

Комбат Найтов

# ACHTUNG! MANAGER IN DER LUFT!



ВОЕННАЯ ФАНТАСТИКА

**Комбат Найтов**  
**Achtung! Manager in der Luft!**  
**Серия «Военная фантастика (АСТ)»**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=64272506](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=64272506)*

*К. Найтов. Achtung! Manager in der Luft!: ООО «Издательство АСТ»;*

*Москва; 2021*

*ISBN 978-5-17-135979-9*

### **Аннотация**

«Попасть» можно по-разному, оптимальный вариант: целиком страной или в тело ее руководителя, и обязательно остаться подключенным к Википедии. Один умный, а остальные – не очень. Герою этой книги не повезло: умеет хорошо водить самолет, заканчивал летное училище, но компьютер остался дома, а теорию «проходил мимо». Большой готовности умереть за Родину, за Сталина не испытывает.

Но это раннее утро 22 июня, Одесский военный округ, вот-вот начнется война. Что может противопоставить «менеджер», не ставший летчиком, люфтваффе? Как оказалось – многое.

# Содержание

Глава 1. Я – попал	5
Глава 2. Первый бой и новый полк	18
Глава 3. Разминка перед обедом, или «Учи матчасть!»	30
Глава 4. Что день грядущий нам готовит?	40
Глава 5. Особенности воздушного наступления 1941 года	54
Глава 6. Наступаем, во что – пока непонятно	66
Глава 7. «Разборка», которой не было	80
Конец ознакомительного фрагмента.	92

# **Комбат Найтов Achtung! Manager in der Luft!**

© Комбат Найтов, 2021

© ООО «Издательство АСТ», 2021

\* \* \*

# Глава 1. Я – попал

Первым впечатлением было, что это сон, но годами отретированный навык подвел: правая рука двинула ручку управления влево, но ручка «провалилась», а горизонт продолжал уходить влево, меняясь с небом местами. По спине пробежал холодок: отказ управления. Главное, не уйти носом вниз. Проверил, потянув ручку на себя. Упруго сопротивляется, привод работает. Ловя момент, когда небо выше земли, резко даю ручку на себя и назад, одновременно работая ногами, стараюсь остановить вращение вправо и пытаюсь разобраться, почему нет связи ни с кем? Левой рукой обнаружил, что и ларингофонов нет. Правая рука находится на двуручной ручке, такая стоит на всех поликарповских машинах, с одной из которых я хорошо знаком. С этого все и началось...

Родился я давненько в одной замечательной стране, название которой давно стерто с карт, но сохранилось в памяти у многих. Говоря анкетным языком: в семье военнослужащего. Дальше – все «как у людей»: многочисленные переезды из одного военного городка в другой, смена пяти школ и военное училище в Волгограде, короткий период службы, и, в звании старший лейтенант и в должности старший летчик, узнаю, что больше нам никто не угрожает, поэтому тре-

буется срочно переучиться на новую специальность и уходить в запас, потому как топливо для нас куда-то ушло за границу, «у государства нет денег содержать такую огромную армию», поэтому оно приняло предложение денег на сокращение армии от бывших противников по «холодной войне» и предварительно подготовит офицеров запаса к «новой жизни». Дело было под Петрозаводском, в небезызвестном Бесовце, готовили нас стать «менеджерами», причем знающих язык вероятного противника, как к внешней торговле. После увольнения вначале немного поработал у тестя в ЭкспортЛесе, который не «бросил» заботиться о единственной дочери, там оброс связями и даже создал, по ходу дела, собственную конторку, но летать не бросил. Перебрался в Ленинград, уже переименованный Собчаком и компанией. Еще до того, как все в Карелии развалилось, я ушел из «лесного бизнеса», переключившись на иные сферы деятельности, в том числе и торговлю раритетами. Одним из которых сам пользуюсь до сих пор: И-16 17-й серии, который любовно восстановили из небытия и поставили на крыло. Стоит он под Всеволожском, и когда выдается свободная минутка и хорошая погода (что редко совпадает по времени), то я вылетаю на нем. Иногда снимаюсь для фильмов, как дублер, получил несколько премий из различных зарубежных авиафондов.

Но это была не моя машина! Брезентовые ремни давным-давно вышли из употребления в авиации! А мой парашют был снабжен ими. Плечевые были изготовлены из этого

же материала.

Замедлить вращение я сумел, все-таки налет у меня большой, вот только до сих пор не понял, как я оказался в такой рухляди? Зачем я согласился сесть в этот пылесос? И, главное, когда? Я не собирался сегодня летать! Я в отпуске в Санта-Круз де Тенерифе, это на Канарах. Испанцы имеют несколько восстановленных «ишаков», которые воевали за их республику и потом несли службу в ВВС Испании, уже у Самосы или Батисты, ой, нет, у Франко! Точно, Франко! Вечером замечательно посидели в кафешке на берегу океана. А вот дальнейших событий я не помню. Говорил же этому хмырю Хуану, что не надо больше наливать! Но голова не болит, вот только что делать с оборванной тягой? Надо прыгать! Черт с ней, с этой рухлядью, все равно не моя! Правой рукой отжал собачку привязных и попытался встать, на вращении это выбросит меня из кабины. Но не смог, зацепился чем-то за поясной. Глянул вниз и обомлел: сбоку справа висела кобура. Что-то здесь не так! Сбросил ремень в сторону, и тут чувствую, что по бронеспинке что-то замолотило. Оглядываюсь назад: «Мессер!» И не один! Обороты в ноль! И чуть более продолжительно рву на себя ручку, придержал и отпустил. Получилась «кадушка». «Мессера» проскочили, и в этот момент я встал, и меня выбросило из кабины. Слава богу, опыт прыжков у меня большой, еще в школе начал заниматься в аэроклубе. Лег на поток, чуть дал руки, выписывая спираль. А это – не Тенерифе! Вокруг одни поля и ле-

са! Вот это жопа! Причем она была «полной» и «огромной»: «мессера» разворачиваются и, похоже, мечтают разрядить в меня свои пулеметы. Но отсчет я веду: «Сто двадцать один, сто двадцать два...» Вышел я на трех километрах, так что время есть. Подобрал под себя руки и развел ноги, уходя в пикирование. «Мессы» прошли выше, и я снова лег на поток. Альтиметра нет, будем ориентироваться по шевелению травы. Какой-то аэродром визуально я уже обнаружил. Весь в дымах от сгоревшей техники. Посмотрел еще раз на «люфтов», затем на землю. Все, пора! Не хватало только грохнуться. Купол, естественно, оказался неуправляемый. Вытянул одну стропу, и меня развернуло по ветру. Что-то около 15 секунд, и я пробежался по земле, одновременно подтягивая на себя нижние стропы. И до леса метров пятьдесят. Я быстро обвязал скрученный купол стропой, кстати, это совсем не «Ирвин», это ПЛ-1 или 2, коричневатого цвета и дико тяжелый, взвалил его на плечо и рысцой двинулся к лесу, пока «мессера» не появились. Успел спрятаться до того, как над полянкой, на которую я сел, пронеслись три хищные узкие тени. Сделали два захода и ушли. Интересно: почему они тройкой летают? Впрочем, третья машина шла сзади, а не сбоку. Так что: неполное звено. После того, как они оставили меня в покое, я вышел на полянку и нашел глазами клубы дыма. Засек на них направление по солнцу, снял подвесную и хотел прикопать где-нибудь тяжелый купол, но вспомнил, что в книгах не раз писали, что за утерю парашюта можно



было схлопотать, и немало, а идти было не слишком далеко, километров пятнадцать или даже меньше. Обернул купол подвесной системой и попер эту пакость в сторону аэродрома. Ничего «аварийного» или «опасного» я пока не обнаружил, так что надо быстрее добраться до своих, а там будем разбираться.

Честно и откровенно – мне было до смерти обидно и досадно, что я оказался здесь. Отпуск казался много более предпочтительным, чем тот ад, который предложили для дальнейшего существования. «Бурсу» я закончил в 88-м, четыре года в полку на Су-27-х, но последние два года мы практически не летали. Четыре часа налета в год. Я ради собственного удовольствия, и за деньги (!!!), летаю больше. Кстати, стоянка и обслуживание совсем не бесплатные. За каждого чих приходится платить: и за ангар, и механику, и за топливо, и за разрешение на вылет вне зоны. Перелет на Канары стоил 1800 евро. «Аэрофлотом» дешевле! Но в этом году они вообще не летают по этому маршруту. С такими невеселыми мыслями я целый час пер этот мешок, пока не устал и не увидел небольшой ручей в лесу. Скинул ношу, напился от души, а затем неожиданно понял, что напрасно так тороплюсь. Вопрос номер один: как меня зовут? По отражению в воде я уже понял, что морда у меня вовсе не моя. Что подвигло меня искать в карманах все, что есть. Вопрос второй: где я нахожусь и какое сегодня число? Календарь еще

никто не отменял! Третий вопрос: а готов ли я умереть «За Родину, за Сталина»? Судя по всему, не очень. Мне вообще не хочется умирать, от слова «совсем». Мне бы домой вернуться, туда, откуда я попал сюда. Там, кстати, на две недели вперед номер оплачен.

Ага, серенький такой, невзрачный, членский билетик: кандидат в члены ВКП(б). Ну, блин! Дал бог фамилию! Она у меня только с предателем Резуном ассоциируется! Зовут – Витя. Отчество – Иванович. На груди держит, с левой стороны, под сердцем. Больше ничего нет, хотя постой, планшетка, в ней карта-километровка. Интересное место! Ну, что сказать! Лесок-то здесь один! Это – Молдавия, точнее, Бессарабия. Судя по карте, я в девяти километрах от румынской границы, а местом базирования служит аэродром в Тарутино, это Одесская область. Так что парашютик можно свободно бросить, скажу, что на дереве повис, было не снять. Но до места базирования километров шестьдесят. На душе как-то стало спокойнее. Основной противник – румыны, а не немцы. А что же там за аэродромчик? На карте его нет, но видел я его четко. Аэродром подскока? Все может быть. Он за лесом, где-то между Вишневкой и Кочулией. Да и шоссе там проходит. А может, все-таки в другую сторону податься? Впрочем, там пока румыны не могут через Прут переправиться, доблестная Красная Армия не дает, а летчика с картой, идущего на запад, могут не понять. Хлопнут или в пехоту сошлют. Освободившись от груза, идти стало веселее.

И лес неплохой, дубы да ясени, подлеска почти нет. Вышел на тропу и пошел в сторону села Капаклия-Резеши. Но впереди слышался чей-то говор, поэтому я сошел с тропы и прилег за огромным дубом. Ага! Солдатики, то есть красноармейцы, да еще и с синими петличками с птичкой.

– Стой! Вы куда? – Свое звание я уже определил: младший сержант. Но какой-никакой, а младший командир, впрочем, тут присутствует старшина, так что придется докладывать, а что докладывать, я толком не знаю.

– Там парашютисты высадились. – Старшина показывал в ту сторону, где я приземлился.

– Да это меня сбили, младший сержант Суворов, N-ский авиапункт. Стоим в Тарутино.

– Бой был выше, а парашют красноармеец Ефимов увидел над самой землей. И там потом долго кружили три истребителя.

– Не долго, два захода сделали, меня искали.

– Ефимов! Еще раз доложи, что видел!

– Значитца так, тащ старшина, докладую по порядку. Сперва увидел три наших самолета, «ишаки», два с которых сбили немцы сразу, в один раз. Наш остался один, они долго крутились, затем еще один самолет загорелся и упал. Кто это был – не видел, далеко и высоко было. Потом еще два раза были слышны выстрелы, но уже за лесом, над Ларгуцей. А потом над лесом появился парашют. Почти над кромкой. А разворачивались немцы над нами, их стало трое, было чет-

веро.

– Стало быть, ты немца сбил? – Я пожал плечами.

– Герой! А скромный! Зовут как?

– Витя.

– А что ж не Александром назвали?

– А я здесь при чем? Родители называли.

– Ну, это верно! Ну что, вертаемся?

– Там мой парашют. Метров шестьсот отсюда. Одному не донести, а вас, вон, целый десяток.

– Давай показывай!

Про парашют я специально сказал, для его перевозки машина требуется, или сдам его в воинскую часть, тем более авиационную. Дошли до места, где я вышел на тропу, пошли по моим следам, трава еще полностью не встала. Я показал место, куда его бросил и где засыпал его старой листвою. Красноармейцы достали его, взяли вдвоем, и мы повернули обратно. Пройдя через лес и деревню, вышли на указанное поле, на котором стоял обгоревший бензозаправщик, а чуть поодаль три самолета У-2, тоже основательно поврежденные.

– Мы-то – БАО, с пятницы здесь, как ученья объявили, ну, а сегодня с утра началось. Сначала румыны прилетели, потом немцы. Летуны уже уехали. А мы вот здесь. Пошли, сержант Суворов, комбату доложимся.

Когда-то это был красиво построенный палаточный городок, но большинство палаток больше походили на лохмотья.

Скорее всего, кассетные бомбы. Точно-точно, вон лепестки от немецкой «вертушки» валяются. В небольшой рощице у пруда стояло несколько столов и дымилась полевая кухня. Там находился и громкоголосый комбат, которому доложил сначала старшина, а потом и я.

– У, родной 146-й РАП? А че ты как не родной, Виктор Иваныч? Как регланчик себе достать, так, Степан Тимофеевич, помоги, а тут и руки не подал! Зазнался, что ль?

– Устал, тащ капитан. Мне подтверждение нужно про сбитый, и машина, в полк добраться.

– Ну, бумажку-то мы тебе оформим, а вот машин в ту сторону у меня и не предвидится. Максимум до Комрата могу добросить. Там до Бессарабки доберешься, а оттуда в Тарутино.

– Парашют тогда заберите.

– На кой ляд он мне сдался? Сейчас его укладчики упаковуют, и вези с собой, еще пригодится. Садись, Витя, поешь, дорогой! До обеда еще, правда, далеко. Десятый час только. Вот утречко выдалось! Михалыч и Коля с тобой были? – я кивнул, но не ответил.

– Земля им пухом. Такие мужики были! – он похлопал меня по плечу и закричал что-то поварихе и подавальщице. Талоны на питание у меня были с собой, и, хотя я не был уверен, что это уместно, я их достал и протянул официантке. Она отрезала один и вернула мне остальные.

– Я завтрак взяла, меня Катя зовут. Молоко с булочками

будете?

– Давайте булочки, Катя. – Уже позже стало известно, что летный состав весь питался из одного котла, только столы были отдельно для сержантского состава и средних командиров. Еще я недоумевал по поводу моего звания: почему оно такое низкое? Но это мне не мешало уговаривать отличное неснятое парное молоко. Однако мой завтрак был прерван гулом моторов. Один «ишак» сел с ходу и заморгал АНО, к нему из рощицы выскочила «санитарка», два других сели, когда баошники убрали самолет с полосы в недостроенный капонир. «Санитарка» унеслась куда-то, а к столовой подходило два старших командира: майор с двумя шпалами на петлицах и полковой комиссар, даже реглан которого был «украшен» красной звездой. К ним тут же подскочил комбат Резцов и доложил о происшествиях: сколько чего сожжено, сколько налетов было, сколько воронок засыпано.

– Да, неудачное, неудачное место, Степан Тимофеевич, его ж для учений выбирали. Кто ж знал, что такое начнется. Убирать надо самолет отсюда, ибо разбомбят, ты же не прикрыт совсем.

– Ну, тут у меня летчик-то есть, из 146-го РАП, толковый мальчишка и утром «мессера» завалил.

– «Мессера»? Не «лося»?

– Дрался один с четырьмя «мессерами», двух других немцы срубили сразу. Я все их звено хорошо знал. Должны были первыми в полку пересесть на МиГи.

– Зови!

– Виктор! Суворов! Подь сюда! – замахал руками капитан. Я подошел и представился.

– Летная книжка с собой?

– Нет. Только партбилет.

– Тут есть необходимость быстро перегнать машину в Болград, в Каракурт.

Вообще мне совсем не улыбалось тащиться в «свой полк», где казусов будет просто не миновать. Один разговор с комбатом чего стоил. Поэтому я дал согласие перегнать машину. Мне обещали за это самолет до Тарутино. Вместе с майором, который оказался командиром 67-го ИАП Борисом Рудаковым, а полковой комиссар был замполитом полка, мы подошли к машине. Кем был раненый командир, я просто не знал. Машина была пробита в нескольких местах, в кабине еще осталась кровь, в основном на парашюте, который я вынул и вставил в чашку свой. Пробоины были осколочными. Пришлось руководить красноармейцами, которые добавляли топливо и масло в самолет. Кроме баошников здесь никого не было, все уехали. Эта площадка числилась именно за 67-м ИАП. «Ишак» был пушечным, семнадцатой серии, но с «родным» 63-м движком. У меня стоит «ИРка» от Ан-2. Есть люк в правом борту, то есть самолет радиофицирован, правда у меня шлемофон был без папы-мамы и наушников. А «чужой» шлемофон уехал в госпиталь. Я задал вопрос майору, но тот отмахнулся:

– Я посигналю, флажки в кабине. На этой машине только приемник, да и работает плохо. Будешь готов – посигналь и запускайся.

«Блин! А как я ему посигналю? Откуда я знаю: как и чем? Фиг с ним, подниму флажок», – подумал я и полез в кабину. Черт! Нет кнопок подкачки масла и топлива! Слева стоит масляный насос, а справа внизу бензиновый. Лихорадочно вспоминаю старинное наставление, которое читал единственный раз и чисто для интереса. Сначала топливо до красной отметки, причем двумя руками, с переключением вручную клапана, затем масло и воздух. Подняв давление топлива, поднял красный флажок и в бешеном темпе закачал левой рукой масло. Стрелка с бензином начала падать постепенно. Пустил воздух и, после проворота винта, нажал на «контакт». Мотор еще не остыл, поэтому схватил сразу. Командир меня ждать не стал, не барское это дело, но к краю поля мы подбежали втроем и развернулись. Обороты, и командир хлопнул откидными стенками, давая приказ взлетать. Стараясь действовать синхронно, я поднял хвост, взлетел. А теперь надо крутить лебедку! 33 оборота! При этом не врезаться в соседние машины! Ну, направление и тангаж я удержал, так что не опозорился. Сижу, вспоминаю, что мне говорил отец, он эту войну прошел от начала и до конца. Он говорил, что никогда не пристегивал полностью плечевые, они на этих машинах мешают оглядываться. Мы-то, современные летчики, полагаемся в этом вопросе на штурмана



наведения. А у них его не было. «Смотришь вдаль и ищешь точки, если увидел самолет, то ты уже покойник, ты его просмотрел!» Боже мой! Как неудобно! Моя шея несколько раз звонко хрустнула. Честно говоря, тут не до ориентирования, именно поэтому они и летали над дорогами и часто плутали.

## Глава 2. Первый бой и новый полк

На подлете к траверзу Кагула я обнаружил справа выше точки в довольно плотном строю. И как подать сигнал? Пришлось прибавить до полного, догнать вначале самолет комиссара, выдвинуть красный флажок над кабиной и, увидев, что тот повернул ко мне голову, махнуть рукой вправо. Затем делать то же самое возле самолета командира. Но тот показал рукой направление вперед. Зря он так! Если там «мессеры» – нам не оторваться. Но так как командир прибавил и начал набор высоты, то можно сказать, мы приняли бой. Я оттянулся и встал на «свое» место, продолжая наблюдение. И не зря! Еще выше засек звено незнакомых мне истребителей, они готовились атаковать нас, свалились на крыло и пошли в атаку. А Рудаков продолжал следовать тем же курсом и скоростью, только кратковременно показал мне флажок. Честно, я бы уже начал разворот, я же ближе. Мысленно я проигрывал вариант, как от них уклониться, в этот момент Рудаков и Мягков встали на правый вираж, то есть в мою сторону! Че творят! Похрен! Работаю самостоятельно! Правую ногу вперед, ручку вправо и на себя! Нисходящим виражом я поднырнул под комполка и комиссара, успел развернуться и даже дать очередь по ведущему румыну. Жаль, что нет баллистического вычислителя! Наши трассы пересеклись в небе. Моя очередь была слишком короткой. Я по-

следний раз стрелял по воздушной цели почти тридцать лет назад. И тут у меня отвалилась челюсть: я увидел взрыв на обшивке «румына» сразу за капотом! Я в него попал из пушки! А это был старший летчик их звена, ведущий второй пары. Ищу глазами «начальство», хотя им сейчас свободнее без меня. Они кружатся на виражах с первой парой, поэтому я довольно плавно развернулся, с небольшим набором высоты, и пошел к ним, рассчитывая свою траекторию так, чтобы иметь возможность обстрелять командира вражеского звена. Его машина несла на руле направления румынский флаг, тогда как у остальных были просто белые полосы. Врываться в их круг мне было совершенно не с руки, а вот расчет оказался довольно точным, понадобилось сделать лишь небольшой отворот и две секунды поливать огнем их командира. Сам я ушел на вертикаль, чтобы оглядеться и выработать следующее решение. Желтые капоты пошли вниз, стараясь оторваться от нас. Осмотревшись и не увидев никого «лишнего», я тоже направился туда, куда пошли все. Я – ведомый, и мое дело «заднее». Оба ведущих «хромают», так что куда им деваться? Только в землю! Пока командир и комиссар работали с первой парой, я нашел вторую и заставил ведомого подставить свою машину под огонь, прикрывая ведущего. А тут и мотор ведущего встал. Сразу за капотом у него масляный бак. Масло ушло, и все. Ведомый горит, но телепается, пытаясь сбить огонь. А ведущий сбросил фонарь, отдал мне честь и вывалился из машины. Ведомый сумел сбить пламя,

но его мотор еле тянул, я подошел и показал ему рукой: прыгай. А он мне два больших пальца, дескать, расстреляешь в воздухе. Машу ему «нет». Тут у него снова загорается машина, и выхода у него не остается. Я крутнулся в воздухе, нашел глазами дым – и там увидел своих ведущих. Выше шел бой между «ишаками» и какими-то бомбардировщиками, но когда я подошел, то командир показал мне кулак и рукой направление к Каракурту.

– Почему оторвался? – первое, что спросил майор.

– Вам не хотел мешать, пришлось уйти вниз и атаковать вторую пару. При атаке с ракурсом 4/1 добился попадания из пушки сразу за капотом, выровнялся по высоте с вами, произвел одну атаку и ушел добивать нижнюю пару.

– Ты же мог его сбить, он же тебе брюхо подставил?

– Мне кажется, что их удобнее сверху бить, по фюзеляжу в районе крыла. Там один из них загорелся.

– Пару-то добил?

– Оба выпрыгнули в районе села Балабак. Вот на карте пометил.

– Так все-таки, почему отстал?

– Я не успевал развернуться, чтобы встретить первую пару в лоб. Мне этот вираж за вами перекрывал самолет полкового комиссара. И вообще, летать тройками и без рации...

– Так у тебя уже три за сегодня? И половина моего?

– Ну да.

– А почему «младший сержант»? – Я пожал плечами.

Майор ухмыльнулся своим мыслям.

– Вот что, связи с твоими и начальством пока нет. Связники вернутся только ночью. В первой эскадрилье потери. Парой, говоришь, удобнее?

– Конечно, и связь нужна.

– Связи пока нет, нет инженера, чтобы все настроить.

– Плохо, может, вызвать кого?

– Кого и откуда?

– Из города, город-то рядом. Может, там и спецы по этому делу есть.

– Ты в Болграде был?

– Нет.

– Ладно, будем думать на эту тему. Боец! Головнёва покликай! – сказал он кому-то. Сами мы пошли в сторону каких-то строений непонятного назначения. Оттуда, навстречу нам, шел невысокий худощавый человек с орденом Красного Знамени.

– Капитан Головнёв прибыл по вашему приказанию, тащ командир.

– Вот, принимай пополнение вместо Жеглова. Пока временно, появится связь с Одессой – вопрос решим.

– Жеглов же старшим летчиком был. А я этого человека впервые вижу.

– Я тоже впервые, он из 146-го РАПа, а туда кого попало не брали. У него за сегодня три лично и один в группе. Два из них в одном бою во время перегона самолета Жеглова.

Жеглов в госпиталь надолго, как машину посадить сумел – загадка. Выживет или нет – тоже. А так, пока мы с комиссаром с одной парой разбирались, он подбил двух ведущих и сбил ведомого второй пары. Утром дрался в одиночку с четырьмя «мессерами», одного из которых смог уронить. При свидетелях, капитан Резцов доложил и справку ему выдал. Так что познакомитесь в бою.

– Тогда все, без вопросов, тащ майор.

– Так, сержант! Следуйте прямо, там во втором домике, обсыпанном, общежитие первой эскадрильи. Подождите товарища Головнёва там.

– Есть! – Строго тут у них! Все расчерчено, плакатики везде висят, лозунги. Бордюрики все выбелены, клумбы и спортивные площадки. С наглядной агитацией полный ажур. Куда это я попал, со своим свиным рылом, да в калашный ряд! «Авиатор! Помни! Ты служишь в образцовом 67-м ИАП!» Интересно, как они провели этот день? Насколько я помню, вроде авиация Одесского округа не сильно пострадала вначале. А вот и казарма 1-й эскадрильи: обложенный мешками с песком стандартный сборно-щелевой домик, в которых прошло все мое детство. Два входа с торцов, две или четыре комнаты с одной стороны и столько же с другой. Этот был «несерийным»: две и четыре комнаты со сплошным коридором. Такие тоже встречались в «старых» военных городках.

С обеих сторон по посту:

– Разрешите узнать причину вашего появления?

– Назначен в первую эскадрилью, приказано подождать командира здесь.

– Проходите, адъютант эскадрильи в комнате три.

– Добро!

«Достали своим уставным порядком!» – подумал я, привыкший к более свободному общению с авиаторами. Но адъютанта в комнате под номером три не оказалось, зато из соседней доносились голоса: кто-то рассказывал в малейших деталях, как он сбил ночью разведчика. В красках и с подробностями, не всегда печатными. Немного постояв у открытой двери, я прикрыл ее и вошел в комнату номер пять. Это была спальня на шестерых, во всяком случае, шесть коек присутствовало. Вошел тихо, без доклада, хотя по уставу обязан был попросить разрешения. Встал у дверей, продолжая слушать молодого лейтенанта. В этой комнате ни одного сержанта видно не было. Один младший, остальные – лейтенанты, старшие лейтенанты и один капитан. Он и был адъютантом (начальником штаба) эскадрильи. Видимо, эта комната предназначалась для отдыха среднего комсостава. Так что я попал не совсем в свою конюшню. Но делать нечего, я уже вошел. Рассказчик удивленно посмотрел на меня, и все остальные обернулись.

– Товарищ младший сержант! Стучаться требуется, когда входите в комнату отдыха для среднего комсостава.

– Я стучал в соседнюю, но там никого не было, зашел узнать, где найти адъютанта эскадрильи.

– Капитан Чечулин, слушаю вас.

– Временно назначен старшим летчиком в вашу эскадрилью, вместо раненого Жеглова.

– Старшего лейтенанта Жеглова.

– Возможно, я с ним не знаком.

– Ну, пройдемте в штаб. Документы с собой?

– Только партбилет, кандидатская карточка. – Капитан от негодования аж фыркнул.

– А направление? Летная книжка?

– Данное приказание отдано мне семь минут назад майором Рудаковым в присутствии капитана Головнёва. Мне приказали дожидаться последнего здесь.

– А сюда-то как попали?

– Перегнал с аэродрома подскока Вишнёвка самолет старшего лейтенанта Жеглова, – сказал вошедший капитан Головнев.

– Пал Федорыч, что за ерунда? Говорит, что вместо Жеглова.

– Да, Афанасьич так решил. Собери всех, срочно. Познакомились? – спросил он уже у меня.

– Только по фамилии, я представиться не успел, он документы попросил, а у меня ничего нет, кроме кандидатской карточки.

– Да, ну, будем считать, что вы пришли сюда по протек-



ции, но так как командир принял решение разбить эскадрильи по-новому, вместо пяти звеньев и отдельного самолета командира эскадрильи, будет четыре звена по четыре самолета. Соответственно, старших летчиков будет не один, а четыре. Мы предлагали такое еще в прошлом году, Ильину, но тогда Мичугин это дело задробил. Сейчас, с твоей помощью, Виктор Иванович, это дело удалось повернуть. С утра часть людей уже действовала в парах и успешно, теперь официально будем использовать четверки. Я знаю, что там в воздухе-то произошло. Впрочем, всем расскажешь, – завершил он разговор, так как в дверь постучали.

– Тащ капитан! Летный и технический состав эскадрильи собран по вашему приказанию. Адьютант эскадрильи капитан Чечулин.

– Прошу! – мне показали рукой на выход.

Кстати, речи Молотова еще не было, пока это «провокация германских фашистов и их приспешников». Маленькое здание из шести комнат вместить эскадрилью не смогло, поэтому она выстроилась на небольшом плацу перед ним. Через один такой же дом выстроилась третья эскадрилья, командир которой также объявил построение. Командир еще раз выслушал доклад дежурного о количестве в строю, происшествиях и исполнении приказаний. Команду «Вольно» он не подал.

– Товарищи! Сегодня в четыре часа утра началась масштабная провокация на границе Союза Советских Социалистических Республик.

листических Республик силами королевской Румынии. Действуя по приказу о готовности номер «один», объявленной в 01 час 15 минут по Одесскому военному округу, начальник штаба нашего полка отдал команду уничтожить вражеского разведчика барражирующему над городом лейтенанту Ермаку. Приказ был им выполнен, и разведчик «Бленхейм» был сбит выпущенными Ермаком ракетами РС-82. В 04.15 поднятые по тревоге самолеты нашей эскадрильи отразили налет вражеской авиации на аэродром Булгарийка, сбив два самолета противника и повредив еще несколько истребителей ИАР-80. Всего за первый налет на наши аэродромы противник потерял шесть бомбардировщиков и восемь самолетов различных марок были повреждены авиаторами нашего полка. В 9.30 из-за обстрела с земли был тяжело ранен старший летчик эскадрильи старший лейтенант Жеглов, проводивший разведку в районе реки Прут, который совершил вынужденную посадку на аэродроме подскока «Вишнёвка». Там появились сведения, что кроме войск королевской Румынии, в провокациях принимают участие ВВС Германии: четверка истребителей «Мессершмитт-109» атаковала звено самолетов-разведчиков 146-го разведывательного полка, сбив все три самолета и потеряв один свой. При возвращении на аэродром базирования командир и замполит полка в составе звена приняли участие в воздушном бою западнее населенного пункта Казаклия, в котором летчики нашего полка и 146-го РАП сбили четыре новейших истребите-

ля ИАР-80 румынских ВВС. В связи с непрекращающимися провокациями, командование полка поставило перед нами задачу: скорейшим образом перейти на новые тактические порядки. Вместо звеньев из трех самолетов, использовать, как и наши противники, четверки истребителей, состоящие из двух самостоятельных пар, выполняющих общую задачу. Приказано в кратчайшие сроки привести в порядок приемопередающую аппаратуру всех имеющихся машин. Особенно это касается тех, кто снял ее, вместо того, чтобы ее настроить. Вопросы есть? Вопросов нет. Представляю нового старшего летчика эскадрильи младшего сержанта Суворова, Виктора Ивановича, прибывшего к нам из 146-го РАП на временно вакантную должность, которую занимал до этого раненный сегодня старший лейтенант Жеглов. В связи с переходом на новые штаты количество старших летчиков возрастет до четырех человек в эскадрилье. Ими станут все ведущие второй пары в звене. Тем не менее старшим летчиком будет числиться именно товарищ Суворов и отвечать за их тактическую и летную подготовку вместе с командирами звеньев и со мной. На этом у меня всё! В эскадрилье готовность номер два, все регламентные и иные работы с летающей техникой производить в темное время суток. Летному составу собраться в классе. Разойдись!

Как самый младший по званию среди летного состава я вошел в класс предпоследним, за мной был только командир

эскадрильи, который рукой указал мне место, где я мог расположиться.

– Вольно, товарищи, садитесь. Чтобы предотвратить разного рода разговоры: почему принято такое решение, и кто такой младший сержант Суворов, сразу хочу сказать, что на сегодняшнее утро мы все должны равняться на него: у него два боевых вылета, в которых проведено два боя, в которых младший сержант одержал три подтвержденных личных и одну групповую победу. Более того, он сумел наглядно показать командованию полка преимущество построения двумя парами и необходимость скорейшего перехода управления в бою на радиосвязь. Комполка Рудаков сказал, что звено в составе его, замполита полка Мягкова и младшего сержанта Суворова было атаковано противником, находившимся выше и с превышением по скорости. Атака шла со стороны именно правого ведомого, который первым и на большой дистанции обнаружил противника и сумел предупредить всех. Чтобы не сорвать маневр командира, разворачивавшегося на противника, Суворов применил такой же правый вираж со снижением и последующей атакой второй пары противника, отсекая ей возможность атаковать пару командир-комиссар. Добился попадания по ведущему и ушел вверх, где развернулся и атаковал ведущего первой пары, находящегося на вираже. Обстрелял его и ушел наверх с переворотом. Там увидел, что обе пары стремятся выйти из боя, не стал присоединяться к звену, а пошел добивать вторую

пару. Сбил обоих и после этого вернулся в строй. То есть во время боя правый ведомый действовал как самостоятельная боевая единица, не мешал эволюциям первой пары, но тем не менее поддерживал ее огнем и маневром. Что позволило не отпустить далеко вторую пару противника и приземлить ее. В результате появился этот самый приказ командира полка о переходе на новые строи. Набросочки этого у меня с января месяца в кармане лежат, сейчас поправим пару фамилий, и – вперед и выше.

Он наклонился над столом, черкнул что-то карандашом и зачитал состав звеньев и пар. Тут в класс постучали, вошел какой-то старшина, махнул рукой в виде приветствия, и, не говоря ничего, крутнул ручку переменного сопротивления на черной тарелке: «Говорит Москва, передаем важное заявление Советского Правительства...», но за окном взревела сирена, и все бросились на выход, используя для этого даже проемы двух окон, не только дверь.

## Глава 3. Разминка перед обедом, или «Учи матчасть!»

Двигатель «моего» «ишака» был уже запущен, незнакомый техник-лейтенант сунул мне в руки шлемофон, тяжелый, с наушниками и разъёмом для радиостанции. Но ларингофонов не было, как и передатчика. Все поднимали две руки с флажками, и я сделал то же самое. Плохо, что не успел познакомиться с ведомым, но куда деваться. Номер на хвосте у меня двадцать первый, «очко», неплохо, а у ведомого «22-й», «два туза» или «перебор». Посмотрим, who is who? Я слеую на старт вслед за номером «20-м», или одиннадцатым по счету, а по факту получилось шестым, так как выскакивали машины из укрытий попарно. «Двадцать второго» вижу, показываю ему двумя пальцами «V». Задание пока неизвестно, слышно было только Головнёва, за которым и выстраивается наше звено. Четные звенья занимают места левее нас. Звено командира побежало вперед, наш ведущий «19-й» номер увеличивает обороты, и мы тоже уходим вперед, чуть приотстав от первого и второго звеньев. Давненько я не летал в таком составе! В 12.12 я услышал задание: «Всем, я – Борис! По докладам ВНОС, к аэродрому Булгарийка следуют большие группы истребителей и бомбардировщиков противника. Перехватить и уничтожить!» А чё, хороший при-

каз! Главное – понятно, уничтожай. Хотя бы слово о высоте и прочем! Здесь тоже хороши! Идем все на одной высоте, растекшись, как блин по сковородке. Слов нет, одни слюни! Прибавляю, подхожу к ведущему и показываю ему, что надо уйти выше. Тот показывает рукой вперед, дескать, все идут, и я иду. Я злобно большим пальцем показал наверх и повел свою пару выше. А он нормальненько так, пристроился сзади меня, встав на мое место в звене. Покачиванием крыльями, и, доворотом в сторону цели, показываю на появившегося противника. И, наконец, слышу его голос:

– «Десятый», «Девятнадцатому»! Слева десять тридцать, эшелон три, выше вас, группа самолетов противника. Как поняли, прием!

– Один девять, понял. Займись прикрытием.

– «Двадцать первый», слышал? Вопрос! – Мне пришлось покачивать крылышками и ползти еще выше, чуть повернув южнее, так, чтобы зайти от солнца. Как только солнышко заиграло на капотах неизвестных мне самолетов, валюсь на крыло и двумя руками показываю остальным, что строй – фронт. Сам чуть придержал машину, давая остальным выстроиться. Но, блин, только высоту зря потеряли! Восемь «куриц» бросились во все стороны и оставили бедные «Потезы» двенадцати нашим истребителям. А мы вновь полезли наверх и отходили на юг. На западе снова видны новые точки, так что банкет продолжается, а вот с топливом у нас ну совсем не очень хорошо. Благо, что «Булгарийка» почти под

нами, так что в случае чего сядем. Меня поняли, и все убавились. Румыны идут ниже нас. Здесь другие самолеты, и Головнёва «девятнадцатый» предупредил. Четвертое звено Ермака атаковало ракетами в лоб «ликов», «лосей» по-польски. «А у нас в квартире газ! А у вас?» Шесть «харей» прикрывают «лосиков». «Прикрой, атакую!», но толстый лоб «ишака» не дает возможности быстро набрать скорость, а атаковать в лоб – себе дороже, у «харя» восемь пулеметов, пусть и смешного калибра. Так что только сверху, и один раз. Потом хрен догонишь. Ведущий «харь» мою атаку пропустил, выцеливал идущего в лоб «15-го». Горит он славненько! Даром, что «зажигалками» их наши называли. Но потеря ведущего мало отразилась на характере боя. У них было преимущество в скорости, и румыны попытались его разыграть. Вот только «харь» проигрывает любой машине в скороподъемности. И я перевел бой на вертикаль. Еще один задымился и вышел из боя, но у нас уже горят лампочки у всех. Выручила вторая эскадрилья, дав нам возможность плюхнуться на «Булгарийку». У нас еще одна потеря: «Пятнадцатого» сбили, вернее, ранили, и ему пришлось прыгать. Переть на восемь пулеметов в лоб, не имея даже бронестекла и нормальной противопожарки, на это мог решиться только... Затрудняюсь классифицировать. Поступок, конечно, геройский, но минус одна машина и минус летчик. Нам плеснули в баки немного топлива, переснарядили боезапас и выпроводили «домой», в Болград. По прилету мне засчитали два «харрикейна», вто-



рой линию фронта не перетянул, и поставили в пример всему полку по части грамотного использования тактического построения. Тут стоит сказать спасибо не мне, а той программе по тактике, по которой я заканчивал Качу. Она учитывала опыт Отечественной войны.

А дальше начались проблемы! Поставили мне снятый передатчик, а он мог только издавать хрипы и стоны, впрочем, примерно так же обстояло с ними у всех. Стоило чуть удалиться от пункта управления, как шум полностью забивал полезный сигнал. Я был в курсе, что эта проблема существовала и была решена в 1942 году. Нам об этом говорили, и кафедра радиооборудования у нас в училище была. Но за два выпуска до нас умер полковник Щербицкий, начкаф, который драл на экзамене три шкуры с каждого курсанта, вместо него назначили подполковника Рядько, у которого была классная дача на левом берегу Волги. Мы, вчетвером, с моими приятелями-одногоруппниками, помогли ему провести водопровод и сделать, по его проекту, систему полива. После этого все зачеты и экзамены у нас принимали «автоматом». Третий курс! То есть этот курс я прошел мимо. Помню, что что-то сделали с преобразователями, но что именно – давно вылетело из головы за ненужностью. У нас же было и есть все просто: что-то не работает – вызывай спеца. И принимай работу. Можешь покочевряжиться, что хотелось бы вот так и вот так. Можешь потом ему сказать, что больше вас сюда приглашать не буду, и пусть как хочет, так и

зарабатывает деньги. И клиент всегда прав! А здесь никто, подчеркиваю, абсолютно никто не знал, что делать. Даже два «крутых» спеца с местной радиостанции из Болграда. Не существует теоретической базы для этого! «Говорили мне: учи матчасть! Там за это так пи... бьют!» Я четко для себя понял, что я, конечно, инженер по эксплуатации авиационной техники, по гражданскому диплому, но как был «ледчегом», так им и остался: ручка, случка и получка. Три основных критерия. Ручку тягать я умею. Но мозг «манагера» – это вам не хрен сабочачий! Если нет в этом месте, то есть за границей, там можно купить, а во время войны – украсть. Четко уловив, что товарищи с радиостанции ни хрена сделать станцию не могут, я тут же предложил командиру вывезти их к «упавшим» истребителям противника, пусть глянут там: что и как. Открютят чего, поправят, мож чё и поймут. А там глядишь и сделают. Предложение было принято, тем более что зафиксировать места падения необходимо, чтобы комар носа не подточил. На двух У-2 вывезли мужиков на место, в первую очередь, к севшему на вынужденную «харрикейну», а потом прошлись по сбитым «яркам» или «иркам». Организовали перевозку в Болград почти целенького «харрикейна», у него только вытекло топливо. Внимательно осмотрели останки четырех машин румынского производства. Нашли умформеры радиостанций, и тут я вспомнил, где собачка порылась!

– Снимайте вот эту хрень, аккуратненько. И вот эти про-

водочки высоковольтные. И полетели! — а сам зарисовал со всеми изгибами и кольцами эту разводку.

Полностью все убрать не удалось, но часть проблем ушла, появилась возможность хоть что-то слышать и передать по назначению. На следующий день, когда притащили «харя», я увидел то, что не смогли увидеть ни радисты, ни наши специалисты: магнето, а их четыре на «харрикейне» и три на «ишаке», у «хари» были закрыты сеткой из проволоки. Поставили аналогичные себе, и связь у меня заработала! Я с ужасом подумал, что бы было, если бы сюда попала «жертва ЕГЭ» или «бакалабр».

Но это было позже. В тот день было еще два вылета, безрезультатных, противник отворачивал, бросал бомбы в поле и уходил. А потом, наверное, писал докладные о том, что 67-й полк и Болградский аэроузел уничтожены. Мы же, позвенно, патрулировали над аэродромом, причем днем и ночью. Практически все летчики полка нормально летали в СПУ и ночью. Вечером на аэродром приземлился УТИ-4, сопровождаемый шестеркой истребителей. Прилетел командующий ВВС округа генерал Мичугин, который еще днем отметил боевую работу нашего полка. Всех летчиков, которые имели в тот день сбитые, выстроили перед штабом. Одного из них уже не было: безвозвратную потерю понесла 4-я эскадрилья, лейтенант Мокляк погиб в воздухе при атаке самолета «Савойя». Полк за первый день войны достоверно уничтожил 26 самолетов противника, повредил еще во-

семнадцать. Полная эскадрилья выстроилась перед начальством. Это были те летчики, которые добились успехов в первый день войны. Выстроились все согласно воинским званиям. Возглавлял шеренгу капитан Артамонов, 4-я эскадрилья, затем семь человек первой, девять, должно было быть десять, представители остальных подразделений. Вне строя еще двое: командир и замполит, которые тоже внесли свой вклад в этот результат. Ну, а на шкентеле – я, собственной персоной. Сейчас будет решаться самый главный вопрос: какой воинской части я принадлежу? Орденов и медалей не вручали, этот порядок еще не введен, и у Мичугина наград с собой не было. Он объявлял благодарности каждому, с занесением в личное дело. А мое личное дело непонятно где находится. Тарутино – аэродром подскока. Сейчас на этом проважусь. Надо следить за языком. Они подошли ко мне минут через пять. Если завалить этот «экзамен», то все насмарку.

– Младший сержант Суворов, пять сбитых лично, один в группе, наш главный специалист по истребителям. Один «мессершмитт», два «харрикейна», два ИАР-80 лично и еще один ИАР со мной и полковым комиссаром Мягковым в группе.

– Ха, и до сих пор младший сержант? Непорядок, товарищ майор! За что понизили?

– Он еще утром был в другом полку, в 146-м РАП, «мессера» он завалил неподалеку от нашего аэродрома подско-

ка, был сбит за Кодрой, вышел на подскок, а мы с комиссаром и старшим летчиком 1-й эскадрильи вылетали на рекогносцировку. У Прута были обстреляны зенитками, Жеглов был ранен. Сели там, Жеглова увезли в госпиталь. Площадка не прикрыта и постоянно подвергается штурмовым ударам. Попросили Суворова помочь перегнать машину Жеглова сюда. По дороге вступили в бой, вместе с истребителями 20-й САД. Показал себя грамотным воздушным бойцом. Возможности отправить его в тыл не было, я предложил ему занять место и должность Жеглова и обещал перевести его сюда на постоянной основе. Пять самолетов он сбил уже в составе нашего полка, тащ генерал-майор.

– А, ну тогда я его знаю, сам его из старшин в младшие отправил. Драку устроил и жениться отказался на дочке главы района.

– На бл...ях не женятся, товарищ генерал-майор.

– Вот! Он опять за старое! Впрочем, какое это сейчас имеет значение: кто с кем спал до войны? Ну, что? Хочешь перейти сюда?

– Там я правым ведомым летаю, а здесь уже звено вожу.

– Ну, хорошо, раз прижился здесь, то и оставайся. Из Теплицы документы заберите.

– А что со званием его делать? Он – старший летчик эскадрильи, очень тактически грамотный боец.

– Ну, заберете документы, подавайте на младшего, подпишу. На сегодняшний день у него лучший результат в округе,

а может быть, и во всех ВВС. Так что в Москву пойдет под новым званием.

Благодарности он мне не объявил, но я не в претензии. Получив в штабе полка направление, подписанное тут же командующим, я забрался во вторую кабину У-2, и мы вылетели в Теплицу. Летели долго, сели ночью. В штабе был только дежурный, которому, строго по уставу, доложил и передал копию направления на перевод. О своих «заслугах» перед Отечеством предпочел скромно умолчать. Доложил только о результатах утреннего вылета: что все сбиты, двое погибли. Расписался в журнале боевых вылетов, где и напротив моей фамилии стояло три печальных буквы: НБЗ. Кроме того, доложил дежурному, что меня сюда доставил связной самолет командующего ВВС округа и надо срочно его вернуть. Начштаба спал в соседней комнате, его разбудили, тот недоуменно посмотрел на меня, я ведь, по его данным, был уже с утра покойником. Тот прислонил круглую печать в учетном листе, скрепил все своей подписью и сунул папку в коричневатый пакет, на котором была надпись: «ДСП». Сургучная печать скрепила хвостик обратной стороны конверта. Заходить и забирать «свои» вещи я не стал, сказал, что все они на аэродроме в Тарутино. Буду жив – еще куплю, тем более что получил отпускные и денежное довольствие за двадцать два дня безупречной службы в июне 1941 года. Садиться в Тарутино я отказался, сказав, что не успеем до восхода вернуть-

ся домой. Пока мой «личный пилот» транспортировал мое тело к месту постоянного расположения, я вскрыл пакет и прочел собственноручную автобиографию, заодно рассмотрел дипломы и характеристики из тех мест, которые были перечислены в личном деле. После этого бумаги перекочевали в мой персональный «секретный» портфель, доставшийся мне по наследству от Жеглова, с нашлепками из кожи и зеленой пластилиновой мастикой для опечатывания секретных документов. Послужив печатку, найденную в тумбочке Жеглова, за которую уже я несу полную ответственность, такую бумагу я подписал после того, как решился вопрос о переводе, и прислонил ее к двум местам на портфеле. Внешняя часть полного сохранения секретности была соблюдена. По прилету просто передал весь портфель в штаб полка и пошел спать комнату № 4, разделенную перегородкой между мной и адъютантом эскадрильи. По должности я младше его, но являюсь «секретоносителем». Самое смешное: из-за наставлений по тактике ВВС.

## Глава 4. Что день грядущий нам готовит?

Утром обошлось без тревог, поэтому удалось поспать до 7.30, затем была общая зарядка и завтрак, на котором я узнал много интересного. Свободный от полетов младший командный личный состав, зычным голосом старшины эскадрильи, получил приказание выходить строиться на завтрак. Я, вздохнув, еще раз поправил койку, старшина – довольно строг и за порядком следит, и выбежал на построение, однако старшина попросил меня покинуть строй и следовать в столовую самостоятельно. У меня глаза широко раскрылись.

– Вот так вот, товарищ младший лейтенант, вы теперь не мой клиент! – улыбнулся Самсоныч.

Шлепаю в сторону столовой, козыряя встречным. В столовой мне тут же помахали рукой, подзывая к себе, три «старших летчика», оказывается – это «наш стол». Вчера мы особо познакомиться и не успели, меня всем представили, а вот обратного знакомства не состоялось.

– Иван Ананьев, первое звено.

– Виктор.

– Прохоров, Гриша, второе.

– Тебя еще вчера запомнил. Витя.



– Михаил Буженков, четвертое. Здорово ты нас вчера вывел, мне «Потез» засчитали, уже ночью подтверждение пришло.

– Да чего там, займешь удобную позицию до боя – и атаковать легче, – я пожал руку и ему.

Кастрюлька с геркулесовой кашей, булочки с сосисками и какао уже стояли на столе, но завтракать никто не начинал. Я предложил выпить по глоточку за знакомство и приступить к завтраку. Церемонно чокнулись большими кружками с горячим какао и начали завтрак. Михаил сказал, что не будет кашу, он уже завтракал, заодно сообщил, что, несмотря на «тихое утро», у нас еще одна потеря: ранен Коля Ермак, командир 4-го звена.

– Сел?

– Ему прыгать пришлось. Румыны стали осторожнее, не дают приблизиться. Он бил эРэСами, а они почему-то не взорвались, подошел ближе и нарвался на огонь стрелка. А мы били-били по нему, но огонь с обычных дистанций их не берет.

– Издалека стреляете, вчера видел. Поэтому все идет в молоко. Пушки и пулеметы плохо сведены. Я уже смотрел тир, он – стометровый. Вот и нужно бить со ста. Стоит неверно определить дистанцию, и пушечные снаряды проходят ниже цели. Пулеметами попадаете, «брызги» летят, а взрывов нет. Или пристреливать все на сто пятьдесят – двести метров. У меня та же проблема.

– Да не дают нам! Наставление, говорят! – заявили все трое.

– Ну, заканчиваем тогда сейчас развод, и после него подойдем к командиру и к инженеру. Что ссылаться на зеркало, коли рожа крива.

– Ладно, за знакомство! – сказал старший лейтенант Афаньев, который уже на разводе покинул наши стройные ряды, став командиром четвертого звена, его место занял еще один Миша, Кацапов.

Меня на плацу поздравили с переходом в 67-й полк и передали пару голубых петлиц с одиноким кубиком. Мичугин все подписал еще вчера. Мои документы приняты. А вот вечером у меня ярко пылали уши. Мой «менеджерский мозг» несколько переклинило. Откровенно говоря, было стыдно за то, как я поступил с сослуживцами своего визави. Вечером на наш аэродром сел Р-12 из Тарутино, стрелок которого выскочил из-под машины с чемоданом, дежурным чемоданчиком и рюкзаком за плечами. Подбежал к первому же капониру, поставил там это все, сунул в руки механика письмо и побежал к самолету. Капонир был нашей эскадрильи, поэтому все это принесли мне в комнату. Там находились «мои» вещи, в том числе тот самый реглан из чистой кожи, который уже довольно давно из снабжения исключен. И письмо, подписанное тринадцатью пока живыми членами моей бывшей эскадрильи. В котором они скорбели о павших и желали всего самого хорошего выжившему самому младшему по

званию из их коллектива. Предупреждали, что 67-й полк – «образцовый», и им понятно, что переход на несколько ступеней вверх – это серьезное повышение, что они все хотели бы лично пожелать мне успехов и дожить до Победы. А я, свинья менеджерская, даже рюмку не пригубил и не помянул тех людей, с кем делил хлеб и соль в том полку тот человек, имя которого я сейчас ношу.

Ну, а утром, после развода, я неожиданно не увидел себя в расстановке на вылет, меня сняли даже с дежурства по готовности № 1. У меня не запланировано ни одного вылета на сегодня. Последовал недоуменный вопрос Федору Чечулину:

– Федор Федорович, я не понял, меня что, из списков вычеркнули?

– У тебя машина не готова, и вот еще четыре, у которых такие же проблемы, как у твоей: нет устойчивой связи ни с полковой радиостанцией, ни с комэском. Устраняя неисправности, приказано тебя, без особой надобности, не дергать и на мелочи не отвлекать.

– Кем приказано?

– Майорами Рудаковым, Костиковым и Борисовым. Подойди к Масленникову, инженеру полка, и решайте задачу. Знаешь его? – Я пожал плечами, вчера с таким количеством новых людей познакомился, что запомнить все фамилии было невозможно.

– Вон Костиков стоит, начальник оперативного, он тебя озадачит.

– Есть, – без всякого энтузиазма отозвался я. Вчерашний день настроил меня немного на другое: я хотел довести счет до десяти личных и посмотреть, что произойдет. В некотором смысле слова я пока воспринимал происходящее как игру, что ли, вроде «Ил-2» или «Вар Тандера». Где-то подспудно сидела мысль, что если наберу необходимое количество очков, то все закончится. К счастью, пока не возникает мысли, что все это можно прервать, воткнувшись в землю. Менталитет летчика-истребителя не позволяет это сделать. А тут меня «отвлекают» от поставленной самим собой задачи. К тому же я еще вчера убедился, что инженер я только на бумаге. «Есть у меня диплом...». И «сделать хотел грозу...».

– Тащ майор, разрешите обратиться? Мамлей Суворов, первая эскадрилья.

– Пуговичку на кармане застегните! Что, младший лейтенант, если война, так можно с распахнутой ширинкой подходить к командованию?

– Извините, не заметил.

– Вы в курсе поставленной задачи?

– Восстановить работоспособность радиоаппаратуры на тех самолетах, где ее демонтировали. Если бы еще знать «как»?

– Вот этого я тоже не знаю. Направленный к нам радиоинженер пока не прибыл, и прибудет ли он вообще – пока под

большим вопросом. Сплошные «пока», а руководство требует от задач ПВО переходить к непосредственному прикрытию войск. Хотя полк даже в своем названии имеет эти три буквы: «ПВО». Свою задачу мы выполнили: наступательный потенциал противника выбит за одни сутки. Чтобы идти дальше, необходимо уничтожить авиабазы противника в Мачине, Фокшанах и Брасове. Плюс почистить полевые площадки. А это, без работающего наведения на цель, сделать затруднительно. Атаковать требуется согласованно. Поэтому вам и поставлена такая задача. Ясно?

– Ясно. Где найти инженера полка?

– Я видел его направляющегося в ПАРМ. Это – вон там, – майор указал рукой мне направление, куда я должен направить свои стопы.

Вчера мы уже контактировали с инженером полка. У него завал, требуется восстанавливать поврежденные и ремонтировать неисправные машины, а тут Рудаков озадачил и его, тоже радиостанциями. До войны никто о них даже и не вспоминал, кроме как: «прислали черте что». А тут все срочно вдруг понадобилось, а людей для этого где взять? Привезли вчера двух «спецов», которые ничего сделать не смогли, возились с ними полдня, даже вылетали куда-то, «а воз и ныне там!». И тут Константин Викторович увидел меня, и у него свело зубы! Это было заметно по выражению его лица.

– Чего в такую рань? Твои «спецы» еще не приехали.

– Да какие они мои? Я в Болграде никого не знаю. Вчера впервые их увидел. Меня от полетов отстранили для завершения этих работ. И, судя по тому, что только что услышал от майора Костикова, требуется подготовить все машины в этом плане для работы на большом удалении от аэроузла.

– Какое большое удаление? Он – о чем?

– Он об аэродромах в Мачине, Фокшанах и Брасове.

– Вот размахнулся! Теперь он с нас не слезет! Я его натуру хорошо знаю! Стратег! – возмущенно сказал инженер полка, а затем предложил пройти к нему и погонять кофейку, ожидая приезда спецов, машину за которыми уже выслали. Под кофеек, с парой ложечек коньячка, хмурые мысли немного отошли в сторону. Мыслит «опер» в правильном направлении, и, насколько я понимаю, именно он – «основной виновник» того, что румынам так не повезло вчера. Судя по потерям, ожидать большего от них не приходится. Требуется переходить в наступление, пока только воздушное, а там, как масть ляжет. И он прав, что без нормальной связи этого не сделать. Ну, а я просто «попал». Малость «безрукий», а идеи еще и воплощать требуется! А пока получается, что слышал звон, да не знаю, где он!

Подъехали «спецы», и мы двинулись в направлении моей машины, стоявшей здесь в ПАРМе с открытым люком на правом борту. Еще вчера мы убедились, что на аккумуляторе все «хоккей», но стоит запустить двигатель, как начинают-

ся проблемы, причем это еще зависит и от оборотов двигателя. Как «умный Вася», я даже снял показания и построил график помех в зависимости от оборотов. Там, кстати, существовал серьезный провал, используя который можно было создать условия для приема или передачи. Но, что было откровенно плохо, на одних оборотах можно было чисто принимать сигнал, но при попытке передачи там стоял сплошной шум, а провал для передатчика существовал совсем в другом месте. Тут до меня доходит, что станция – дуплексная, поэтому мы не сможем снять помехи одним фильтром. У румын он стоял один. А на «харё» мы умформер не нашли, когда рассматривали его в «поле».

– Константин Викторович, а «харрикейн» привезли?

– Его в Болграде тормознули, говорят, что его трофейщикам требуется сдать и получить разрешение на его передачу в полк.

– А кто там командует? Телефончик у него есть?

– Да там такой жидяра сидит, Фроим Моисеевич, что у него четыре телефона! Вот, звони!

И тут во мне проснулся «менеджер». Набираю, ну и что, что жид! Я с «нашими в Израиле» и не такие сделки проворачивал! Там, где появился менеджер Внешторга – там еврей делать нечего, если он сам не той же масти!

– Фроим Моисеич?.. Бокэр тов! Эзра! Лё йадати ше а-йом шаббат!<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Доброе утро! Помогите! Я не знал, что сегодня шаббат!

– Какой шабат, вы о чем? С кем я разговариваю?

– Старший летчик Виктор Иванович Суворов, 67-й ИАП. Сбитый мной «харрикейн», за которым мы специально высылали автомашину и людей, ваши люди не пропустили в полк! Вы срываете задачу по усилению противовоздушной обороны участка фронта! Если через пятнадцать минут не последует ваш звонок, что самолет в полной сохранности отправлен на аэродром, то гарантирую вам плотное общение с третьим отделом нашего корпуса! Вы меня поняли?

– Есть, товарищ старший летчик! Придет ваша машина?

– Нет, используйте собственные транспортные средства! И не отвлекайте своим самоуправством автотранспорт полка, находящегося на готовности номер один. – Я развернул на себя табличку с позывными, стоявшую на столе у инженера.

– Записывайте мой позывной: Воронеж. Телефон нашего коммутатора у вас есть.

Через пять минут он перезвонил и доложил, что машина с самолетом направлена в наш адрес. Константин Викторович просто валялся на столе от смеха. Остальные выскочили из кабинета и хохотали в стороне от телефона. А я, с самой серьезной мордой, поманил пальцем одного из «гоготунов» и передал ему в руки два шлемофона. Он вчера распаивал проводку на моей машине.

– Игорь, требуется вот сюда поставить нашего «папу». А то видишь, у них разъемы разные, но количество выходов



одинаковое.

– Сделаю, а зачем?

– Да тут мысль мелькнула, что может быть дело в шлемофоне. Вдруг фонит из-за качества исполнения микрофонов и динамиков. Этот шлемофон гораздо легче, у него классные ларинги и очень легкие наушники. Проветривается хорошо. Летать будет удобнее. Трофей.

– Понял, покумекаю! – «Манагерство» – оно такое, сразу его не остановить, как все тела, оно имеет инерцию. И ему требуется дать выход. Игорь вернулся минут через пятнадцать с готовым шлемофоном. Да, шум немного уменьшился, как мне показалось, но не настолько, чтобы сказать, что дело только в шлемофоне. Ведь «дело было не в бобине! Дуб сидел в автомобиле!» Выхода пока никто не нашел. Спецы и монтажники городили второй фильтр на несущую частоту передатчика, а я крутил в руках высоковольтные провода с IAR. Подкатил стремянку, попытался промерить расстояние от магнето до свечи. С двух рук! Провода от «Гнома» на М-63 не лезут, они короче. Тут подъехал автомобиль с «харрикейном», водитель которого мечтал мне доложиться об исполнении приказа. Но я сказал, что товарищ Суворов вышел, и сделал вид, что позвонил большому начальнику «Суворову», и доложил о прибытии машины с трофеем, в присутствии «трофейщика». Отметку в путевке ему поставил Масленников. Все путем!

Мои закончили установку второго фильтра, станция вроде как заработала, вполне неплохо, гораздо лучше, чем было, но при перегазовках временами приемник, а иногда и передатчик продолжали издавать пронзительные звуки, от которых по спине бегали мурашки. Сходили пообедать, продолжая обсуждать проблему. Столовая у техсостава другая, и паек гораздо более скромный. Сам я «харрикейн» посмотрел только внутри кабины, заинтересовался его прицелом, он напоминал мне нашу серию прицелов АСП-1 и до трех. Но имел некоторые особенности, которые мне понравились: линза была больше, существовала «ночная» подсветка, причем подсвечивался не только маркер, но и кольца дальности. Хорошая штукавина. Но снять его мне не разрешили. Сам я сделать этого не мог, тем более после запрета. Капоты на «харе» открыли уже после обеда, я попросил посмотреть, возможен ли перенос высоковольтных проводов на мою машину. Два из трех проводов в жгуте были даже длинноваты, третий был короче. Но мой глаз зацепился не столько за провода в жгуте, сколько за центральный провод, идущий к трамблеру. Вот она! Та самая собака, которая тут зарыта! Этот провод имел внутреннюю оплетку с выводом на корпус. Их было четыре. Шли они от четырех коробочек, закрытых сеткой. Попросил снять экран, под ним находилось магнето, а провод был заземлен как возле него, так и на трамблере. Показал это дело Масленникову и предложил собрать такую схему на М-63. Наше магнето немного было больше по разме-

рам, пришлось изготавливать новые экраны. Закончили все это только на следующий день. После чего я вылетел на своей машине, проверить все это в воздухе. Остальные самолеты моего звена переоборудовали по такой же схеме, но вместо харрикейновских проводов на их штатные центральные одели экран, один из концов которого был слегка удлинен, чтобы дотянуться до места его крепления к корпусу двигателя. После этого я направился к Рудакову.

Тот был не в духе, моя возня со станцией несколько затянулась. Он-то думал, что я этот вопрос одной левой завалю. По нему было видно, что он очень недоволен.

– Тащ майор! Мы закончили переоборудование, требуется проверить работу станции на большом удалении от полковой радиостанции.

– Одного я тебя никуда не пущу, даже в сторону Одессы.

– А почему одного?

– Так ты двое суток занимался переоборудованием одной машины! Чтобы так переделать весь полк, целый квартал нужен!

– Переделаны станции на четырех машинах. ПАРМ начал готовить ЗИП для всех машин, но требуется поставка электролитических конденсаторов, которые уже заказали через отдел снабжения ВВС округа. И потом, товарищ майор, этим вопросом занимался НИИ ВВС с 1935 года, и безуспешно. А вы меня за 32 часа ругаете. Пойдемте, послушайте, как работает! Покажем, что сделано. Самолеты уже в капонирах,

это рядом.

– Ну, хрен с тобой, пошли. Костиков! Сергей Иванович! Пойдем, Суворов просится проверить дальность действия станций, надо глянуть, что получилось.

Из комнаты оперативного отдела вышел, надевая фуражку, «опер». Пожал мне руку и задал тот же вопрос, что и командир: как долго будем переделывать остальные самолеты? Поняв, в чем дело, сразу спросил:

– Сколько у нас этих конденсаторов? На шесть машин наберем?

– На восемь. За ночь «маслопупы» управятся.

– Тогда, командир, действительно надо сегодня проверить на дальность, а с утра начинать. – Что начинать – он не сказал.

Рассматривали все на моей машине, там все было «причесано», красиво уложено, в общем, полный ажур и абзац. Послушали радио во всех режимах, попытались связаться со стартовым командным пунктом, при всех оборотах двигателя и при переменных тоже. Работает! Заглянули и на другие машины: там такой красоты нет, медная оплетка, следы пайки, черная изолента и все остальные прелести «нашей» технологии, но с тем же результатом. Все работает. Я развел руками:

– Моя машина переделывалась из готовых элементов, снятых со сбитых машин. Чтобы сделать то же самое на остальных машинах, требуется «приземлить» еще 54 «харрикей-

на». У румын столько нет.

Командир с «опером» хохотнули и внесли в план вылетов рейд до Констанцы с разведывательными целями. Заодно решился вопрос с Немировичем, командиром третьего звена. Он сам попросил перевести его в «старшие летчики».

— И мне, и звену так будет удобнее, тащ майор. Мы в воздухе перестраиваемся, я ухожу назад и выполняю команды Виктора.

Добился он только одного: вместо него полетел Костиков, ведущим второй пары. Мне это было совсем против шерсти, так как я сумел выкроить время и немного позанимался с командирами звеньев в эскадрилье, отработали действия ведущих вторых пар в воздухе. Закрепили некоторые новые положения в построении. «Оперу» я еще не писал об этом, поэтому после принятия решения на вылет дал ему почитать кое-что из конспектов Жоры, Немировича звали Георгий. А Рудаков сразу обратил внимание на мой шлемофон, пришлось ему «отдать» МА-специалиста Игоря, и сказать тому, где лежат еще два таких шлемофона. На переоборудование поставили восемь машин: четыре машины управления полка и четыре — командиров эскадрилий, две из которых перегоняют из Българийки. Но время к вечеру, требуется уходить работать.

## Глава 5. Особенности воздушного наступления 1941 года

Маршрут проложили в море, выполняя просьбу Севастополя: разведать маршрут Ju-88, которым они летают для минирования фарватеров. Флотская авиация попросила. Утром они не совсем удачно попытались это сделать и совершили налет на Констанцу, используя, кроме обычных машин, два «звена». Это ТБ-3, под крылья и фюзеляж которого подвешено звено (три самолета) И-16. Потеряли обе «матки» и два истребителя. Отчитались они, конечно, что там все в крошку порубили, но фактически румыны и немцы налет сорвали. И хотя глубины на подходах к Севастополю большие, это не Ленинград с ЛенМорКаналом, сделанным вручную в прошлом веке, там на рейде 60 метров глубины, и якоря приходится класть с тормозом, чтобы не улетели до жвака-галса, опасность для флота появилась довольно большая. Для этих мин у нас нет тралов, они донные и неконтактные. Одно хорошо, штаб флота дал время прилета в Севастополь этих «постановщиков». Наша задача – перехватить их над морем. Жору сняли с вылета из-за этого: он над морем никогда не летал, впрочем, как и все ведомые. Но про них решили, что их дело – держаться за хвост, таким образом дойдут. Полурadioкомпасов и даже просто пеленгаторов у нас ни у кого

нет. Так что летал ты над морем или нет – никакого значения не имеет. Но «опер» – рискованный мужик, и пошел с нами. «От винта!» Взлетели!

Места у нас такие, своеобразные! Они взяты на штык самым Александром Суворовым, генералиссимусом Российским, тогда – неизвестным полковником Кексгольмского полка. Два лимана дунайских теперь озерами называются: Ялпуг и Кугурлуй, сделаны еще при греках, по-моему. Ближайший городок от нас называется Измаил. Помните такой? Он-то и открыл тому Суворову путь к всемирной славе. Но Измаил у нас остается слева, так же, как и один из древнейших городов Причерноморья – Эгиссос, он же Тулча. Прямо по курсу у нас Каталой, там сидели, а может быть, еще и сидят, «Савойи», прилетавшие нас бомбить рано утром 22 июня, два дня назад. Любопытство разбирает: как там дела у соседей? Мож чем помочь требуется? Чтоб больше не ремонтировались. Вы же знаете, что карета, без «помочников», ремонтируется за три часа, а с ними – срок можно растянуть на три недели. Или на сорок, смотря как расстараться, и с кем. Идем «ножницами» и «качели» качаем, задача: вызвать огонь на себя и зафиксировать расположение батарей у румын. Местность равнинная, все как на ладони, не могу себе отказать в удовольствии и поджигаю склад с горючим, который румыны даже не окопали. Три обыкновенных железнодорожных цистерны, по сорок тонн каждая. Самолетов только шесть и все ремонтируются. Все правильно: три «Савойи»

лежат неподалеку от нас. Истребителей в ближайшей округе не оказалось. Выруливали два, но подниматься в воздух не решились. «Ирки». Мы отвернули влево, взяв курс на лиман, сделав вид, что идем проверить «гирла», устье Дуная, но углубились в море, а там довернули на курс 60 градусов и полезли на высоту 6 километров. Еще на земле мы рассчитали несколько вариантов обнаружения цели, их перехвата и работу звена: кто что делает в том или ином случае. Головная связь исчезла, как только мы немного оторвались от побережья. На дистанции 106 километров перешли на ключ. Это была вторая причина, почему Жора остался на берегу. Сергей Иванович и ваш покорный слуга на ключе работали, больше в звене таких умельцев не было. Чисто по времени и расчетам мы прошли 180 километров, когда на западе увидели клин черных пятнышек почти на самом горизонте. «Юнкерсы» шли ниже, где-то на 3000 метров, и набирали высоту. Мы находились на 6000 и в темной части неба. Довернули и разошлись. Все переговоры – шумом, условными сигналами. Положение осложнялось тем, что скорость немецких машин была 467 км/час, при крейсерской – 400. У нас, с новым непотрепанным мотором М-63 – 463 км/час на высоте 6000 метров, на трех километрах скорость падала до 435 км в час. Но мы были выше и могли немного разогнаться. Плюсом было то обстоятельство, что на больших углах атаки «юнкерс» спереди был беззащитен. Все машины сегодня были пристреляны на дистанцию 200 метров. Перед самым



вылетом я пересчитал упреждение в угловых секундах при атаке сверху вниз под углом 70 градусов. Раздал таблички и пальцем показал, какой точкой прицела целиться. Рассчитал ракурс при таком угле сближения, и, взяв макет «юнкерса» и прозрачный плекс, с нанесенной прицельной сеткой, все летчики, включая «опера», запомнили тот угловой размер, который будет занимать «юнкерс» в прицеле на дистанции 200 метров. Перестроились в левый пеленг, я взял на себя головную машину, вышел на нее с превышением 2,5 километра и углом атаки 30°, нажал тангенту и сказал: «Раз». Свалился на крыло, крен 90, педаль в пол, создаю угол 70 градусов и ручку вправо, чтобы выровняться по крену. Зараза! Их плохо видно над морем! Но видно! Взял ведущего в прицел, и мой самолетик стремительно с ним сближается. «Юнкерс» увеличился до нужного размера, точка упреждения лежит на фонаре. «Огонь!» Справа и слева видны трассы товарищей. Ручку плавно на себя, успеваю дать очередь в еще одну машину и добираю на себя до темноты в глазах, боевой разворот, противник в 700 метрах ниже и почти под нами. «Атака!» Один, тот, по которому стрелял второй раз – горит и отлично показывает место остальных. Ухожу вправо, доворачиваю влево, ложусь на крыло – и в пике. Чуть более полого, где-то 60°, атака вдогон, теперь упреждение берем на нижней сетке. Подсказал ведомым. Взрывы в районе фонаря, добиваю горящего, снова хороший мощный «крючок». Я сверху, а немцы с отворотом уходят вниз, подставляя нам

только хвосты, которые у них неплохо защищены. Но строя нет. «Атака парой!», и мы разделились. «Берем хвостового, все!» И производим атаку с двух сторон по отставшему «юнкерсу». Но эта атака оказалась крайней для звена. Если я бил довольно коротко, старая привычка, когда у тебя только 150 выстрелов на ствол, а мои «партнеры» успели высадить все до железки! Да и топлива осталось только на дорогу домой плюс 12 минут. Отворачиваю и даю в Севастополь на ключе сообщение, что гостей у них сегодня не будет. Никто не потерялся, несмотря на ночной бой. Все идем домой. Сергей Иванович доложил, что у обоих повреждений нет, есть сбитые. Новая напасть! Изменилась девиация компаса. Показывает день рождения моей бабушки, а она родилась в прошлом веке. Ха! Этим можно напугать только «лоха»! Беру пеленг на Полярную звезду, и получаю поправку компаса! Она в этих широтах висит довольно низко!

– Сергей Иванович. Возьмите пеленг на Полярную звезду, все, что не ноль, это поправка.

– Понял тебя, исполняю!

Легли на курс к дому, веду счисление, определился по озеру Дранов, еще раз пересчитал курс и поправился по направлению. Точно в расчетное время появился ковш Измаильского порта, мы пересекли линию фронта. Напомнил всем об осмотрительности, но полет прошел нормально. Голосовая связь с Болград-Каракурт восстановилась на расстоянии 95 километров. Через 22 минуты после начала отхода мы вста-

ли на коробочку и сели. Я заглушил двигатель возле капо-нира и спустился на землю. Размял плечи, после передачи парашюта технику, и пошел докладываться «своему ведомому». Это он в воздухе – ведомый, а здесь – начальник оперативного отдела полка.

– Тащ майор! Третье звено первой эскадрильи... – Но вместо того, чтобы выслушивать мой доклад, майор приобнял меня за плечи и прижал на секунду свой шлемофон к моему, чуть стукнувшись о мой наушник своим.

– Молодцы! Так, товарищи, всем отдыхать, подъем в 03.15 и завтрак. Готовимся вылетать всем полком. Ну, а ты, Виктор, со мной, будем будить командира.

Командир не спал, у него находился начштаба, Сергей Иванович подтолкнул меня в сторону его дверей, а сам прошел к себе и загремел ключами от сейфа. Я постучался, услышал разрешение войти и начал свой доклад, что произвели штурмовку аэродрома в Каталое, перехватили эскадрилью Ju-88, произвели три атаки звеном, наблюдали падение шести самолетов и повреждено два. Боевых повреждений не имеем, летчики звена отправлены отдыхать начальником оперативной части.

– А где Костиков?

– К себе прошел.

– Да здесь я, здесь! – сказал «опер», войдя в кабинет. Он прошел к столу и поставил на него бутылку «Аиста». – Вто-

рая куда-то делась, по-моему, в пятницу ушла на стол проверяющим, но, я – проиграл, она – за мной, вечером рассчитаюсь.

Похоже, что на меня делали ставки! Вот это номер!

– В общем, докладываю: вмешиваться в управление боем не пришлось, а с ориентированием Виктор Иванович справился быстрее и лучше меня. Он первым восстановил ориентирование и точно вывел нас к озеру Дранов. Подсказал, как быстро посчитать поправку компаса для данного курса.

– И как? – спросил начштаба Николай Константинович Борисов.

– Взять пеленг на Полярную звезду, прицелиться по ней и засечь курс, все, что не ноль – поправка компаса. А ведь в книжке у него ни одного полета над морем!

– Что и удивительно! – заметил Борисов. – И ночных совсем чуть-чуть. Откуда знаешь?

– В пионерском лагере мы так ориентировались ночью в Крыму. Позволяет с точностью до 0,6 градуса определить направление на север.

– Вот у кого надо учиться ориентированию: у пионеров! – всплеснул руками Костилов.

– Ну, для таких полетов не помешало бы полурadioкомпасы на машины поставить, – заметил я. – Ночи не всегда звездными бывают.

– А есть такие?

– У бомберов видел, на истребителях нет.

– В общем, Борис, где та бумажка, которую я подписать отказался?

– Константиныч, принеси.

– Че ее нести, вот она, – ответил начштаба и выложил листки на стол из папки.

Костиков взял протянутую авторучку и размашисто расписался на трех листах. После него подписи поставил начштаба, вынул из кармана цилиндрик, вытащил оттуда печать и три раза приложил ее к каждому из экземпляров. Отцепил третий экземпляр и передал мне, одновременно протянув правую руку для рукопожатия.

– Поздравляю, Виктор Иванович, вы утверждены в должности старшего летчика первой эскадрильи, с исполнением обязанностей командира третьего звена.

А командир из кармана достал перочинный нож, отогнул на нем штопор и начал открывать «Аиста». Начштаба из его стола извлек стопочки и десертную тарелку с небольшим лимоном и плиткой шоколада на ней. Стопочек было шесть, две из них «ушли» обратно в стол. Коньяк они налили как водку, «с горкой», да и рюмки были «водочные».

– Сколько у тебя сегодня? – спросил командир.

– Два лично, один в группе.

– Самое главное забыл сказать, Борис! У него единственного остались боеприпасы на обратный путь, на случай встречи с ночниками. Я, в азарте, выпустил все по крайнему «групповому».

– А что я тебе говорил: Суворов голову в бою не теряет, он ей думает! Ну, что, Виктор Иванович! Ты официально стал одним из руководителей нашей лучшей эскадрильи. «Первая» – она во всем и всегда первая. Сам начинал в первой. За тебя, за новую должность и чтоб не последняя.

Командир резко выдохнул и хватанул коньяк, запрокинув голову. Я тремя небольшими глоточками допил предложенный коньяк и закусил его кусочком шоколада. На этом «пьянка» закончилась. Командир снял со стола кусок материи, под которым оказалась крупномасштабная карта Валахии, на которую уже были нанесены маршруты будущих ударов. Интересно, чем они собрались бить? Ведь 29-х моделей у нас совсем немного. Большинство машин соответствовало типу 17 и 28, на которых отсутствовали точки крепления подвесного вооружения. В каждой эскадрилье было всего звено таких самолетов, и они уже понесли потери. В нашей эскадрилье осталась всего пара таких. Второй момент, который очень насторожил: в качестве цели для удара был назначен аэродром Фетешти. Предлагалось, используя наш сегодняшний маршрут, нанести удар по месту, где базируются те немцы, которых мы сегодня немного «покусили». Да вот беда! По дороге туда находится авиабаза «Михаил Когэлничану», полнокровный истребительный полк на «ирках» плюс там же базируются немцы, которые прикрывают Констанцу от налетов, а на возврате еще два аэродрома в Ланке и в Бобоку. Длина маршрута указана: 379 километров, а у нас

боевая дальность – 440. В это-то я врубился сразу, и, вместо того, чтобы заплодировать, дескать, наконец-то в бой и наступаем, сказал:

– Сергей Иванович, а что у нас вот здесь, вот здесь и вот здесь? И второй вопрос: чем наносить удар будем? У нас в эскадрилье всего два самолета осталось, способных нести РС. Остальные – чистые истребители. Сами говорили, что у нас полк ПВО.

– А почему вопрос сразу ко мне? Ты это командующему 9-й армии скажи и командиру 17-го корпуса генералу Галанину. Я здесь при чем?

– Но мы же не ставим задачу «потерять полк». Кто мешает нам нанести не один, а три последовательных удара. А, насколько я понимаю, трогать «Когэлничану» нас пока и не просят.

– На три вылета всем полком не хватит топлива. Сразу предупреждаю, – сказал начштаба.

– Так и хорошо! Удар по Ланке нанесут только «29-е», там потрепанные нами «ирки» базируются. Наша эскадрилья, но в полном составе, 16 машин, их прикроет, затем ударим по Бобоку, и у нас открывается прямой путь на Фетешти. Чем не вариант? Топлива потратим ну чуть больше, чем на один вылет 52 самолетами. А заодно надо бы посмотреть: что там и как в Фетешти. Разведывательные МиГи можно попросить в 146-м РАП, хотя бы один, но с фотоаппаратом.

– 146-й нам не подчиняется.

– А связь-то с ним появилась?

– Связь есть.

– Разрешите позвонить в Тарутино.

– Ну, звони.

Фамилию командира бывшей «своей» эскадрильи я знал из письма и еще не поблагодарил его за «посылку» и письмо. Пробежался по справочнику, нашел его позывной, и минут десять дозванивался до Тарутино. Там, естественно, командира на месте не было, был дежурный по эскадрилье, но четвертой, а не третьей, которая была мне нужна. Но голос у меня начальственный, поэтому деваться ему стало некуда, послал кого-то за Ивановым.

– Владимир Иванович? Доброй ночи, Суворов... Да, я и по делу, не только чтобы поблагодарить вас и за письмо, и за посылку... И всем огромное спасибо передайте. А вопрос такой: требуется провести воздушную разведку в строго определенное время в квадрате 5–61, с фотоаппаратом, на МиГе, днем.

– Так Михалыч и Коля погибли, у остальных пока допуска к боевым нет.

– Так пусть кто-нибудь сюда мне один перегонит.

– Так мы их передаем потихоньку в 146-й ИАП, но без Ифов. Нам полеты запретили даже на «пятерках».

– То есть никак?

– Ну почему никак, когда надо?

– Завтра, с утра, чтобы к шести тридцати был готов на



вылет.

– Ну, рискнем, появимся у вас, один сядет из-за «отказа двигателя». «Починишь и облетаешь». Ты меня понял? С записью в паспорт. И попробуй только не вернись! Голову откручу!

– Я понял, если утону, то домой не приходить.

Гогот стоял по обеим сторонам трубки.

## Глава 6. Наступаем, во что – пока непонятно

Утром на вылет собралось четырнадцать «ишачков» 29-й серии, с шестью РС-82 и двумя «кассетами» – спаренными 50-килограммовками под крыльями. Так сказать, ударная эскадрилья, и 11 наших машин, все оставшиеся, с учетом потерь. Плюс четыре машины управления полка, во главе с командиром, и одна машина командира 2-й эскадрильи Новицкого. Затем еще двух наших заменили на комэсков «3» и «4». Они у нас опытные, орденосцы, и оба отличились с первого же дня. Исключили из прикрытия всех «молодых». Чуть позже выяснилось, что так напрягаться и не требовалось: на Ланке находилось двенадцать исправных машин у румын, четыре из которых остались на земле и не успели взлететь. Все-таки примеряли по себе, у нас, как у полка ПВО, кроме батальона аэродромного обслуживания, есть батальон ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения и связи), благодаря которому полк и добился успехов в обороне. А у румын с этим делом положение было швах. Они нас проспали. Удалось ударить на взлете, дело решила в основном группа прикрытия ударной эскадрильи. Все 12 машин были сбиты или уничтожены на взлетке и рулежке. Ударная уничтожила три ангара, топливохранилище и позицию про-

тивника. Плюс подавила шесть огневых точек противника. Без потерь мы отошли в Болград. И сели перевооружаться и обслуживаться. Тридцать самолетовылетов на расстояние 278 км, треть заправки не израсходовали. Топливо, как просил Константиныч, мы экономили. Я еще только сел и развернулся перед ангаром, как возле меня появился молоденький красноармеец в пилотке и с пистолетом на боку:

– Тащ лейтенант, вас начтаба зовет, срочно. – Буковку «Ша» я у него так и не услышал. Он ее глотал. Бегу на СКП, но по дороге вижу, что садится МиГ с моргающими АНО. Если они в воздухе моргают, то с неисправностью. Что, блин горелый! «Просралив все полимеры?» Мне же нужен исправный! Пропустив четыре машины с «коробочки», садится незнакомый мне самолет, напоминающий Як-1, но с двойной кабиной. Который подбежал к выкатившемуся за границу поля МиГу. А от СКП в мою сторону бежит целое отделение красноармейцев и механиков.

– Тащ Суворов, нам приказали с вами бежать к МиГу.

Ну, побежали! Задачей отделения было дважды приподнять крыло истребителя. Я и, насколько я понимаю, Владимир Иванович Иванов им тоже помогали. Под крыло воткнули стойку и вручную открыли замок стойки шасси, после этого аккуратно положили самолет. Все отбежали, Владимир Иванович щелкнул фотоаппаратом. После этого крыло еще раз приподняли, поставили на аварийную стойку и подняли его до места, пока не щелкнул замок, и крыло освободили от

стояночной стойки.

– Витя, ночью пришел приказ машины сжечь и следовать в город Рыбинск, поездом. Нас переформировывают в ЗАП на «яках». Еще одну перегоню в Булгарийку, чтобы не на один аэродром садиться. Вот суки! 57 новеньких МиГов в костер. Немцы где-то прорвались и что-то перерезали, в общем, наше топливо там сожгли, а нам его много дней не подвозили, и летчиков готовых для «мигов» у них нет. А своих переучить – топлива не дали. Это твой, если помнишь, двигатель заменили и облетали. «Мишку» твоего под креслом нашли. Второй, Михалыча, подгоню, тоже с новым движком. У вас единственных было топливо в баках. Говорил же, блин, что без железной дороги – это не подскок! Третий не перегнать, ему вот этот козел шасси подломил, – он пальцем показал на молоденького летчика. – Все, рад был увидеть. Ты как?

– Да с боевого, еще не отошел.

– Жарко было?

– Не очень, но шея болит, покрутить ею пришлось.

– А мы так и просидели! На Бахмутке кто-то мост сжег, так что отрезали нас от железной дороги, и машин на площадке не осталось. Так что отомсти за нас за всех. Давай, отгоняй машину, не дай бог налетят. Да, вот держи! – он передал фотографию какой-то накидной гайки с не завязанной проволоочной контролкой. – На заводе не законтрили, вот у тебя топливо и ушло.

Я вспомнил, что в летной книжке была вынужденная по-

садка в пятницу вечером. Какое это сейчас имеет значение? Но запас карман не тянет, пригодится. Я занял место в машине, перед посадкой отдал «бывшему» командиру подтверждение на сбитый «мессер». Мне его уже засчитали, а ему пригодится.

Опять приходится приводить мое представление о МиГ-3, восстановленного на НАЗе, и изделия Московского авиационного завода № 1. Подкачал вручную топливо и масло, дал воздух и включил магнето. Ну, да, это не «ишак». Плюс пять огневых точек. И АФА-И. А радио потрескивает! Непорядок! Но сегодня этот треск придется слушать. Владимир Иванович запустил движок вслед за мной, предварительно посадив пассажира в заднюю кабину. Но вначале они пропустили меня, затем развернулись и пошли на взлет. А меня начали «обслуживать», читая талмуд из заднего лючка. Я продолжал оставаться в машине и разбирался с настройкой АФА-И. Затем вылез из машины и посмотрел установки на приборе. Аккуратно погладив новую машину по боку, пошел в штурманский класс готовиться к вылету. Физическая карта нужна и прогноз погоды. Перед уходом попросил проверить кислород и кислородную систему. Глянул на время, оставалось полтора часа до вылета. Успею. Заодно прочел от корки до корки наставление по эксплуатации и сунул его в карман на всякий пожарный. Через час десять глазами проводил свою эскадрилью, ушедшую на штурмовку Бобок, а за двадцать минут до вылета у меня появился ведомый.

Старший политрук Дима Хохлов, политрук нашей эскадрильи, оказался с допуском на МиГ-3 и успел перегнать из Бугарийки второй МиГ 146-го РАП. Его закатали в соседний крытый капонир и заправляют. А он прибыл за получением задания.

– Куда идем? – заинтересованно спросил он.

– Фетешти, Когэлничану и авиашкола в Констанце, оттуда домой. Допуск к высотным есть?

– Есть.

– Тогда пошли одеваться. Там карту перерисуешь.

– Хорошо.

Это целая процедура в то время: правильно одеться для высотного полета. Имеет значение всё! Здесь же крутится врач полка, который, замерив у нас давление и заглянув нам в рот и нос, подписал допуск и распечатал две упаковки нижнего белья. При нем сменили на себе все, а он проверил, что ноги перед этим у нас были сухие.

– Все, ребятки, дальше самостоятельно!

Напяливаем на себя подштанники из верблюжьей шерсти, такие же свитера бежевого цвета, как у водолазов, только швы у нас обрабатываются иначе. Надеваем кожаные штаны с мехом вовнутрь, унты, берем с собой куртки, планшеты, ремни и идем в автобус. Нам ходить противопоказано и запрещено. Сели, тронулись к капонирам. Там, опять-таки, стоит «санитарка», а доктор замеряет нам пульс. Не забалуешь! Все, куртка, жужжит ее молния, проверяем наличие пи-

столе́та и второ́й обоймы́ в карма́не. Перебрасываем через голову планшетку и нам протягивают зимние шлемофоны. Их одеваем уже в кабине и с запущенным двигателем. Кстати, надо мужиков попросить сделать лифт для кресел, очень неудобно смотреть вперед. Проверяем связь между собой и с СКП. И получаем добро на рулежку. Выкатываемся и взлетаем. Пока отопление в кабину не подаем. Вираз и уходим в набор. На высоте 6000 закрываем фонари, приоткрываем обдув фонаря и через пару минут включаемся в СКУ. Время я засек и чуть подрегулировал подачу кислорода, уменьшив ее. На 14-й минуте полета я перевел машину в горизонталь. Идем под самым потолком, но не на нулевой, чуть ниже. Идем на Бобоку, снимем результаты удара, затем просмотрим еще одну крупную авиабазу в Алексени, она в пределах досягаемости для нашего полка, дальше будет основная цель, две запасных и возвращение домой. Всего пятьсот восемьдесят километров или 52–54 минуты полета. Обе машины пятиточечные и малость неустойчивые по курсу, так что работенки было много, но на точку прибыли вовремя, наши заканчивали работать, Хохлов снял это безобразие на пленку. Мы повернули на юг, легли на курс 190. Через шесть минут Дима отработал второй раз, сняв работу впустую зенитной артиллерии в Алексени. Мы прошли чуть дальше, до реки Лаломица, и только там повернули на восток. Судя по всему, нас пытались перехватить «ярки», видели их взлет, но сами самолеты так и не появились рядом с нами. Дальше

работал камерой я. Противодействия нам не оказывали. Но у Фетешти пришлось доворачивать на глазах у противника, так как там расстояние очень небольшое до базы Когэлничану. Еще на подходе я обнаружил звено каких-то истребителей, поднимавшихся к нам. И, судя по всему, подняться они успевали. Шли они шустренько, и это были не румыны, явно у тех таких самолетов, да еще с такой высотностью, не было. Но высота 12 тысяч, и маневры здесь довольно ограничены. Скорость мы держали 600 километров, поэтому, подав сигнал «Плюс» по радио, я прибавил, топлива было много, даже трети не выработали. Немцы перли «буром», в лоб. Одна пара была немного выше другой. А в лоб они лезут напрасно: у них три точки, у нас – пять. По весу залпа мы их превосходили примерно втрое. Но ввязываться в бой совсем не хотелось. Поэтому быстро приказал Хохлову подтянуться по дистанции и занять позицию по фронту чуть ближе и ниже.

– Оба работаем по ведущему, как понял.

– Понял тебя, понял.

Когда по немцу шарахнули из десяти стволов, ему это дело очень не понравилось! Но предпринять что-либо он уже не успел, а его ведомый шарахнулся вниз. Ведущий второй пары понял просчет первого и встал на вираж вправо, немцы провалились, как по высоте, так и по скорости, а мы ушли в море и вернулись с одной групповой победой. Ну а что делать? Нас же в разведку посылали, а не гоняться за «мессерами». Чисто по скорости мы их опережали, так что догнать



они нас просто не смогли. Но из-за высокой скороподъемности ребята они опасные и шустрые. Они преследовали нас почти до Измаила, втроем, я уже собрался повторить фокус с залповой стрельбой, но у Каталоя они, видимо, нас потеряли, там облачность появилась, отвернули и начали спускаться.

Третий вылет, по плану, я должен был выполнять на своей машине и в составе полка. Там предстояло работать у земли и по земле, поэтому МиГи брать не стоило, но Рудаков, после нашего доклада, решил все по-другому. Нам сняли АФА-И, облегчив машины, пересчитали время подлета, и мы должны были увести немцев подальше от атакующего румын полка. Подходить мы были должны с моря, уводить немцев вначале на юг, а потом в море по дуге. Там у них должен был состояться отход по топливу. После их отворота нам давали возможность немного повеселиться. У нас радиус вдвое превышал немецкий.

В этот раз пришлось «драпать» от целой эскадрильи немцев, уводя их в сторону моря. Причем дразня их и подзадоривая, подставляя хвосты. В целом все получилось именно так, как предсказал командир. Немцы взлетели дружно, четырьмя швармами, полный штаффель. Одно звено было чуть более шустрым, скорее всего, использовало GM-1. По скорости на этой высоте оно проигрывало нам совсем чуть-чуть. За счет этого отстали три остальных звена, но топливо закончилось первым именно у него. Отпускать их совсем не хотелось, и, как только они убавились и начали отставать,

последовал крутой вираж, и мы пошли в атаку. А их ведущий практически одновременно с нами, чуть раньше, дал им команду возвращаться. Они пошли влево, и мы в ту же сторону. Кошка превратилась в мышку. Мы их нагнали, снижаясь, и ударили сверху по обоим ведущим – и сразу в боевой разворот. А «мессы» за нами не пошли. Время, конечно, летнее, но купаться вместе с самолетом – не самое приятное занятие. Они надеялись, что у остальных горячего больше. Подходившую четверку мы встретили лобовой атакой, от которой немцы отказались и начали отход с пикированием, состязаться в этом мы, к сожалению, не смогли: в наставлении четко оговаривался запрет на превышение скорости в 700 километров, и прозрачно намекалось, что длительное пикирование «вредит вашему здоровью» из-за малых углов разворота винта. Этот маневр МиГ выполнить не мог. Воспользовавшись этим – удрал последний из головного шварма. И мы смогли нанести лишь минимальный ущерб: три машины. Кстати, нам засчитали за два вылета только одну групповую победу: у обоих техники «забыли» заменить пленку в фотокинопулеметах. Сняли АФА-И и ушли, а на вылет нас поставили вне плана. Так что приложить к заявке было нечего.

Полк вернулся полностью, но троих летчиков пришлось отправить в госпиталь. Поставленная задача была более или менее выполнена. Нам вновь поставили АФАры, и еще раз слетали на разведку. По фотографиям насчитали более два-

дцати сожженных, подбитых бомбардировщиков. В воздушном бою сбито и повреждено пять истребителей IAR-80. Хорошо отработали. Однако, судя по всему, начальству этого показалось мало. И, вместо того, чтобы объединить наши усилия с более мощными, в ударном плане, самолетами, нам поручили атаку Ясского аэроузла. А это – практически на пределе нашей дальности. По прямой – 180 км! А ведь требуется топливо, чтобы собраться, дважды, и на «коробочку», ведь разом не сесть. Но начальство как взбеленилось, видимо, там дела идут «не очень».

– Тащ лейтенант! Вас к командиру полка!

– Иду, – ответил я подошедшему посыльному.

Идти не хотелось. Явно опять пошлют куда-нибудь, а техников на МиГах нет! От слова «вообще». Того и гляди, «долетаемся». День, правда, не кончился, и к вечеру обещали перевести на эти должности «лучших техников полка». Но полученное приказание требуется вначале выполнить, а потом скулить. Захожу в штаб, а там просто столпотворение красных и синих лампасов, сплошное командование, так что возражать – себе дороже. Судя по стоящему ору, они вовсе не награждать полк приехали. А стоило бы! Попытался протиснуться вперед и доложиться, да куда там. «Начальство» плотной стеной окружило командование полка, и те вели бой, прижатые к задней стенке кабинета. И, судя по накаленной обстановке, проигрывали его. Пришлось поднять руку и помахать ею, чтобы привлечь внимание командира. Заме-

тил это более высокий «опер», чуть подтолкнул Рудакова и глазами показал на меня, но первыми на это отреагировали генералы. Это кто-то из них приказал уничтожить самолеты 146-го РАП, вместо того, чтобы пополнить новыми машинами полки двух дивизий. Пришлось представляться:

– Старший летчик первой эскадрильи младший лейтенант Суворов. Разрешите обратиться к командиру полка?

– Не разрешаем! Вы сегодня вели разведку в районе Констанцы?

– И вчера тоже.

– Что тоже?

– Вчера в 21.45 имел боестолкновение с противником в районе города Констанца.

– И? – грозно спросил незнакомый генерал-полковник.

– Третье звено первой эскадрильи сбило шесть и повредило два минных постановщика «Юнкерс-88А». Полет предпринимался по просьбе командования авиацией Черноморского флота. Была сорвана постановка неконтактных мин в районе Севастополя.

– Значит, Севастополю вы помогаете, а Одессе – нет?

– Если разгром румынского авиакорпуса в течение трех с небольшим суток, силами одного полка ПВО – это не помощь Одессе, то да, не помогаем, и горшки ни за кем не выносим.

– Какие горшки?

– Ночные. На аэродромах «Когэлничану» и «Школа авиа-

торов» до восьмидесяти самолетов противника, меньшая часть с румынскими, а примерно две трети с немецкими опознавательными знаками. А сегодня ночью кто-то издал приказ уничтожить 57 новейших самолетов МиГ на аэродромах Теплица и Тарутино, вместо того, чтобы починить маленький деревянный мостик и дать туда топливо.

Воцарилось полное молчание. Сказать генералам оказалось нечего. Тарутино всего в 70 километрах от Болграда. Его не бомбили, потери были только в первый день войны.

– А вы откуда это знаете?

– Переведен из 146-го РАП 22 июня в 22.30. Моя бывшая эскадрилья стояла в Тарутино. Большая часть новых самолетов были складированы там.

– С этим разберется третий отдел округа, требуется проинформировать разведку в районе авиабазы Яссы.

– Нет там никакой авиабазы. Там полевой аэродром, недавно сделанный немцами, его прямо с реки видно. А румынские авиабазы находятся здесь, три из которых мы сегодня разгромили. Причем – самостоятельно, без привлечения бомбардировщиков нашей дивизии, хотя самолетов с возможностью подвески бомб и ракет у нас осталось четырнадцать штук. У нас полк ПВО, а не штурмовой.

– Бомбардировщиков у нас в дивизии практически нет, – твердо сказал генерал с авиационными лампасами.

– Если посылать пятый БАП без прикрытия в Галац, то скоро от них ничего не останется.

– Да кто ты такой, чтобы обсуждать руководство?

– Старший летчик первой эскадрильи, восемь боевых вылетов, шесть воздушных боев, девять сбитых лично, три в группе, три не засчитано. Как раз у Констанцы.

– Так, вы нам зубы не заговаривайте, лейтенант. Требуется провести воздушную разведку в районе Ясс!

– Я не полечу четвертый раз на необслуживаемом самолете, брошенным кем-то после того, как у него вытекло все горючее. Ни одного техника с допуском к МиГ-3 в полку нет. Что касается нашего полка, то произвести налет на Яссы он не в состоянии: до Ясс, напрямую, сто восемьдесят шесть километров. Наш боевой радиус – 220. На «работу», сбор и «коробочку» остается десять минут полетного времени. Чудес не бывает. Если, конечно, целью данного совещания не является уничтожение полка, который мешает бомбить войска и Одессу, и составляет основу ПВО данного района.

Такого ответа никто из присутствующих не ожидал!

– И это вы говорите мне, командующему армией и командующему округом?

– Вам, товарищ генерал-полковник, вы требуете от нас невозможного. Здесь головой думать надо и прикинуть, предварительно, что можно сделать. Понятно, что удар готовят именно оттуда. Но они работают ночами. Мы же тот район как свои пять пальцев знали, 146-й РАП. И сбили меня над ним, в 03.56 22 июня. Третьим на этой войне, но первый «мессер» в ней – я направил в землю. Но 146-го РАПа

больше нет. Есть два разведчика с АФА-И, все, что осталось от этого полка. Нет техников, они нужны срочно. Но снимать полк с этого направления – нельзя ни в коем случае, иначе все аэродромы на Аккермане немцы просто вынесут. Здесь еще только одна эскадрилья Дунайской флотилии, восемь «ишаков», и все. А все линии связи ВНОС – нашего полка. У нас в подчинении батальон ВНОС. Все они идут сюда, вот в эту комнату. Это для тех, кто не знал. А так: будут техники, разведку проведем. Ночью, когда нас не ждут. Разрешите идти?

## Глава 7. «Разборка», которой не было

Несколько ошарашенное наездом, начальство меня отпустило, тем более что лететь было не на чем, оба «мига» сейчас в ПАРМ перекачивают. Какая-то фигня творится с переключением баков, из-за этого чуть не навернулся в крайнем вылете: ушла продольная центровка, машина практически прекратила слушаться рулей глубины. Но выяснилась пикантная подробность устройства нашего штаба: на выходе меня подхватил под руку начальник третьего отдела полка лейтенант ГБ Спиридонов. Видать, из его кабинета прекрасно слышно, что происходит у командира. А может быть, все слишком громко разговаривали.

– Ты что творишь, лейтенант? Мне сейчас прикажут арестовать тебя!

– А, значит, вы займетесь мостиком в Тарутино?

– Да нафиг мне твой мостик нужен? При чем здесь он?

– Мне вчера, когда договаривался со своим бывшим полком, обещали голову открутить, если я его не верну после разведки, а утром фактически передали две лучшие машины с разведывательной аппаратурой, чтобы их спасти, а заодно и нас. Коли вы тут все слышите, вы же в курсе того, что вчера так же обсуждался вопрос штурмовки Ферешты? В курсе?



– Ну, в курсе, и что?

– Полку давали задание пройти мимо немцев в Когэлничану, а возвращаться мимо двух тех баз, которые мы утром ощипали. Такое впечатление, что полк кому-то мешает на этом направлении. Вот и займитесь!

– Да пошел ты! Меня самого схарчат, если я в этом направлении копать начну.

– Ну, вот точно так же думают и они! Я их натуру очень хорошо знаю, довелось плотно пообщаться, когда меня женить надумали, шантажируя прижитым неизвестно от кого ребенком. Чем только ни грозили, и звание скинули до минимума. Так что не берите в голову. А разведку выполнять не на чем, обе машины в ПАРМе, там какая-то коза с крапом переключения расхода топлива. Похоже, трубки перепутаны или пробка не стандартная. Я уже падал на этой машине, второй раз не хочется.

– Лейтенант! Ко мне!

– А это кто?

– Комдив, – шепнул Спиридонов и пошел вместе со мной.

– Младший лейтенант Суворов, первая эскадрилья.

– Ну-ка, зайдем сюда, – он показал рукой на кабинет начальника 3-го отдела. – А ты мне его личное дело представь!

Полковник уселся за стол хозяина кабинета, оставив меня стоять перед столом. Чуть крякнув, раскрыл уже не тоненькую папку.

– Откуда же ты на мою лысую голову взялся, такой бор-

зый, – прошептал он, водя пальцем по моей анкете. – Тебе известно, что в армии существует устав?

– Да, товарищ полковник. И за его нарушение могут наказать, но не за что!

– За отказ вылететь на разведку.

– Ну, обслуживают самолеты, разберутся: почему положение крана не соответствует реальному расходу топлива, полетим. Никто от полета не отказывался. Не на чем. А инструкция по эксплуатации запрещает поднимать в воздух самолет с неисправностью топливной системы. Хотите полюбоваться? – я достал из планшета переданную мне фотографию незаконтренной накидной гайки основного расходного бака. – Вот из-за этого в прошлую пятницу пришлось совершить вынужденную посадку, а после этого меняли двигатель на моей машине. Места сесть не было, а планирует МиГ с изяществом утюга. Три с половиной тонны утюжок. И в крайнем вылете у обоих, вместо заднего основного танка, топливо пошло из надмоторного. Чуть не гробанулись, в воздухе пришлось перепускать самотеком. И связь фактически отсутствует, одни хрипы.

– Так это у всех, – отмахнулся комдив.

– В нашем полку мы эту проблему решили. Штатных 150 километров еще не добились, но уже больше сотни получили. Еще более точно: я решил. Полтора суток – и решение найдено. А промышленники это дело так до сих пор и решают. Тут такое дело, товарищ полковник: хочу британский

прицел рефлекторный попробовать, а мне даже снять его запретили, с машины, которую я и подбил. Непорядок! Трофей, в первую очередь, должен доставаться тому, кто его добыл! Древнейший закон войны.

Полковник оторвался от чтения.

– Что за прицел?

– С «харрикейна» румынского. Я его подбил, и он на вынужденную сел, мы его сюда притащили.

– Зачем?

– Посмотреть, что за зверь, разобраться, как у него установлена радиостанция, ну и всякие разные приспособы опробовать. Они с немцами уже давно воюют. Например, зеркала заднего обзора, прицел, движок у него, кстати, маленький, но мощный, а вот планер, особенно корень крыла и центроплан, сделаны через одно место.

– Надо посмотреть, а там решим. Так говоришь, девять – лично, три – в группе и три не засчитано?

– Заявки все в личном деле, а в предпоследнем вылете я должен был лететь на своем «ишачке», а майор Рудаков это дело переиграл, и мы со старшим политруком Хохловым вылетели на «мигах». Оказалось, что пленку в фотокинопулеметы зарядить не успели. У нас только две коробочки для них, запасных нет, заранее этого не сделать.

Полковник внимательно прочел заявки и подтверждения, рассмотрел кадры и бумаги, приложенные к заявкам.

– Ну, здесь, конечно, вопросов нет, летчик ты хороший,

может быть, лучший в ВВС, с самым большим счетом на сегодня. Но твой длинный язык может довести тебя до цугундера. Ты это понимаешь?

– Тащ полковник, вам-то проще всего: 146-й разведполк в вашу дивизию не входил. Вы за это не отвечали и никакого отношения к этому вопросу не имеете. Я задал вопрос не вам, а тем, кто допустил уничтожение техники целого полка. Да еще и лучшего в округе. Как ветеран полка, а я в нем летать учился, в первом составе, мне, например, жутко обидно, что рядом с нами его не будет. И этот полк мог сопровождать 5-й БАП к Яссам. Там были собраны лучшие летчики трех округов! Половина полка – орденосцы. А им все обрезают и топлива на учебу выдавали в час по чайной ложке. 67-й летал, каждый день и помногу, а мы – сидели. Не было топлива и запасных частей. А ЗиП остальных трогать не смей! Теперь весь этот ЗиП – в костре. А нам говорили, что каждый МиГ стоит 370 тысяч. Три штуки – миллион трудовых рублей. Ущерб – более двадцати миллионов. А почему, кстати, нет начальника ВВС армии? Почему нам задачи ставит Черевиченко, напрямую? И действует, как будто эскадрон командует? Насколько я понимаю, десант 24-го был высажен «без него»? Слышал эту перепалку в открытом эфире.

Полковник молчал, долго и упорно... Молчал и начальник будущего «Особого» отдела...

– Ладно, успокойся. Объявляю замечание за допущенную бестактность по отношению к руководству армией. Иди, со-

бйрай свой самолет. Техников пришло из 69-го ИАП. – Полковник взял трубку и куда-то позвонил, назвав незнакомые позывные. – Через полчаса будут. Иди! И в штабе глаза не мозоль!

– Есть! – я выразительно посмотрел на Спиридонова, тот изобразил полное равнодушие к происходящему.

Виновники отбыли из части через полчаса. В результате нам с Хохловым засчитали по одной личной и одну групповую победу. В заявке, рукой Галунова, было написано: подтверждено по телефону службой наблюдения флота по докладу с подводной лодки ЧФ. А я стал обладателем накладного бронестекла, трех зеркал заднего обзора и рефлекторного ночного прицела, правда, отградуированного в ярдах, а не в метрах. Но лучше, чем ПСП-1, мутное стекло которого даже днем не позволяло нормально видеть цель. Естественно, что «дело» открывать не стали, так как там корячилась расстрельная статья, и не одному, а многим начальникам бывшего Одесского военного округа. Да и в Москву уже ушли по трем направлениям: и по линии ВВС, и по линии ПВО, и от лица командующего авиацией Южфронта, сведения о том, что завелся у них результативный «лёдчег», вдохновляющий остальных участников войны на правый бой.

С машиной тоже разобрались: в пробке крана, вместо левосторонней «Г»-образной проточки, слева были вкручены бронзовые шпильки, а справа не было резьбы для заглуш-

ки. На обеих машинах. В результате положение крана не соответствовало его положению. Это приводило к появлению «тяжелого носа», причем не всегда, а только если не используешь положение «из всех баков». В первом вылете, из-за тяжелого заднего бака, машина рыскала по горизонту, и мы перевели кран в раздельное положение, что привело к тому, что чуть не грохнулись оба, потому что машину начало тянуть вниз постоянно, хотя рыскание по курсу исчезло. Заменяли кран, убедились, что он работает нормально, и поставили фильтры и оплетку на цепь радиоумформера. Больше проблема с шумами нас не беспокоила. Закрепили и герметизировали 57-мм накладку из бронестекла на лобовую часть фонаря, три панорамных зеркала заднего обзора, установили и пристреляли новый прицел. Ночью слетали по заданию командарма и сняли подготовку к наведению переправ в среднем течении Прута. Кстати, в этом месте оборонительные районы практически отсутствовали, и немцы прекрасно это знали. Существовали Нижнепрутский и Вернепрутский УРы. Здесь находился их стык, доты которого поголовно не были готовы. Ворота для пробития пенальти. Кстати, задолго до нас, еще 22 июня, вторая эскадрилья 55-го полка соседней дивизии там летала и произвела не менее качественную разведку, выполненную будущим трижды Героем Советского Союза Покрышкиным и его звеном, в составе Дьяченко и Миронова. Они же провели разведку Ясс. Но в 20-й «смешной» дивизии существовало только два лег-

кобомбардировочных полка на Су-2, которые, как и «пешки» пятого полка, летали без прикрытия, несмотря на то обстоятельство, что в дивизии было достаточно истребителей: два полка, с двойным комплектом самолетов. Но они летали тройками, то есть мелкими группами, и пересекать границу им запрещали. Но это так, к слову. Мост Эйфеля в районе Унген находился в целом состоянии. Никто его не взрывал и не бомбил. У немцев все было готово для прорыва на Кишинёв. Снимки мы сдали и в штаб фронта, и в штаб армии. Нас по поводу Ясс больше не дергали. Командованию мы сумели доказать, что наш полк меньше всего годится для штурмовых ударов. Теперь мы занимались практически только ПВО района, тем более что вместо румын, начали летать «юнкерсы». Ночами. На Одессу. Но тем не менее подготовили и провели еще три штурмовки румынских авиабаз: в Текуче и двух больших аэродромов в Фокшанах. Надо отдать должное Дмитрию Павловичу Галунову, потому что после того разговора нам на многих машинах сменили консоли на фанерные, что солидно увеличило скорость «ишачков», и было прислано большое количество РО, ракетных орудий. Теперь из пятидесяти двух оставшихся машин – тридцать шесть могли нести подвесные баки или бомбы, и шесть-восемь ракет, правда, только 82-мм.

Двадцать девятого утром чуть не сломал себе зуб на завтраке. Внутри пирожка с мясом оказался игровой кубик.

Моему возмущению не было предела. Что за фигня!!! Чуть ли не диверсия. Оказалось, что пять кубиков положили поварахи, чтобы сделать «счастливые пирожки». Подбил их на это наш «комиссар», замполит полка. Но кубиков обнаружили только четыре. Разломали оставшиеся пирожки, там пятого не оказалось. И только когда комиссар объявил, что обладатели «счастливого пирожка» сегодня получают освобождение от полетов и увольнительную в город (шел седьмой день войны и было воскресенье), нашелся еще один «счастливец», который тихонько и не возмущаясь вытащил сюрприз из пирожка и сунул его в карман. Он вообще сам по себе тихий, и летчика совсем даже не напоминает. Все время проводит с книжкой, увлекается поэзией и страшно не любит «столкновения» по любому поводу, кроме боя. Там он меняется до неузнаваемости, и у него уже три сбитых бомбера. Яков Курочка. Довольно смешная фамилия наложила свой отпечаток на замечательного парня из четвертого звена нашей эскадрильи. Еще пять увольнительных разыграно в Булгарийке среди летчиков 3-й и 4-й эскадрилий. Последнее время дневные налеты практически прекратились. Только ночью или поутру. В дальнейшем от кубиков отказались, поварахи стали применять чесночную или луковую начинку, чтобы случайно не повредить зубы летчикам. Комиссар выделил и машину, которая отвезет и привезет нас обратно. Против увольнения я ничего не имел: развеяться тоже надо. Тем более что лично слышал, что комиссар с кем-то догово-



ривался, чтобы ради нас устроили танцы до упада в местном кинотеатре. Так что заботу о нас проявили, и среди первых счастливицев оказался и я.

Отсутствие во всем округе РЛС и смена маршрута подхода к цели противником превратили ночные дежурства просто в издевательство над личным составом. Отсидеть четыре часа ночью в тесной кабине самолета и, в лучшем варианте, успеть подлететь к Одессе, когда противник начал отход после бомбометания. Положение несколько улучшило размещение звуковых пеленгаторов на острове Змейном, но долго пост не просуществовал, его разбомбили. Но это было чуть позже. Мы сами выдавили противника в те сектора, в которых мы были малоэффективны. Впрочем, как и вся структура нашего ПВО. Нам с Хохловым не везло, хотя мы дежурили подряд две ночи. Вылетали на перехват один раз, и даже подвесили под крылья по шесть ракет, но перехватить противника не получилось. В первый раз, следуя указанным курсом и точно придерживаясь рекомендованной высоты, мы залезли в большое облако и вернулись ни с чем. Второй раз барражировали в указанном районе, но никого обнаружить не смогли. В обоих случаях это была попытка перехватить противника над морем и до удара по Одессе. Крайний вылет был этой ночью около 23 часов. Не получается пока у «слушачей» ничего. Да и у нас – тоже.

Машину подали в 11.30. Когда сажались у столовой, то

к машине подбежала подавальщица Вика, которая сунула мне в руку сложенную бумажку и, вся зардевшись румянцем, убежала, пару раз обернувшись на ходу. Весь персонал столовой – вольнонаемные, и ходят они вовсе не в форме. Они – жители Болграда и окрестных деревень. Среди них большое количество болгар, точнее, болгарок. Вольнонаемных мужчин в полку нет. Вика обслуживает нашу эскадрилью вместе с еще тремя девушками: Петрой, Светленой и Зорницей. В особых симпатиях ко мне замечена не была. В записке было приглашение посетить в обед их дом по такому-то адресу и пообедать там. Написано было, что мама меня знает. И что к трем часам она сама освободится. Из-за «ночного образа жизни» полка вольнонаемные тоже вели такой же, двенадцатичасовой рабочий день (раньше был восьми), он позволял иметь всего две смены поварих и подсобных работниц. Но фактически все они работали 14 часов в сутки. У нас самих: две смены по готовности № 1, в самолете или под ним, и две по готовности № 2. Остальное отводилось на отдых. Но это официально, тревоги объявлялись всему полку, вне зависимости от смен, если дежурная смена обнаруживала большие силы противника, с которыми требовалось разбираться всем полком или всей эскадрильей. Полковых тревог давно не было, базируемся в половинном составе на двух площадках. Есть варианты и аэродромы базирования для полного рассредоточения, вплоть до пары самолетов. Но пока справляемся с тем давлением, которое ока-

зывает на полк противник. В таком варианте обеспечивается большая возможность для отдыха летного состава. Все-таки стационарный аэродром, нормальная столовая, нормальные койки с постельным бельем и прочие удобства, вплоть до парикмахерской. Быт, конечно, отличается от тех условий, к которым я привык на гражданке, но не сильно отличается от того, что было в частях во время моей службы. Машина тронулась, и пятеро «счастливчиков», предварительно осмотренные старшиной, командиром эскадрильи и замполитом полка, поехали навстречу своему счастью. Их сегодня до двух часов ночи не будут волновать сирены и взлетные ракеты, не будет надобности вслушиваться в голос из наушников. Не требуется постоянно оборачиваться, хотя, даже в кузове машины, они все, в том числе и я, периодически оглядывают горизонт. У моего отца эта привычка сохранялась всю жизнь, хотя он продолжал служить на современных самолетах и тыл ему прикрывал штурман наведения, как всем.

# 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.