вот механики и сидят на хвосте, чтобы истребитель не перевернулся...

– Не может быть! А еще в песне поется: «Англичанин-мудрец изобрел за машиной машину...»

– То песня, – продолжал Григорьев. – Рассказывают, что один летчик вырулил на старт, забыл, что у него на хвосте сидит механик, дал газ и взлетел...

– Ну и ну! Механику – крышка?

– Нет, летчик уже при взлете почувствовал тяжесть на ручке руля высоты, догадался и быстро приземлился. Механик отделался испугом да обморозил руки...

– Шарлатан тот летчик! – начались комментарии. – Англичане тоже хороши – поставляют нам такой самолет!

После критики «харрикейнов» разговор сам собой перебрósился на американскую авиационную технику. Наш полк получил на опробование двухмоторный бомбардировщик «бостон». Для дальнейшей разведки он годился, поскольку имел солидный радиус действия. Механикам нравилось, как ровно работают его моторы. Однако шасси у самолета оказалось слабым. Дважды во время посадки на грунтовых аэродромах оно ломалось. Кто-то из механиков заметил:

– А союзники, видно, сдержат слово, откроют скоро второй фронт. Иначе они не прислали бы нам свою технику.

– Держи карман шире! Уверен, союзники будут тянуть со вторым фронтом и ждать, пока мы и немцы обескровим друг друга... – возразил другой.

Звучавшие по радио сводки Совинформбюро о «планомерном» отступлении не содержали чего-либо утешительного. Острый на язык старший механик Владимир Соколов ехидничал.

– Мы кто? – спрашивал он ребят. – Мы драповцы. Боюсь, придет срок, и нам придется драпать на Восток.

– А чему нас учили? – продолжал Владимир. – Будем бить врага на его территории. Что в песнях пели? Чужой земли мы не хотим ни пяди, но и своей вершка не отдадим. А отдали уже Прибалтику, Белоруссию, уже немец под Москвой.

– Тут кто-то просчитался, – вмешался в разговор веснушчатый рыжеволосый Володька Майстров. – Я думаю, наш Генеральный штаб. Надо было не ждать, когда немец ударит

первым, а опередить его. Долбануть его хорошенько, когда он стянул войска к нашим границам.

– Ты скажешь, долбануть первыми! – прервал его механик-ленинградец Щербаков. – Нас тогда на весь мир объявили бы агрессорами. Ведь за границей все годы советской власти кричали, что большевики – варвары, агрессоры, хотят завоевать весь мир. А поскольку Гитлер напал первым, никуда не денешься – он агрессор. Англии, Франции теперь не увернуться от союза с нами. Они должны стать либо на сторону агрессора, то есть Гитлера, либо на сторону жертвы – иначе говоря, на нашу сторону.

Так и получилось. Как они не хотели союза с нами! А Сталин их перехитрил, выждал момент, и создалась Антигитлеровская коалиция.

– А по мне, так надо было раньше объявить мобилизацию, – заметил Майстров. – Мы собрали бы всю мощь Красной Армии на границе, и фашисты разбили бы об нее свой лоб.

– Вот это глупость! – воскликнул Соколов. – Вся наша армия могла оказаться в окружении, разгромлена. Чем тогда мы защищали бы Москву? А впрочем, не знаю, как все случилось. Могу только гадать, что и почему.

Этот разговор, я знал, будет продолжаться до полуночи, пока кто-нибудь из любителей поспать не крикнет: «Кончай травить, братцы. Дайте сон доглядеть!» После этого спорщики перейдут на шепот и проговорят еще час до прихода дне-

вального, который выключит свет.

Я не стал ждать, чем кончится этот разговор, вышел перед сном подышать воздухом. Мысли продолжали крутиться вокруг беседы политрука, размышлений товарищей о ходе войны, о смысле жизни, о судьбе нашего поколения.

Конечно же, мы мечтали о мирных профессиях, интересовались кто техникой, кто искусством. Про свои увлечения я исчерпывающе узнал из школьной характеристики, которую мне выдали для поступления в военное училище. Все в ней было верно: не отдавал себя целиком учебе, увлекался волейболом, школьным джаз-оркестром, фотоделом, стихами, выпускал стенгазету. Словом, разбрасывался. Меня поразило, что учитель истории – он же директор школы Кожевников – знал про меня все.

Одного, однако, не учел учитель истории. Меня сильно увлекал кинематограф. Новые фильмы я смотрел в первый день их выхода на экран, занимая, как король, всегда одно и то же кресло в бывшем московском кинотеатре ЦПКО имени Горького, что находился у Крымского моста. При кинотеатре работала служба заказа билетов по телефону. Причем заказ принимался и на определенное кресло. Кинотеатр славился также отличным джаз-оркестром, который начинал играть в фойе за полчаса до начала вечерних сеансов. Перед премьерой музыкального фильма оркестр исполнял его мелодии.

Я играл на баяне по самоучителю, усвоил азы нотной грамоты. Впрочем, ноты легко прочитать, если уже слышал ме-

лодию. И так же легко спеть:

Тучи над городом встали,
В воздухе пахнет грозой...

На следующий день я насвистывал и напевал в школе новый мотив. Друзья-мальчишки завидовали. Девчонки убеждали, будто у меня отличный слух и мне следует учиться в консерватории. Я снисходительно слушал девчонок, в душе радовался похвалам, но... В детстве я переболел корью с осложнением на среднее ухо. Пенициллина тогда не существовало, и врачи проткнули мне барабанную перепонку. Мой брат, тоже переболевший корью, подвергся более сложной операции. Теперь есть антибиотики, и такие болезни считаются пустяковыми. Но тогда я ошибочно считал, что лишен идеального слуха, необходимого музыканту, и решил поступать в Институт кинематографии. Война перечеркнула мои мечты и мечты моих товарищей.

Все мы были призваны в армию. Все мы пошли на фронт воевать с нацистами. Из ровесников Октября и из тех, кто был лет на пять помоложе, состоял преимущественно наш полк.

Мы не знали старой жизни, при которой родились и жили наши родители, но, по их рассказам, она была жестокой, бесправной и беспросветной. Мы читали щемящие душу стихи об «убогой и обильной» Руси, мысленно боролись вместе с

Дубровским против помещичьего произвола, возмущались «салтыковщиной» и «Человеком в футляре», после недолгих размышлений целиком отдавали свое сердце «Оводу» и Павке Корчагину, самым справедливым и смелым из наших литературных героев.

Нас не надо было убеждать в правом деле Советской власти речами и философскими трактатами. Наши родители вышли из рабочих и крестьян. Иные, полуграмотные, как, например, мой отец, командовали производством и, случилось, умирали, надорвавшись на стройке, завещая, чтобы мы доучились, стали инженерами и учеными, образованными людьми.

Наша школа четко давала нам понять, что хорошо, а что плохо. Причем все – и жизнь с ее прошлым и настоящим, и человеческие помыслы, и черты характера – рисовалось двумя красками: белой и черной. Никаких полутонов и компромиссов. Мы знали наизусть и полностью разделяли проникновенные и глубоко выстраданные мысли Николая Островского о том, что «жизнь человеку дается один раз и прожить ее надо так, чтобы не было мучительно больно за бесцельно прожитые годы...». Но как прожить? Отдать жизнь «само-му прекрасному в мире – борьбе за освобождение человечества».

...Сначала я хотел написать эту фразу почти без изменения в своем заявлении о приеме в партию и отнести его политруку. Но потом подумал: при чем тут освобождение че-

ловечества, когда сейчас на карту поставлена судьба Родины? Не годится...

Мне вспомнились размышления А. П. Чехова о смысле жизни. Он призывал прожить ее «бодро, осмысленно, красиво». «Сейчас, когда враг у стен Москвы?» – думал я... и отверг Чехова. В то время я увлекался Горьким, и его рассуждения о том, что человек испытывает истинное счастье, когда «живет и работает для других», казались мне прекрасными, полностью отвечавшими моим убеждениям.

...Когда политрук Пронькин прочитал эти слова в моем заявлении (разумеется, без ссылки на источник), он снял фуражку, почесал затылок и сказал:

– Красиво! Ребята написали о том же, только попроще. А в общем-то, правильно...

Спустя три месяца нас приняли в партию.

За двадцать с лишним лет Советской власти выросло совершенно новое поколение молодых людей, до конца преданных делу социализма. Святая святых этого поколения был девиз: без колебания, если нужно, пожертвовать жизнью ради счастья и свободы своего народа. А если кто-то и чувствовал минутную слабость, то умел ее подавить, собрать в кулак свою волю, и мы не замечали этой слабости. Мужество и отвага опытных разведчиков вдохновляли «новичков», вселяли в них уверенность, и смелыми разведчиками становились даже те, кто побаивался неба и не доверял грозному оружию – сложному по тем временам двухмотор-

ному скоростному бомбардировщику.

Из безусых молоденьких сержантов и лейтенантов вырастали бесстрашные авиаторы. Так в нашем полку «закалялась сталь». В авиации, как всюду в армии, действовали воинские уставы, жизнь определялась строгой дисциплиной. Однако воспитание молодых авиаторов строилось чаще на доверии и уважении и гораздо реже на неизбежных выговорах за допущенные проступки.

Я перебираю сейчас в памяти все нашумевшие полковые ЧП и вспомнил лишь один случай, который закончился самым суровым наказанием – штрафной ротой. Впрочем, и это чрезвычайное происшествие с человеком случилось не в воздухе, во время разведки, а на земле и в очень обыденной обстановке.

Стрелок-радист нашей эскадрильи здорово повздорил с начпродом авиагарнизона, решил доказать ему «правду-матку» кулаками. Короче, стрелок-сержант ударил офицера. ЧП случилось на полевом аэродроме, отрезанном от баз снабжения в суровую зиму 42-го года, когда были перебои с доставкой продовольствия. Трудно приходилось летчикам, которые и в нормальной обстановке, при хорошем питании жаловались на отсутствие аппетита – так изматывались во время высотного полета с кислородной маской. Дело дошло до того, что даже летному составу стали давать в столовой только манную кашу, приготовленную на воде. Отвечал за это не кто иной, как начпрод. Рачительностью он не отличался, за-

то был нечист на руку. Это стало известно в гарнизоне.

Но самосуд есть самосуд. Стрелка-радиста за это сурово наказали. Его отправили на передовую в штрафной батальон. Через месяц он вернулся и браво мне рассказывал:

– Выпустили из меня фашисты дурную кровь! И вот я снова среди вас.

В первой же атаке Николая ранило, но, к счастью, не сильно. Через неделю он вышел из санбата бодрым и здоровым. Он смыл кровью свой проступок и мог продолжать служить в полку воздушных разведчиков.

– Хочу бить гадов лицом к лицу! – говорил Николай. – Подал начальству рапорт с просьбой перевести меня в пехоту. Как думаешь, отпустят?

Стрелка-радиста отпустили, как и фотоспециалиста Петра Волошина. Тот тоже подал рапорт о переводе его в авиадесантные войска. За Волошиным, однако, не числилось никаких провинностей. Он слыл скромным и тихим парнем. Мы и не подозревали, что он навещал десантников и встретил там друзей.

А с Володей Майстровым я крепко подружился. Часто вспоминали нелегкую технарскую службу в полку разведчиков и первое знакомство в Ленинградском авиаучилище. Там мы жили в казарме, уставленной двухъярусными койками. Майстров устроился внизу, я наверху.

– Честно скажу, – говорил Владимир, – трудно было. Самое трудное – команда «Подъем!». Ноги еще немели от уста-

лости вчерашнего дня. Потянуться бы с полчасика. Ан, нет! В бешеном темпе спешили вдеть ноги в бриджи, натянуть гимнастерку, одеть сапоги. Подпоясывались ремнем уже на бегу.

– Оpozдал в строй – наряд вне очереди, – добавил я.

– И все-таки мы привыкли, наловчились. Даже поверили: все можно преодолеть. Я рад, что в училище прошел школу жизни и стал авиационным специалистом. Нас приучили к аккуратности, к настоящей дисциплине, к трудолюбию.

2 ЧАСТЬ

ДОЗОРНЫЕ СЕВЕРО-ЗАПАДА

СРЕДИ ХОЛМОВ ВАЛДАЯ

И вот наступил долгожданный момент нашего наступления. Фашисты отброшены от Москвы. Красная Армия продолжает освобождать русские города и деревни. Настало время и для воздушных разведчиков расположиться поближе к отодвинутой на запад линии фронта. Одна из эскадрилий должна перебазироваться на аэродром Калинина, а нашей третьей надлежит занять самый передовой форпост на Северо-Западном фронте, на аэродроме, расположенном среди лесов и холмов Валдая. Первыми туда отправились механики для встречи самолетов— разведчиков.

Утром мы выехали в двух фургонах, приспособленных под фотолаборатории. Настроение у всех приподнятое, боевое. Авиагарнизон Выползово, куда мы добрались через сутки, подвергался очень сильным бомбардировкам. Бомбы разрушили четырехэтажные каменные жилые дома офицеров и их семей. В квартирах, что уцелели, гулял ветер, были выбиты все стекла, разрушены водопровод и отопление. Мы поселились в деревянных двухэтажных домиках, обитых

почерневшими от времени досками. В домиках давно никто не жил, и нам пришлось первым делом добывать дрова и топить печи. Устав после дальней дороги, очень неохотно принялись пилить и колоть вязкие сосновые бревна.

Мы не знали, что тут придется провоевать долгие два года войны. Решающие события развернутся под Сталинградом и Курском, а Северо-Западный и Ленинградский фронты будут ждать своего победного часа. Он тоже придет!

Первый год был тяжелым. Многого нам не хватало – мастерства, исправных самолетов, боевых экипажей. В эскадрилье воевали разные летчики. Щеголеватый и многоречивый Александр Барабанов очень хотел сбить «мессера». Были летчики – полная ему противоположность, как, например, Иван Ширяев, неразговорчивый и задумчивый. Улетал небритый – у летчиков было такое поверье: побреешься перед полетом – попадешь в переplet. Иван надевал гимнастерку поскромнее, как приказывало начальство, без знаков отличия, на случай, если собьют и придется спуститься на парашюте в тыл врага.

Встречались и совсем неопытные летчики. Некоторые возвращались, не долетев до линии фронта, и утверждали, что барахлят моторы. Однажды комэск одному из таких не поверил и решил сам опробовать самолет. Вылетел и тут же вернулся. Извинился перед молодым разведчиком и разразился гневной тирадой в адрес Фисака:

– Неисправный самолет выпускаешь в полет! Кто старший

механика самолета? Разберись и накажи!

И ушел. Фисак даже не успел сказать комэску обычную свою фразу: «Подожди, майор, не кипятись».

«Пешку» закатали на стоянку. Прежде чем раскапотить моторы, отошли в сторонку и закурили. Стали думать-гадать, в чем дело. Вдруг малоразговорчивый Пал Карпыч, принявшийся за свою работу – мойку замасленных мотогондол, – воскликнул:

– Товарищ инженер, глядите-ка! Винт погнут! – Мы вскочили с бугорочка, на котором обдумывали план действий, и подошли к правому мотору. Одна из лопастей винта была чуть погнута. Видно, молодой летчик при взлете слишком высоко поднял хвост бомбардировщика и один из винтов чиркнул по земле.

– Неси кувалду, – приказал инженер. Через десять минут Фисак вошел в командирскую землянку и доложил, что самолет готов к вылету.

По инструкции винт надо было снимать, заменить лопасть, отрегулировать балансировку на специальном стенде – это бы заняло целый день. В полевых условиях поступили проще – выправили лопасть на глазок с помощью кувалды. Вместо наковальни использовали пустой стальной баллон: моторы на «пешке» запускались сжатым воздухом. А заменить лопасть и отрегулировать винт решили после боевого полета. Однако обошлись без замены, поскольку самолет летал отменно.

О происшествии с винтом напоминала лишь облупившаяся от ударов кувалды краска на конце лопасти. Черного лака в тон старой краске на складе не нашлось, была лишь ядовито-желтая эмаль. Я покрасил ею кончики всех лопастей и нарисовал круги на коках винтов. Побывавшая в переплетах моя первая и ставшая любимой «пешка» выглядела нарядной, непохожей на другие машины. На ее киях я вывел цифру 1.

А вот на новой «пешке» Бельского моторы начали барахлить. Все винтики перебрали, а причины не нашли. Хотели было поменять двигатели, но вдруг пришла весна, резко потеплело, и «движки» вдруг перестали шалить. Что за чертовщина? Оказалось, в бомболюках самолета были установлены дополнительные бензофильтры. В инструкции о них не говорилось ни слова. Вскрыли фильтры и обнаружили в них лед. Вот где собака зарыта! Лед закупоривал бензосистему, а когда по весне подтаял, моторы полностью стали получать свою порцию горючего. Так мы – летчики и механики – набирались опыта, так выполняли приказ Верховного, который гласил: нельзя научиться воевать, не овладев в совершенстве военной техникой.

Однажды на «пешке», которую закрепили за Иваном Маровым, вылетел на разведку Яков Власов. Мы едва успели с ним познакомиться, так как всего неделю назад он прибыл в эскадрилью. На нашем «тихом» Северо-Западном фронте на различных участках шли время от времени «бои местно-

го значения». Приближалась весна 42-го. Приближалась по календарю, но снежные сугробы, завалившие дороги, еще не осели. Солнце в ясный день припекало спины, и в вечных бегах, в толстых ватных куртках и шапках-ушанках становилось жарко.

Маров готовил свой самолет тщательно и не спеша. Я завидовал его ловкости и силе. В широких карманах у него всегда под рукой были плоскогубцы и отвертка. Этим простым инструментом он ухитрялся улаживать почти все мелкие неисправности. Всякий малознакомый летчик вызывал у Марова чувство беспокойства. Вот почему он встретил Власова без особой радости. Что поделаешь – такой характер. А зря!

Власов проявил себя смелым летчиком. Он хорошо выполнил сложный полет на разведку вражеских аэродромов. В ясную погоду Яков пролетел на виду у фашистских зенитчиков сквозь отчаянный огонь и избежал смерти. Экипаж уже сообщил по радио об удачных результатах разведки. Вместе с Маровым мы вглядывались в сторону небольшого пригорка, поросшего высокими соснами. Оттуда обычно приходили из разведки наши «пешки». Вот-вот Власов должен был приземлиться.

Но недалеко от аэродрома молодого разведчика поджидал фашистский ас, вылетевший на «свободную охоту». Фашисты любили нападать на уставшие экипажи, которые к тому же расслабляли внимание, думая, находятся уже дома, вне

опасности. Разведчики не ожидали внезапной атаки. Они не успели ударить по врагу из пулеметов. А фашист, выпустивший длинную очередь, сразу попал и в летчика, и в штурмана. Власов, истекая кровью, просил штурмана Алексея Дроздова помочь ему удержать штурвал, но тот не отвечал. Он был мертв. Молодой разведчик, стиснув зубы и преодолевая страшную боль в ноге и животе, вел самолет на свой аэродром. Власов помнил наказ комэска: «Во что бы то ни стало благополучно доставить разведфильм».

Летчику следовало сесть с ходу, так как силы у него были на исходе. Но пока смертельно раненный пилот старался выровнять подбитый самолет, он потерял высоту. Высокие сосны на пригорке аэродрома закрывали от Власова взлетно-посадочную полосу. Он не знал, свободна ли она для приземления, боялся столкнуться с взлетающим самолетом. И летчик стал заходить на посадку, делая полагающийся в таких случаях маневр по кругу.

Наблюдая за самолетом, я подумал про себя: «Молодец, как аккуратно разворачивается». И в этот миг произошло невероятное. «Пешка» будто остановилась, затем медленно перевалилась на нос и понеслась к земле. Самолет глубоко врезался в снег и промерзшее болото. Истекающему кровью Власову не хватило минуты, чтобы завершить полет и сохранить машину.

«Прощай, боевой друг и товарищ! Мы отомстим фашистам за твою смерть!» – вывел я крупными буквами в эскад-

рильском боевом листке. Хотел сочинить стихи, но мысли путались, и ничего стоящего не получалось. И тогда я написал знаменитые строки:

Безумству храбрых поем мы песню!

Безумство храбрых – вот мудрость жизни!

Надо же так случиться; не успел я поставить восклицательный знак, как в землянку заглянул Пронькин. Он позже всех вернулся с кладбища, замерз и устал.

– Зачеркни это! – тоном приказа сказал он.

– Но это же слова Максима Горького! —

– Знаю, и я за партией сживал... К Власову это не относится. – Немного помолчал и добавил:

– Ценны лишь те подвиги, которые совершены с полной сознательностью. Это сказал Ромен Роллан.

Я не стал спорить. У политрука, я знал, свое мнение о разведчиках. На первое место он ставил такие их качества, как хладнокровие и честность, а храбрость и удасть без трезвого расчета осуждал. Пока я переделывал боевой листок, Пронькин курил и бросил лишь короткую фразу: «Похоронили Власова... Считай, что крепкие корни пустили мы тут, среди холмов Валдая...»

ТАЙНА ЯЩИКА НЗ

Первая военная зима выдалась суровой. Сильные морозы чередовались с обильными снегопадами. Когда небо расчищалось от облаков, солнце щедро заливало расставленные, как на параде, в ряд наши самолеты. Сколько месяцев прожили здесь, а вражеские бомбардировщики нас ни разу не беспокоили. Мы перестали маскировать елками «пешки». По другую сторону взлетно-посадочной полосы расположились эскадрильи Яков. Их тоже ленились маскировать.

После очередного боевого вылета машина Бельского вернулась с простреленным бензобаком. Мы сначала не заметили повреждений. Бензобаки на боевых машинах обтягивались специальной резиной. В случае единичного пулевого прострела бензин начинал растворять резину, отверстие почти всегда затягивалось. Обнаружили в крыле пробоину, всего одну и мелкого калибра. Если бы летчики не сказали, что были обстреляны «мессерами», мы бы ее и не заметили. Но долго и упорно обследуя обшивку крыльев и фюзеляжа, как полагалось после воздушного происшествия, нашли то, что искали. Бельский свернул сигарку и сказал:

– Снимай щит в крыле, будем искать течь!

– Тьфу, тысячу шурупов надо открутить! – встретил я без энтузиазма его слова.

– Ага. Ты начинай, а я чуток перекурю...

Сняв щит, мы увидели, что резина вокруг бака набухла. Наш диагноз точен: бак пробит, бензин пока скапливается в резиновом мешке. А мы уже осмотрели моторы, заправили машину горючим, в общем, порядком устали и заканчивали работу. И вот теперь предстоит вызывать бензозаправщик, сливать из баков бензин, не выливать же горючее на снег, затем надо было вытаскивать бак из-под крыла и ставить новый. Вот подвалило работенки! А мы-то думали вскоре вернуться в казарму и уже отпустили механика и моториста.

– Еще неизвестно, есть ли на складе новый бак, – сказал Бельский. – Я пойду посмотрю, а ты отворачивай штуцера, готовь бак к демонтажу.

И Бельский скрылся в сумерках. Я ему позавидовал – он мог согреться в ходьбе. А я остался на лютом морозе. Сильный ветер предвещал пургу. Размонтировать гораздо легче, чем собирать. Когда Бельский вернулся, мы легко сняли бак, а вот новый ставили до полуночи. Проклятые штуцера не хотели завинчиваться. Два ввернули, а другие не пошли. Пришлось начинать все сначала. Мы разобрали все, что уже смонтировали, вытащили новый бак из крыла, опустили на снег и стали «прогонять» штуцера. Затем снова ставили бак на место. И так три раза. Намучились до чертиков. Распухшие от мороза пальцы не сгибались, и мы с превеликим трудом навинчивали самые обыкновенные гайки крепления. Бензозаправщик, в который мы слили бензин, вернулся в точно назначенное время, чтобы снова заправить самолет.

Но мы не уложились, приказали ему приехать еще раз. Наконец к полуночи работу закончили.

Шагая сквозь пургу к гарнизонной столовой, мы окончательно выбились из сил. Весь день с раннего утра ничего не ели. В полуночный час в столовке никого не было, кроме дневального, который предложил нам кастрюлю компота и буханку черного хлеба. Едва успели сесть за стол, как началась воздушная тревога. Усталые, разморенные теплом и едой, мы и не собирались покидать уютную столовую. Но одновременно с воздушной тревогой загромыхали разрывы тяжелых фугасных бомб. Фашисты развесили осветительные бомбы и легко выбирали мишени.

Еще днем мы обратили внимание на группу новеньких МиГов, приземлившихся на аэродроме. Их перегоняли на Ленинградский фронт, но некоторые остались, возможно, из-за неисправностей. Днем над аэродромом пролетел немецкий воздушный разведчик. Оставляя на большой высоте белый след, он был отчетливо виден, но успел удрать от погони наших истребителей.

Ветхое здание гарнизонной столовой содрогалось о взрывов фашистских фугасок. Со стены отлетела штукатурка, солидный кусок мела упал на наш стол, чуть ли не в компот. Ох, как трудно было нам подняться и покинуть теплое помещение, но оставаться в столовой было опасно.

– Надо уходить! – сказал Бельский. – Захвати буханку – пригодится.

И вот мы на крыльце. Мороз снова перехватил дыхание. Взглянули на протоптанную нами в сугробах тропку от столовой к нашему эскадрильскому дому и ахнули. Две глубокие воронки перепахали нашу дорогу домой. Зажигательные бомбы сыпались на домики. Решили идти в сторону соснового леса, подальше от аэродрома.

Наши блуждания, к счастью, скоро закончились. Мы набрали на какую-то избушку и постучались. К нашему удивлению, на крыльце появился однополчанин сержант Якубов. Не спрашивая, зачем явились, он пригласил нас быстро пройти в избу. «Ну и холодище, – сказал он, – плотнее закрывайте дверь!»

Так мы случайно оказались на эскадрильской радиостанции. Там всегда дежурили наземные радисты. Их всего-то было двое, но без них эскадрилья не могла бы выполнять свою задачу. Днем во время боевых вылетов радисты поддерживали двустороннюю связь с разведчиками, находившимися за линией фронта, а в перерывах передавали шифрованные радиogramмы с разведанными в центр, в Москву. И конечно, они принимали все приказы и указания, направлявшиеся из центра в разведэскадрилью. В горячие дни Якубов и его товарищ Борисов круглые сутки находились на радиостанции, отстукивая морзянку. Один приходил в столовую и забирал пищу на двоих за весь день. Работали радисты безотказно и на праздники всегда отмечались благодарностями. А вот где находилась их радиостанция, мало кто знал. Сна-

чала мы обрадовались встрече с Якубовым, полагая, что находимся в безопасном месте. Но не успели обменяться и двумя фразами, как услышали свист фугасок. Одна разорвалась совсем близко.

– Сматывайтесь отсюда! – встревожился Якубов. – Фашисты обнаружили нас и сейчас устроят «концерт». Рядом ветка «железки» с бензоцистернами, склад горюче-смазочных материалов. Бегите, ребята, пока не поздно! Я бы с вами, да не могу покинуть радиостанцию.

– Мы тебя не оставим! – твердо сказал я, а про себя подумал: «Будь что будет!..» Бельский меня поддержал:

– Нехорошо оставлять товарищей в беде. Сейчас мы тебя угостим...

Григорий достал нож, долго примерялся, и наконец буханка была разделена ровно на три части. Странно, каких-нибудь полчаса назад от голода подташнивало, а теперь совсем не хотелось есть. За стенами избы то и дело ухали разрывы фугасок, заглушая наш разговор. Тело между тем размякло, ноги онемели, и сознание начало туманиться... Помню, несколько раз я просыпался от грохота. Якубов наклонялся ко мне и убеждал: «Уходите, фашисты остервенели, еще сильнее бьют по бензоскладу!» Но я снова засыпал тревожным сном.

Проснулся рано утром, как ни странно, от тихого голоса Якубова, говорившего по полевому телефону. Бомбежка прекратилась, и комэск интересовался, цела ли радиостан-

ция. Якубов ответил: «Цела, порвало лишь провода антенны». И сказал комэску о нас. Тот приказал немедленно позвать к телефону Бельского, но Григорий сладко спал, и мы не смогли его разбудить. Тогда я подошел к телефону.

– Давно вас ищем! – послышался знакомый голос в трубке. – Где вы пропадаете? Немедленно отправляйтесь на аэродром. В вашу «пешку» угодила бомба. Самолет, кажется, сгорел.

Когда мы доплелись до стоянки и увидели на том месте, где стоял наш самолет, груды искореженного металла и пепла, защемило сердце. Воздух вокруг был пропитан удушливым, тошнотворным запахом сгоревшего алюминия. Лишь метрах в тридцати чудом уцелел деревянный сундук, в котором мы хранили инструмент и кое-какие личные вещи. Но, приблизившись, мы увидели в нем огромную дыру от осколка бомбы.

Сняли замок, открыли крышку и замерли от удивления. По днищу были разбросаны куски фанеры, галет, шоколада, сухарей. Две банки со сгущенным молоком. Откуда они взялись?

Бельский строго сказал мне:

– Все аккуратно собрать, чтобы ничего не пропало! Надо будет сдать начальнику продсклада.

Едва осознавая слова Бельского, я воскликнул:

– Елки-моталки! Так вот она, тайна ящичка НЗ!

Каждый самолет-разведчик укомплектовывался неболь-

шим фанерным ящичком, в котором хранился неприкосновенный запас – НЗ – на случай вынужденной посадки экипажа. Содержимое бортпайка нам было неизвестно, так как он упаковывался на продскладе и вручался под расписку. Ящичек доставлял нам одни хлопоты. Люки в самолете не запирались, мы вынуждены были между полетами его где-нибудь прятать и обычно засовывали в сундук с висячим замком. Иногда забывали вовремя вернуть НЗ на место, в кабину летчика, за что получали нагоняй от инженера, так как вылет задерживался.

Хорошо помню, как ночью, поставив наконец новый бензобак, мы сложили инструмент в сундук и положили туда же ящичек с бортпайком. Самолет сгорел, а ящичек остался. Подошел моторист Пал Карпыч и, увидев раскрытую плитку «Золотого ярлыка», спросил, что это за штука.

– Шоколад, ну, большая сладкая конфета... – тоном знатока ответил я, хотя сам один только раз видел его в московской кондитерской.

– А можно попробовать? – смущенно переминаясь с ноги на ногу, попросил псковский парень, не выезжавший из своей деревни дальше районного центра.

– Валяй... – разрешил Бельский. Пал Карпыч откусил шоколадку и стал медленно жевать.

– Горько, а говорили, что сладкая конфета...

– Может быть, прокис. Дай я попробую, – сказал Бельский.

По тому, как он вертел плитку, неуклюже ее разломил и стал сосать, как мороженое, можно было догадаться, что он тоже не едал шоколада, а если и пробовал, то давно позабыл его вкус.

ВОЗДУШНАЯ МЯСОРУБКА

Я получил адреса однополчан. Пятеро из них жили в Ленинграде. Один из них – командир полка, полковник Трофим Романович Тюрин. Во время телефонного разговора Тюрин вспомнил меня и пригласил навестить его в удобное время. Он был на пенсии, немного хворал и редко выходил на улицу подышать свежим воздухом. И вот я с трепетом подошел к его дому, что смотрит фасадом на Дворцовую площадь.

– Я принадлежу к когорте первых советских летчиков, – начал рассказывать Тюрин. – Воевал вместе с генералом Полюниным в Китае в тридцатых годах. Нас там очень уважали и ценили. Помню, от нашего домика на аэродроме до самолета китайцы выстлали красную ковровую дорожку.

– А где вы встретили 22 июня 41-го?

– В воздушной мясорубке, – отрезал Тюрин и помрачнел. – Командовал полком истребителей на границе в особом Белорусском военном округе. Еще в 1940 году с генералом Кобцом, командующим воздушной армией округа, мы облетали местность возле границы, определяли, где разместить полевые аэродромы. Рассредоточить на них истребители не успели. В первом воздушном бою я был подбит. Полк, вооруженный старыми Ил-16, был разгромлен. Связь со штабом была потеряна...

Тюрин продолжал:

– Мне удалось слетать в Минск, в штаб воздушной армии. Там была полная неразбериха. Где наши войска, откуда идут немцы? Не знают. Кобец, взмыленный и взбешенный, кричит, приказывая бомбить фашистов. Но чем, где наша бомбардировочная авиация? Я лечу в Шаталово, что под Смоленском. Там должны дислоцироваться наши «бомберы». Прилетаю. Гляжу. О, ужас! Самолеты расставлены в ряд, как на параде. Я отчитал командира полка за эту оплошность, посоветовал быстро рассредоточить машины по лесным полянам. Вскоре с аэродрома Медыни, считай из Подмосковья, стали поступать приказы на бомбежку. Я же отправился на переформирование, переучиваться на «Пе-2». В сентябре вызвали в штаб ВВС, направили в Монино командовать 2-м ДРАП. В октябре полк начал боевые действия.

– Погодные условия были тяжелые, – подтвердил Тюрин. – И потери соответственно. Но надо было летать. Мы вскрывали вражеские группировки на Калининском и Тульском направлениях. После взятия Калинина разведывали Дмитров. Враг был уже вблизи Москвы. В плохих погодных условиях бездействовали наши бомбардировщики. Им приказывали, помню, разбомбить мост в Калинин. Хотели помешать немцам переправиться на восточный берег Волги. Доложили, что разбомбили. наших разведчиков неоднократно посылали подтвердить результаты бомбежки. Смешно! Мост и по сей день стоит целехонький.

– Мне рассказывали, что и разведчики сразу не смогли сфотографировать злосчастный мост. К счастью, наши быстро выбили немцев из Калинина, Клина и про мост в штабе ВВС забыли. Ваша 3-я эскадрилья перебазировалась в Выползово под Валдаем, а 1-я на аэродром Мигалово в Калинин.

– Перед мощными наступательными действиями фронта нам приказывали в течение суток раскрыть все аэродромы противника. В определенный час над ними появлялись советские воздушные разведчики. По одному над каждым аэродромом. Я сразу выпускал в полет до 15 «пешек». Каждая летела по известному ей маршруту, фотографировали аэродром, который разведывали неоднократно.

– А когда мы несли самые большие потери?

– Также во время подготовки крупных операций Красной Армии. Не возвращались на базу молодые необстрелянные экипажи. Скажу откровенно, хотя я и не суеверный, было поверье: коли совершит молодой летун пять-шесть полетов в тыл врага, значит, будет жить. Вашей эскадрильи в Выползово крепко «досталось» в ходе операции Северо-Западного фронта по ликвидации «Демянского мешка». В нем оказалась окруженной целая армия фашистов. Тогда вы не досчитались многих отличных экипажей и погиб мой заместитель майор Столяров.

– Да, я помню. Тогда кроме Столярова не вернулся замечательный летчик Иван Ширяев со штурманом Шацким.

Сколько же экипажей погибло за всю войну?

Тюрин задумался:

– Более сотни.

...В стеклянных шкафах были аккуратно расставлены подписные издания классиков литературы. Я привстал, чтобы разглядеть поближе другие книжки. Тюрин отыскал одну из них и похвастал:

– Это воспоминания моего давнего друга, однополчанина еще по войне в Китае.

Я прочитал обложку: Ф.П. Польшин «Боевые маршруты», Военное издательство, 1972 год. Совсем свежая, пахнет типографской краской. Внутри дарственная надпись: «В знак совместной боевой службы». Польшин командовал с января 1943 года воздушной армией, прикомандированной к Северо-Западному фронту, и ничем особо не отличился. Как, впрочем, и руководство фронта. Да и как мог отличиться командующий фронтовой авиацией, если в ней насчитывалось около 160 самолетов, включая транспортные. Это я прочитал в книге генерала, которую купил в Москве после поездки к Тюрину. В старом блокноте сохранились выписки из книги Польшина.

Генерал рассказал подробности гибели Столярова, любимца полка. Столяров прилетел к нам в Выползово на новом, секретном по тем временам бомбардировщике Ту-2. Он получил задание Верховного Главнокомандующего: сфотографировать Демянский мешок. В связи с таким ответ-

ственным заданием Столярову придали прикрытия – эскадрилью истребителей под командованием капитана Кислякова. «Ястребки» вступили в бой с «мессерами», атаковавшими Столярова, сбили четырех фашистов, но упустили из виду своего разведчика. Столяров был атакован вторично и подожжен, лишь штурман Хабеев выпрыгнул с парашютом и приземлился в нашем тылу. Столяров и два стрелка-радиста погибли в снегах и болотах Старой Руссы.

Полынин также описал в книге воздушный погром аэродрома Выползово 21 марта 1943 года. Я был свидетелем этой мощной фашистской бомбежки и чудом остался жив. Но трагический итог налета узнал лишь из книги генерала. Согласно Полынину, 15 наших самолетов получили повреждения, 17 пришлось списать, погибло 18 человек, среди них 11 медработников (бомба угодила в щель, где они спрятались). Хотелось спросить генерала, что значит «пришлось списать». Среди списанных была и моя «пешка», которая стояла «как на параде» вместе с другими самолетами нашей эскадрильи. В нее попала бомба, и от бомбардировщика остался только пепел. «Случай на аэродроме в Выползово послужил для всех нас горьким уроком», – написал Полынин.

Если бы я прочитал эти строки до беседы с Тюриным, наверняка задал бы ему вопрос. Как же так, в июне 41-го вы отчитывали командира полка в Шаталово, расставившего свои самолеты в парадный ряд, а вот приезжая в Выползово, не

усмотрели строй наших «пешек» у взлетной полосы. Явная беспечность! Увы-увы! Война и наш боевой путь состояли из будничных побед и обидных промахов.

В тот злополучный день кто-то (комендант выползовского гарнизона, вот кто!) должен был сообщить в штаб Полюнину, что над аэродромом пролетел фашистский разведчик. Поднявшиеся «ястребки» не смогли его догнать и сбить. Кроме наших «пешек» фашист сфотографировал около десятка новеньких «мигов», которых перегоняли на Ленинградский фронт. Следовало их «расташить» по стоянкам, капонирам, по опушкам, замаскировать, наконец.

Гибель Столярова переживали все. Тюрин послал людей на поиски упавшего самолета. Но они не увенчались успехом. Наравне со Столяровым в полку высоко ценили второго заместителя Тюрина – майора Романова, который регулярно летал на разведку. А вот сам Тюрин отсиживался в штабе. Почему? – спрашивал я многих.

Возможно, Трофим Романович тогда, в первый день войны, в первом сражении пережил нервный срыв и стал бояться неба. А скорее всего, командование сложным разведывательным полком, чему не учили ни в одной академии, как говорится, «засосало». И он из лихого летчика превратился в администратора.

«Хозяйство» у Тюрина было огромное. В лучшие времена в полку насчитывалось до 80 самолетов различных типов. Почти целая авиадивизия. В ту войну полки бомбардиров-

щиков, истребителей, штурмовиков состояли из двух эскадрилий, гвардейские – из трех. Наш полк – исключение из правил. Приказы на разведку поступали от Генштаба по телеграфу и лично по телефону. Указания давал и командующий воздушной армией фронта. А когда полк обслуживал своими данными несколько фронтов, то донесения посылались по многим адресам.

И все же Тюрина тянуло в небо. Ему хотелось хотя бы подышать аэродромным воздухом, пройтись по стоянкам самолетов, «размять ноги» от сидячей штабной работы. Вспоминаю связанный с этим забавный случай. Однажды, когда на аэродроме в Выползово я работал со своей «пешкой», меня обогнала «эмка», легковой автомобиль отечественного производства. Из кабины появился Трофим Романович и направился к нашим самолетам, спрятанным в просеках леса, хорошо замаскированным срубленными елками. Я подумал, что горький урок бомбежки 1943 года не забылся. Помнил ли о нем Тюрин, шагая к нашим стоянкам?

«ОСОБИСТ» И ЖАЛОБЩИК

Наивными юнцами мы были на войне. Не раз, не два нам показывали фильмы про шпионов, диверсантов, «врагов народа». А нам и в голову не приходило, что в нашу среду может быть заслан изменник. Хотя бы «особисты» лекцию прочитали о «болтуне – находке для шпиона». А может быть, «особисты» настолько хорошо знали наше просоветское патриотическое настроение, что считали ненужным проявить себя. Мы бы отрезали им: «Ты что, с Луны свалился? Среди нас подозреваешь таких-сяких?» А сейчас, когда стучу на машинке эти строки, думаю, разведчик-то улетал один, без пригляда истребителей, далеко в тыл немцам. Мог пролететь от Москвы до Берлина. Многие не возвращались. Все ли выдержали жестокий экзамен-пытку, оказавшись в плену?

В Ленинграде я встречался с летчиками и механиками. У меня был номер телефона некоего Аркадия Иванова, старшего лейтенанта. Созвонились. Я пригласил его встретиться в гостинице. Он сказал, что придет, будет ждать меня у входа в отель. Он меня узнал, а я подумал, глядя ему в лицо: «Где-то мы встречались». В телефонном разговоре я объяснил ему, что жду от него «мемуары» о войне. Он не возражал, а при встрече заговорил:

– Владимир Иванович, рад вас видеть живым и здоровым. Вы, конечно, меня не помните. На вашу просьбу отвечу. Нет

у меня в памяти боевых эпизодов. Я же не летал на разведку. Не будем тянуть резину. Я был у вас от особого отдела. Понимаете, я «особист».

Сначала я остолбенел, ибо ничего не знал об «особистах» у нас в полку. Потом воскликнул:

– Вот и прекрасно! У меня столько собралось материала о подвигах лихих разведчиков и нет ни одного эпизода ЧП. Но ведь они были! Расскажите, надо писать всю правду.

– Ничем не могу помочь. Не помню ни одного случая, чтобы из-за ЧП кого-то судили, отчислили. Постойте, а вы знаете историю моего однофамильца, штурмана.

– Иванова Геннадия? Знаю, его отчислили. За что, скажите?

– Мое участие в этом деле никакое, я справлялся у вашего комэска, капитана Малютина. Он говорил, будто бы Геннадий «плохой штурман, до десяти сосчитать не может». Короче, хвастун, преувеличивал результаты разведки. Да и какое это ЧП? Человека перевели на другую работу, ни в чине, ни в жаловании не понизили. Жив, здоров.

После разговора с Аркадием я посетил его однофамильца, штурмана-неудачника Геннадия Иванова. Впрочем, неудачником он был на фронте. А как жилось на гражданке? Жаловался в штаб ВВС, писал бывшему командиру и другу Анатолию Попову о том, что его дело было несправедливым, ошибочным. Он мог бы летать вместе с Поповым и, как знать, тоже стал бы Героем Советского Союза. А теперь вот живет

в «коммуналке», работает управдомом. Получает льготы как участник войны. Он вручил мне бумаги с жалобой, надеясь, что я смогу чем-то ему помочь.

Аркадий наверняка не лукавил, когда говорил, что не причастен к судьбе его однофамильца. Но, поскольку мы не знали о существовании эскадрильского «особиста», то сейчас можно лишь догадываться о характере его информации, справок, которые он готовил и передавал. Возможно, он сообщал о крупных авариях и разбитых эскадрильских «пешках». Такое случалось, но очень редко.

После окончания войны была актуальной тема оставшихся на чужбине советских граждан. Тысячи, если не сказать миллионы из них попали в окружение и плен, были угнаны на работы в Германию. Десятки тысяч умерли в концлагерях. Среди оставшихся в живых многие были честными, преданными Родине людьми. Они хотели вернуться домой. В 1946 году я расстался с авиацией, был демобилизован и выехал в Москву через Варшаву и пограничный Брест. Ехал в польском поезде, в вагоне западного образца, узком, с сидячими местами, большими окнами и дверьми и длинной, во весь вагон, подножкой для пассажиров. Сопровождавший поезд наш лейтенант в форме пограничника предупредил: за несколько километров до Бреста поезд сбавляет ход. В этот момент на подножку вскакивают незнакомые нам люди. Говорят по-русски. Они цепляются за двери, умоляют пустить их внутрь, помочь пересечь границу. То могут быть

и честные бывшие пленные, и власовцы и бендеровцы, а то и латышские эсэсовцы и таллинские полицейско-каратели, прислужники немецких оккупантов, и, возможно, просто бандиты. Будьте настороже! Не спите, поезд приходит в Брест ночью. Дверей не открывать! Никого к себе не пускать.

Все произошло, как предупреждал лейтенант. Раздался стук в дверь вагона. Голоса умоляюще просили провезти через границу. А когда за дверью «зайцы» поняли, что на просьбу нет ответа, стали ругаться: «Сволочи! Красная мразь! Мало вас расстреливали». В Бресте долго проверяли документы. Наконец пересадили в наш русский поезд, просторный, с постелями в три этажа. После ночной нервотрепки мы повеселели, выпили, закусили и мертвецки уснули. В Москве на Белорусском вокзале нас встречали толпы москвичек с цветами. Гремела музыка маршей Победы.

НЕБЕСНЫЕ ПЕСНИ ВАНО

Над нашими стоянками, над соснами Валдая беспрестанно кружит стальная птица. Уже полчаса, запрокинув головы вверх, мы с замиранием сердца следим, как тяжелый самолет проделывает сложные фигуры пилотажа, будто легкий истребитель. Из землянок высыпали все летчики и механики не только нашей эскадрильи, но и соседнего истребительного полка.

Воздушная карусель «пешки» встревожила начальника гарнизона. Незнакомый майор прикатил к нам на стоянку и стал строго допрашивать нашего нового Батю – Малютину, что происходит с самолетом-разведчиком. В этот момент «пешка», круто спикировав, помчалась к земле. Казалось, все кончено, самолет врежется в землю. Но нет, в последний момент бомбардировщик выровнялся и, как истребитель, взвился в небо.

– Он что, пьян? – грозно говорил майор, имея в виду летчика пикировавшего бомбардировщика. – Прекратить сейчас же воздушное хулиганство!

– С чего вы взяли, что летчик хулиган? – спокойно сказал капитан Малютин. – Шасси полностью не выпускается. Вот он и кувыркается в небе, чтобы их «дожать».

– Прикажете садиться на фюзеляж! – настаивал майор.

– Опасно. Одно колесо выпустилось нормально, а другое

болтается. Штурман сообщает, что полчаса качает ручку аварийного выпуска шасси, но без толку...

– М-да, редкий случай, – поостыв, заметил начальник гарнизона и спросил:

– А кто летчик? Придется садиться на одно колесо. Новичок не посадит.

– Летчик боевой, Ваню Гахария, дважды орденосец. Другому я бы не разрешил так куролесить в небе...

– Сколько у него осталось горючего?

– Минут на пятнадцать.

– Прикажите садиться. Что будет, то будет!

Мы побежали к взлетно-посадочной полосе, к тому месту, где, мы полагали, должен остановиться после торможения попавший в беду самолет. Туда же подъехали пожарная машина и санитарный фургон. Затаив дыхание, мы ждали момента, когда самолет Ваню опустится на одно колесо. Боялись, что не обойдется без трагедии. В обычных-то условиях из-за огромной посадочной скорости «пешка» в момент приземления вела себя хуже иного истребителя. Немногим летчикам удавалось сажать ее сразу на три точки. Ударившись передними колесами, самолет порой, словно ретивый конь, вздымался на дыбы, затем следовал еще удар о землю. Наконец машина начинала плавно катиться и рулить. Шасси было очень крепкое и выдерживало любой «козел», даже шины не лопались.

Как-то справится Ваню с аварийной посадкой? Вот точ-

но вышел на полосу, плавно опустил машину на одно колесо, какое-то мгновение удерживал самолет в горизонтальном положении, а когда скорость погасла, бомбардировщик накренился в сторону полувыпущенного колеса, чиркнул крылом по земле. «Пешка» описала вокруг крыла ровный полукруг, сделав красивое па, и замерла.

«Ура!» – разом закричали мы и бросились к самолету Комэск сжал Ваню в объятиях, а начальник гарнизона объявил ему благодарность. Затем обнимали штурмана.

Пока расспрашивали разведчиков о том, что случилось, инженер Фисак уже успел осмотреть колеса. В полете сорвало гидрошланг и вытекла жидкость из системы выпуска шасси. Как бы там ни было, а отремонтировать самолет предстояло мне – он был закреплен за моим техническим экипажем.

Этот самолет отличался от обычных «пешек». На нем был установлен дополнительный бензобак. Дальность полета значительно увеличилась, разведчики могли летать глубже в тыл врага. Для оперативной разведки это очень важно. Но дополнительный бак занял место стрелка-радиста, самолет лишился пары зорких глаз. Этот вариант «пешки» назывался Пе-3. Все помнили, что наш первый Батя – Климанов – был сбит под Москвой на Пе-3, будучи атакован наверняка с хвоста.

Через два дня мы сменили чиркнувший о землю винт, отремонтировали помятую часть крыла, и Ваню Гахария был послан комэском облетать Пе-3. Он предложил мне поднять-

ся с ним в испытательный полет.

– С огромной радостью! – воскликнул я.

– А хорошо подковал коня? Не подведет двух джигитов?

Выруливая, Ваню молчал. Перед взлетом крикнул мне через шлемофон: «Поехали!» А как только взлетели, запел. И пел свои то грустные, то веселые грузинские песни. Пел во время всего испытательного полета. Лишь однажды, когда он бросил машину в крутое пике, на миг прервался и скомандовал: «Сядь на кресло штурмана и крепко держись за спинку моего сиденья. Иначе при выходе из пике полетишь назад, побьешься». Едва я успел выполнить его команду, как меня прижало к сиденью: «пешка» выходила из пике. И снова Гахария затянул песню.

Храбрый человек, мастер воздушной разведки летал легко, с упоением, а на земле в часы досуга веселил нас доброй шуткой. Он в совершенстве владел бомбардировщиком и выполнял боевые задания на «отлично». Однажды, еще в дни обороны Москвы, его экипажу была поставлена задача: в любую погоду вылететь и разведать число фашистских самолетов на аэродромах близ оккупированных тогда Смоленска и Орши. Эти разведанные требовались командованию для нанесения ночного бомбового удара нашей дальней авиацией. Подумав немного, Гахария сказал с лукавой улыбкой:

– Задание я, кажется, уяснил. Но знаешь, дорогой командир, надо изменить время вылета. Разведку произведу в мо-

мент обеденного перерыва у фашистов. Я знаю, они педанты, все вернутся на свой аэродром пообедать. Тут-то мы их и сфотографируем...

С доводами Гахария согласились. В ходе полета разведчики поддерживали радиосвязь со штабом полка. Вот принята первая радиограмма: «Перешел линию фронта. Все в норме». Спустя десять минут разведчик передал: «Два истребителя преследуют нас с тыла. Увеличиваю скорость. Иду на цель». После нескольких тревожных минут ожидания радист отстучал: «Проходим аэродром Смоленска. Сфотографировали до 60 самолетов». Затем экипаж сообщил, что изменил курс и приближается к Орше. Теперь надо подождать не менее получаса, когда разведчики передадут: «Задание выполнили, возвращаемся на базу».

Конечно, все эти радиограммы понимали лишь стрелки-радисты да принимающие радиоспециалисты. Их четкая работа обеспечивала полк оперативной информацией. В зависимости от ее характера быстро принимались решения. Иногда объект разведки менялся во время полета.

– Послушай, механик, – однажды заговорил Ваню. – Мне нравится твой самолет – красивый, как девушка. Не нравится только, что не можешь подвесить мне дюжину бомб.

– Не положено разведчику, товарищ командир. Да и негде – фотоаппарат занял все место.

– А в отсеках мотогондол ведь есть место?

– Есть, но мы заполняем его листовками, обращенными к

советским людям на временно оккупированных территориях.

– Выходит, я бумажками фрицев бью. Ты человек или шашлык? Снаряди меня бомбочками. В нашем ауле столько погибло парней. Я за них отомщу!

ПТИЧКА БОЖИЯ НЕ ЗНАЕТ...

Политрук Пронькин внушал нам, что наша технарская служба так же важна, как и полеты летчиков в тыл врага. Но механики этого не ощущали. За все четыре года войны никому не удалось разрядить очередь из крупнокалиберного авиационного пулемета в наступающих фрицев. Или сбросить бомбу на вражеский аэродром. А всем хотелось бить врага, изгнать его с нашей земли.

Лихой летчик Саша Барабанов полностью разделял мысли Ваню. Пока мы убирали колодки из-под колес, Барабанов приговаривал.

– Ух, если бы сегодня встретить «мессера». Я бы его сшиб!

Командир третьей эскадрильи капитан Малютин, прозванный

за добрейший характер Батей, слышал эти слова:

– Разговорчики! Я тебе сшибу «мессера». Только посмей!

– Тогда прикажите подвесить мне пару бомб. Ух, шарашну я по их аэродрому! Разлетятся их стервятники в пух и прах!

– И не думай! Не разрешу, – зло пробормотал Малютин. – Твое дело какое? Незаметно подкрался к объекту. «Щелк» фотоаппаратом и наутек.

– Скритно, говорите? Товарищ капитан, как можно скритно, когда ясное небо? Летишь у всех на виду, оставляя предательский белый след.

– А ты спрячься в облаке, вынырнул и «щелк». Сколько можно учить вас, словно желторотых птенцов, – горячился Малютин. – А коли солнышко светит – очень хорошо. Зайди на цель со стороны солнца. Пусть оно слепит глаза фрицам-зенитчикам. А ты «щелк», и домой.

Помню, как малютинское «щелк» вызывало комментарии начальника разведки полка Михаила Яковлевича Морозова.

– Легко сказать «щелк», и домой, – начал он. – Сейчас на «пешке» установлены современные фотоаппараты. Верно, нажал тумблер, и аппарат будет автоматически «щелкать» до ста снимков. А знаете ли вы, что до войны воздушные разведчики, коих было мало, пользовались допотопной аппаратурой? Как в фотоателье, летнаб, пролетая над целью, нажимал на спуск и, чтобы не ошибиться с выдержкой, про себя шептал известные стишки «Птичка божия не знает ни заботы, ни труда».

Все, конечно, рассмеялись. А Александр Барабанов уже сидел в кабине и пробовал моторы. Едва успели мы убраться колодки, как он дал газ и порулил.

– Стой, Сашка, стой! – заорал я во все горло и скрестил над головой руки. Хорошо, что летчик увидел мой знак «Стоп». Барабанов резко затормозил. Что случилось? Моторист Федотов не успел отсоединить шланг баллона со сжатым воздухом, с помощью которого запускались моторы на «пешке».

Батя Малютин чертыхался. Но в душе завидовал лихости

летчика. Всю вину он возложил на моториста Федотова, по его словам, нерасторопного увальня. «Работаем шаляй-валяй!» – ругался Батя.

– Удалой парень ваш Барабанов! – в свою очередь сказал начальник разведки Морозов. – Побольше бы таких!

Помню, политрук Пронькин упрекал меня:

– Ты все ищешь чего-то героического для своих стишков и не посвятил ни одного Боевого листка нашему фотоотделению. Отличные специалисты, прекрасно работают.

Я дружил с начальником фотоотделения техником-лейтенантом Василием Зуйковым. Обратился к нему за интервью.

– Ерунда. Ничего выдающегося. Рутинка, – ответил он. – Лучше давай сгоняем партийку в шахматы.

Тогда я обратился к Люсе Третьяковой, хорошей знакомой по концертам художественной самодеятельности. Она, опытный фотограмметрист, не могла отказать. Разложила на столе два фотоснимка. Если не ошибаюсь, размером 30 на 30 см, и спросила:

– Что ты видишь на первом снимке?

– Вроде бы шоссе, пять грузовиков с арбузами и две конные подводы.

– Не подводы, – рассмеялась она, – а два танка. Вот тебе увеличительное стекло. Видишь, не арбузы в кузове, а сидящие солдаты в касках. Верно? Ну, молодец, коли разглядел. А теперь скажи, куда едут грузовики?

– Шутишь, сержант? Никуда не едут, стоят на месте!

– Неправда. Грузовики моторами, а танки пушками обращены на юг. Значит, колонна движется в одном направлении. А если бы в колонне были крупные артиллерийские орудия, они стволами глядели бы назад. Но это, как говорится, семечки, Володя. Скажи, куда движется паровоз с вагонами, что сняты в углу снимка?

– Ты колдунья! Никуда не движется. Стоит на месте!

– Нет, движется! И тоже на юг.

– Это как сказать. Паровоз может толкать вагоны назад, находясь вроде бы впереди товарняка.

– Может. Но взглядишь через лупу в темные колечки над тендером паровоза и первым вагоном. Это стелющийся дым от паровозной трубы. Эшелон движется и с большой скоростью.

– А теперь даю тебе задачку как бы из школьного учебника. Помнишь: поезд вышел из пункта А и достиг через час пункта Б. Так вот, засеченный вчера воинский эшелон в пункте А, скажем, на станции Псков, сегодня сфотографирован нашим разведчиком в пункте Б, например на железнодорожном узле Смоленска. О чем это говорит? А теперь посмотри второй снимок. Это укрепленная полоса противника. Ты видишь какие-то линии. То – окопы, траншеи, огневые пулеметные точки. По этим снимкам мы составляем фотодонесение, и его отправляют в Москву.

– Не пыльная работа, правда? А Пронькин хочет, чтобы я написал про вас стихи.

– И напиши! – воскликнула она. – Целую поэму. Как мы часами сидим, согнувшись над светящимся прибором для дешифровки негативов. Затем печатаем позитив, сортируем снимки, изготавливаем фотопланшет.

Люся, как и Фаина Нартова, позже боевая подруга летчика Кузнецова, другие вольнонаемные дешифровщики служили вместе с сержантами—выпускниками Гомельского авиафотограмметрического военного училища. Они составляли важную, неотъемлемую часть полка – его фотоотделение, более двух десятков человек. Разбившись на группы, они путешествовали с боевыми эскадрильями по полевым аэродромам, с одного фронта на другой. Их служба начиналась рано утром, когда один из специалистов проверял в чреве «пешек» исправность установленных фотоаппаратов. Затем, после возвращения самолетов с боевого задания, он же снимал с аппарата тяжелую кассету с фильмом длиной до тридцати метров.

Право, не грязная работа, и пробензиненные авиамеханики с некоторой завистью смотрели на «фотиков». Они всегда в начищенных сапогах, в шинелях с блестящими пуговицами, причесанные и даже пахнувшие тройным одеколоном. Впрочем, встречались мы редко. Нам, «технарям», устававшим до чертиков, было недосуг интересоваться житьем-бытьем, работой других служб. Порой уставали настолько, что, вернувшись от самолетов в гарнизон, в свою казарму, быстро сбрасывали сапоги и, уткнувшись носом в подушку, за-

сыпали как убитые. Нас будили товарищи, зовя на ужин. Мы гневно мычали: «Дай поспать!» И пропускали очередной заход в столовую. В жаркую летнюю пору, когда в тыл к немцам улетали несколько экипажей разведчиков и каждый возвращался с рулоном отснятой пленки, доставалось и «фотикам».

– И не только им, моим подчиненным, – уточнил начальник разведки. – Бессонная ночь наступала для эскадрильских радистов. Они передавали разведдонесения в Москву. Одновременно принимали приказы на предстоящие полеты и прочее. Не представляю, когда они отдыхали.

– Помнится, в авиакатастрофе на аэродроме в Монино погиб фотоспециалист. Что случилось? Я стоял в почетном карауле.

– Добрая ему память, – с грустью сказал Морозов. – Это был Николай Галушин. Знаешь, он был «зайцем» в бомбардировщике, посаженный по моему указанию. Ему поручалось опробовать установку цветной аэрофотосъемки. Важное новшество по тем временам. Мы имели специальную лабораторию для этой цели. В ней работали некоторые гражданские специалисты-москвичи. Но катастрофа оборвала наш эксперимент. К нему не возвращались всю войну. Зато занимались усовершенствованием техники, наши рационализаторы предложили аппарат для ночной съемки, качающуюся фотоустановку. Не кустарно на фронте, а в заводских условиях стали оснащать современным фотооборудованием

наши самолеты, хотя они выпускались как «бомберы».

– А что же было самым ценным в работе «фотиков»? Чего мы не знали?

– В Главное разведуправление ВВС отправлялись наши фотодонесения с обозначенными на фотосхемах условными знаками. Они указывали на раскрытые с воздуха огневые точки противника, танковые и прочие препятствия. Словом, оборона фашистов. В Москве эти условные знаки переносились на крупномасштабные карты. Они рассылались по штабам наземных войск и – что важно – выдавались на предстоящий бой офицерам вплоть до командиров взводов.

ИСПЫТАНИЕ СИЛЫ ВОЛИ

Вповседневных трудах, которые отнимали у нас все силы, мы забывали об опасности. Война же, жестокая и суровая, принимала все больший размах. Ее фронты на северо-западе уперлись в неприступный блокированный Ленинград, в леса и болота Валдайской возвышенности. На юге гитлеровская бронированная машина докатилась до Сталинграда и кавказских нефтепромыслов. Вчитываясь в сводки Совинформбюро, мы хмурились, едва обменивались мыслями, так как положение на фронте было яснее ясного – снова отступление. Молодцеватые летчики и механики выросли, и не только потому, что многие перешагнули свое двадцатилетие.

И во второй год войны редко самолеты возвращались с боевого полета исправными. Авиамеханикам приходилось устранять неполадки, работая день и ночь. Случалось и так, что сутками не отходили от самолетов, трудились в лютый мороз. Одни не имели возможности отлучиться от самолета и погреться в землянке, другие боялись зайти туда, так как тепло печурки размаривало и засыпали стоя. А надо было работать. Летчики с болью смотрели на измученных авиаспециалистов и вместе с тем были им благодарны за полную исправность боевых машин, на которых они летали в глубокий тыл фашистов...

Мой первый самолет уже достаточно много послужил. На

нем предстояло сменить моторы, так как на исходе был их 100-часовой моторесурс. Моторы вскоре забарахлили, и мы начали их демонтировать в полевых условиях. Фисак выделил на помощь Володю Майстрова, рыжего, в веснушках москвича, моего товарища по ленинградскому училищу.

Предложил свою помощь и Гриша Бельский. Став техником звена, он никак не мог привыкнуть к тому, что остался без своей «пешки», и стремился всем помогать как обычный механик. Нам же хотелось попробовать себя на самостоятельной работе – не век же жить с нянькой, но от помощи не отказывались.

Авиационный мотор состоял, казалось, из миллиона винтиков и болтов, гаек и гаечек, шестерен и шарниров. А сколько было вокруг него тег, тросов, патрубков! Они переплетались, как капилляры кровеносной системы. Чтобы отличить один патрубок от другого, их красили в разные цвета. Снимаешь капот с мотора и любишь яркой мозаикой: какое хаотическое нагромождение красок! Но нам, авиамеханикам, эта красота редко доставляла удовольствие, чаще хлопоты...

– Эй, баянист, тонкие пальчики! Иди-ка сюда! – кричал мне Бельский.

Своими толстыми лапами он не мог протиснуться сквозь хитросплетение трубопроводов и навернуть там малюсенькую гайку. А уж как он, бедняга, старался: в стужу, сняв

меховую куртку и закатав рукав гимнастерки, он пытался сквозь патрубки достать до злосчастного болта, но тщетно: его «медвежья лапа» не пролезала.

Пробую навернуть гайку я. Сбрасываю куртку, закатываю рукав. Холодный металл, как огонь, обжигает кожу. Но я все же дотягиваюсь до болта, пытаюсь накинуть на него гайку, но палец уже прихватило морозом, и он не сгибается. Мать честная! Гайка выскальзывает и, попрыгав на мотораме, падает в снег.

– Осторожно, медведь, не топчи вокруг! – кричит мне Гриша.

И мы оба, забыв накинуть на плечи куртки, начинаем шарить по снегу в поисках пустяковой железной гаечки. Но ведь за другой нужно топать целый час на склад. Вот почему эта проклятая гайка кажется дороже золота. Когда мы наконец ее находим, я снова пытаюсь ее навернуть. Теперь-то не ускользнет. Я примораживаю ее слюной к указательному пальцу и просовываю руку сквозь патрубки.

– Есть! Пошла! – киваю головой Бельскому.

– С меня причитается, – отвечает он.

Еще бы! Ведь на гайке я оставляю кусочек своей примороженной кожи.

К этому не привыкать. Все механики ходят с ссадинами, с распухшими и обмороженными пальцами. Но я горжусь, что мне с моими «музыкальными пальчиками» доверяют изящную работу. Горжусь, как Иван Спивак, украинец-вели-

кан, которого всегда приглашают туда, где надо «сработать за двоих», скажем, поднять винт, занести хвост самолету. Иван-великан никогда не отказывался выручить. Но и ел он, как и работал, за двоих. И поэтому мы договорились с поваром технарской столовой накладывать Спиваку двойную порцию, выделяя ее, конечно, из нашего общего котла.

Я закурил. Пачку табаку, которую нам выдавали раз в неделю, я отдавал обычно мотористу Пал Карпычу. А вот теперь сам закурил. Курение убивало чувство голода. Целый день физической работы на свежем воздухе, многокилометровые марши из военного городка до аэродрома и обратно истощали силы. Все мы похудели, осунулись. Чтобы утолить голод, от которого мы просыпались по ночам, часто собирали в валдайских чащобах чернику и клюкву. Вслух, разумеется, на недостаточное питание не жаловались.

Мы могли за три дня сменить старые моторы на новые. Такой срок считался нормальным. Но Батя-Малютин просил инженера ускорить работы.

– Три дня простоя – немыслимо! – говорил он. – От меня требуют летать и летать на разведку. А на чем, дорогой инженер? Ты уж постарайся, чтобы «пешка» была готова к завтрашнему утру. Да, завтра! Отряды еще механиков. Они рады будут помочь. Все равно слоняются без дела... «безлошадные»...

– Да нельзя, командир! Получится толкучка. Механики будут только мешать друг другу. Это же ювелирная работа.

По три человека на мотор достаточно.

– А ты попробуй в две смены, круглосуточно. Потом отдохнете...

– Ночью работать нельзя. Кто позволит нарушать светомаскировку на аэродроме?

– Ну, придумайте что-нибудь. Я тебя прошу. Не на чем же летать!

К тому времени в эскадрилье всего-то было две исправные машины, и вот одна – моя Пе-3 – вышла из строя. Вторая пока летала, но у нее тоже порой барахлили моторы. От нас, механиков, зависело, сможет ли эскадрилья выполнять приказы командования. Батю мы уважали и к его просьбе отнеслись с полным пониманием и сочувствием. Мы не стали устанавливать электроподсветку – пришлось бы соорудить над моторами шатры, на что ушло бы много времени. Решили крутить гайки на ощупь, благо мы теперь наловчились и могли, как говорится, работать с закрытыми глазами. В морозную погоду небо обычно бывает чистым, безоблачным. И мы надеялись, что подсветит «месяц ясный». Так оно и случилось. Но не учли того, что ночью мороз усилится до тридцати пяти градусов.

В полночь, когда мы уже здорово устали и двигались медленнее, пришлось все чаще покидать рабочие места, пританцовывать и бегать вокруг самолета, чтобы согреться. Вскоре уже ни «танцы», ни пробежки не спасали нас от мороза. Двух механиков пришлось срочно отослать в землянку, так

как у них побелели щеки.

В землянке находились Фисак и Трошанин. Они остались на аэродроме и часто навевались на стоянку, где механики крутились вокруг раскапченной «пешки».

– М-да, боюсь, слово не сдержим, – сомневался инженер. – Подведем Батю. Сами намучаемся, да еще в моторе что-нибудь напортачим. Придется работу отложить до утра...

– Есть идея! – сказал Володька Майстров. – Можно закрыть моторы чехлами и под чехлами работать.

– Не поможет. Морозище сильный и ветер свирепый. Вот если бы под чехлы подвести тепло авиационных печек... – сказал Трошанин.

Бензиновые авиапечки устанавливались в стороне от самолетов, их тепло подавалось по трубам в сопла радиаторов для подогрева моторов перед запуском.

– Рискованно, – засомневался я, – чего доброго, в темноте не заметишь, как выльется бензин из печки, вспыхнет...

– Не вспыхнет, – возразил Трошанин. – При таком морозе можно бросить спичку в бочку с бензином и она не загорится.

– Шутите, товарищ техник-лейтенант! – ответил я, твердо убежденный, что правда на моей стороне.

– Зачем же, не тот момент, – сказал Трошанин. – Айда на стоянку! Я вам докажу.

Нехотя мы побрели обратно к «пешке». Трошанин прика-

зал Федотову наполнить ведро бензином, слив его из бензобака.

– Не жалея, до самого края наливавай! Пригодится мыть мотогондолу, – поучал Трошанин. – А теперь отнеси ведро в сторонку и брось в него зажженную спичку.

– Боюсь, пожар будет...

– Не бойся, дай сюда коробку!

Произошло невообразимое. Трошанин несколько раз бросил в бензин горящие спички, а они шипели и тухли, будто падали в воду.

– Несмышленьши! – улыбался техник-лейтенант. – А еще училище кончали. При очень низких температурах бензин не испаряется, поэтому и не загорается. А ну быстрее несите печки! Зачехляйте моторы!

Работа скоро возобновилась и не прекращалась до утра. Трошанин приказал принести огнетушители и песок с лопатами и сам зорко следил за огнем, полыхавшим под моторами. Тепло печек, похожих на огромные примуса, проникало под чехлы, и мы не мерзли, как раньше. Когда стыли ладони – соскакивали со стремянок и грели руки над огнем. Правда, Федотова пришлось освободить от монтажа – ему поручили заправлять печки бензином, подкачивать в них воздух.

К утру мы закончили монтаж и установили полковой рекорд замены моторов за одни сутки. Поджидая Малютина, который собирался сам опробовать в воздухе Пе-3, мы по-прежнему грелись у бензиновых печек. Федотов продолжал

старательно хлопотать возле них. За ночь у него вся куртка вымокла в бензине. Он хотел было закурить, уже свернул цигарку и достал спички.

– На стоянках не курят, – сказал я ему почти машинально.

Он не возразил, отошел в сторону шагов на тридцать и чиркнул спичкой. Хорошо, что я провожал его глазами и видел, как Федотов нагнулся над зажженной спичкой. Вдруг пропитанная бензином куртка вспыхнула. Горел человек! Мы бросились к мотористу, сбили его с ног и стали заваливать снегом.

– Отставить! – кричал Трошанин. – Быстро несите чехол! Накрывайте!

Федотова потушили.

СНАЙПЕР РАЗВЕДКИ

С подмосковного аэродрома к нам прилетел новый по тем временам самолет Ту-2. Внешне очень похожий на «пешку», но сразу видно, что «ноги» у «Туполева» подлиннее, а корпус помощнее. Нам рассказывали, что этот двухмоторный бомбардировщик превосходит «петлякова» в скорости, дальности и грузоподъемности. Мы гордились, что наш полк одним из первых получил новую технику.

На самолете прилетел незнакомый летчик. Мы дружно ему махали руками, чтобы он случайно не свернул с накапанной дорожки в рыхлый снег, где порой застревали наши «пешки». Оставалось немного до стоянки, как Ту-2 провалился. Не дожидаясь, пока спустится экипаж, мы принялись откапывать колеса и в двадцать рук толкать машину. Увы, то была не «пешка». Бомбардировщик даже не шелохнулся.

– Виноват, механики! Прошу прощения, – услышали мы приятный голос за спиной. Обернулись. Незнакомый командир Ту-2 поздоровался с нами и сказал с сочувствием:

– Не мучайтесь! Пошлите за трактором!

Командир вроде бы не приказывал, как полагалось начальнику, а давал совет как товарищ. Он снял шлемофон, и ветер коснулся его вьющихся волос. Подкатила полуторка, и наш комэск Малютин увез незнакомого майора и его экипаж в гарнизон.

Быстро достать трактор не удалось. «Туполев» стоял незамаскированный посреди лесной поляны. Он был так высок, что срубленные для маскировки ели были малы. Механики новой машины нас успокоили:

– Обойдемся без маскировки. Наш командир скоро полетит на разведку. Он такой!

Какой «такой», нам было неясно. Едва мы успели вытащить самолет на рулежную дорожку и бегло с ним познакомиться, как снова появился статный и подтянутый майор. Он спешил отправиться в боевой полет. Мороз в тот день был градусов под тридцать пять. Масло в моторах загустело, винты еле проворачивались. Механики возились до сумерек, и бесполезно: вылет перенесли на следующий день.

Замерзшие и расстроенные хозяева «Туполева» долго отогревались в землянке у печурки, а затем рассказали нам про своего командира. Его звали Валериан Федорович Столяров. Он уже около года воевал в нашем полку, был заместителем командира полка. На его груди красовались три ордена.

Столяров принадлежал к старшему поколению наших разведчиков. Он родился в 1909 году в селе Покровка, в Поволжье. Окончил семь классов и пошел работать. Сначала расклеивал плакаты на рекламных тумбах, потом стал учеником слесаря. Его поколение жило бурной жизнью комсомольцев первых лет Советской власти, и Валериан участво-

вал в работе агиткультбригады. Молодой слесарь мечтал летать. В тридцатых годах тысячи юношей на всю жизнь стали добровольными пленниками неба. Всю свою энергию отдавали они созданию наших военно-воздушных сил.

И вот 22 июня 1941 года. Столяров – командир вновь сформированного полка скоростных бомбардировщиков. Девятнадцать раз водил он свои эскадрильи бомбить фашистские войска. Перейдя в полк воздушных разведчиков, Столяров сразу включился в боевую работу. Он успевал выполнять обязанности заместителя командира полка и летать на разведку как рядовой летчик. Ему поручались самые ответственные задания.

Вслед за нашей оперативной эскадрильей, базировавшейся на валдайском аэродроме, командование полка послало вторую группу разведчиков на аэродром освобожденного Калинина. Столяров возглавил эту группу, организовал четкую работу разведчиков.

У Столярова был свой почерк в небе и на земле. В боевые действия оперативной группы он вносил свой опыт и личным примером воодушевлял летные экипажи. Когда молодые летчики из-за незначительной неисправности самолета возвращались, не выполнив боевого задания, Столяров садился за штурвал и улетал на разведку. Он презирал трусость, и у него никогда не барахлили моторы. Он умел в то же время подмечать новое у молодых и сам использовал их приемы. Словом, уча других, сам учился.

Однажды Столярову приказали сфотографировать сильно укрепленную полосу обороны противника в районе Ржева. Его предупредили, что все подходы к объекту разведки охраняются огнем зенитной артиллерии. Рядом вражеский аэродром с истребителями, которые, надо полагать, сразу поднимутся в воздух, увидев русского разведчика. И действительно, все произошло, как предупреждало командование. Мощный заградительный огонь зениток встал на пути разведчика. Расчет на внезапность не удался.

– Командир, лезем в пекло! – заметил штурман Хабаев.

Столяров молчал – штурман был прав. «Неужели впервые придется повернуть обратно? – думал про себя Валериан. – Неужели нет выхода?» А вслух сказал:

– Хорошо, давай свернем в сторону. Пусть фрицы подумают, что мы испугались и драпанули домой. А мы полетим к ним дальше в тыл на сотню километров, развернемся и внезапно зайдем на цель со стороны солнца. Мне вчера говорили молодые летчики, что такой маневр усыпляет врага.

– Я тоже слышал об этом. Но ведь, командир, с одного захода не сфотографировать всю полосу обороны, она очень широкая. Нужно будет, как минимум, сделать три захода. Нас обнаружат и накроют!

– А мы попробуем заснять цель с одного захода!

– Интересно, как это?

– Один молодой летчик поделился со мной любопытными мыслями. У него даже родилась идея установить на «пешке»

качающийся фотоаппарат.

– А что же это за идея?

– Сейчас увидишь. Слушай и выполняй мои команды!

Вместо обычного прямолинейного полета над целью Столяров начал маневрировать самолетом и одновременно фотографировать. Легкий «качок» самолета в сторону – один снимок, еще «качок» в противоположную сторону – другой. И так по всему маршруту фоторазведки. С одного захода была заснята вся оборонительная полоса гитлеровцев.

Столяров умел летать в любую погоду, и командование особенно ценило эти качества разведчика. Однажды, прорезая пелену дождя, его машина направилась на запад. Линию фронта прошли в облаках. Пробив облачность и спустившись до бреющего полета, Столяров летел над шоссеиной дорогой. Немцы, воспользовавшись нелетной погодой, усилили переброску войск и техники. Дорога Витебск—Смоленск была забита вражеской мотопехотой и танками. Поливая их пулеметным огнем, экипаж одновременно фотографировал. К исходу дня командование получило ценные сведения о передвижении войск противника в глубоком тылу.

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.