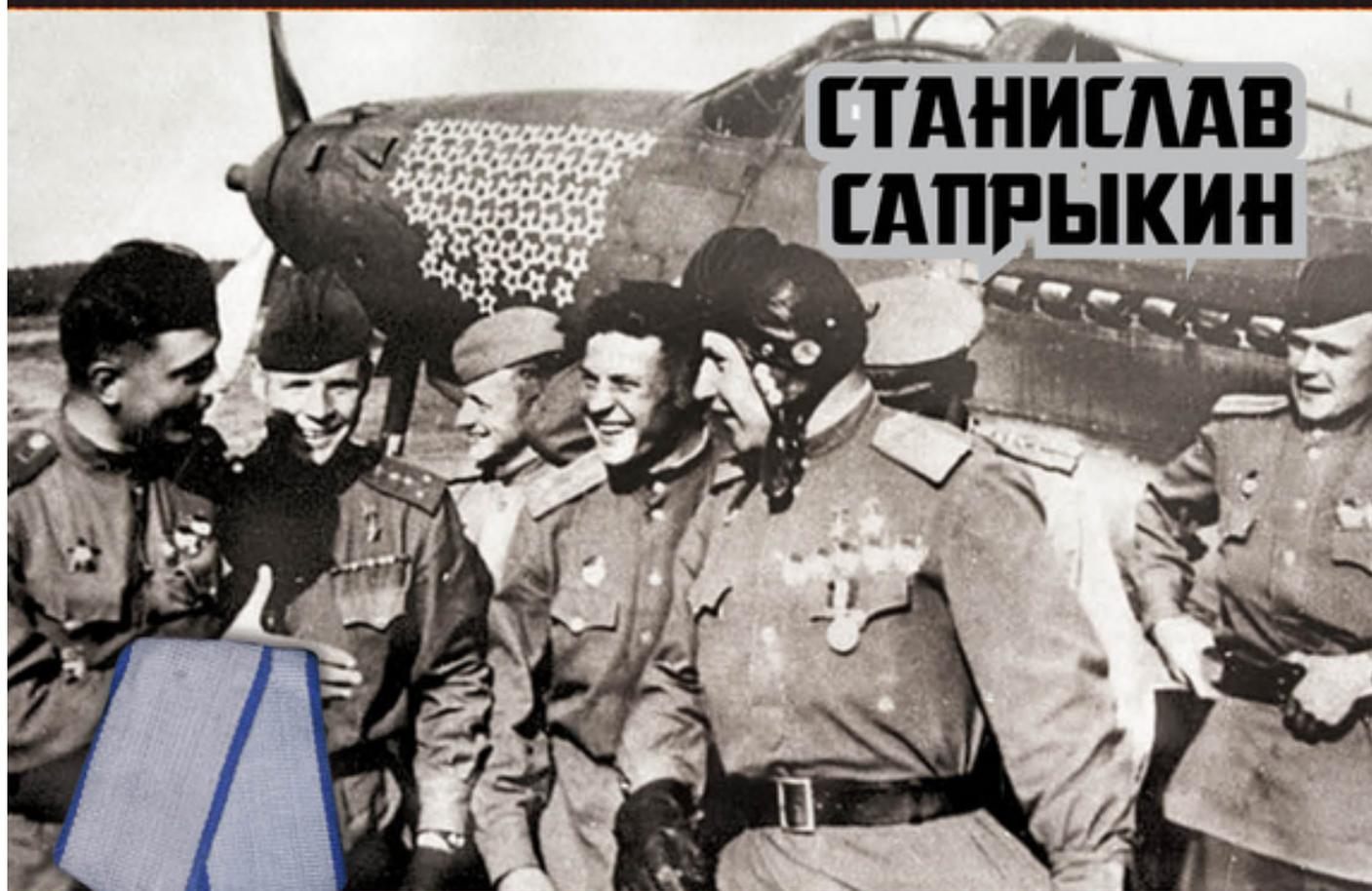


# ДЕНЬ ПОБЕДЫ

СТАНИСЛАВ  
САПРЫКИН



# СТАЛИНСКИЕ СОКОЛЫ

ВОЗМЕЗДИЕ С НЕБЕС

День Победы (ЭКСМО)

Станислав Сапрыкин  
**Сталинские соколы.  
Возмездие с небес**

«Алисторус»

2015

## **Сапрыкин С. Р.**

Сталинские соколы. Возмездие с небес / С. Р. Сапрыкин — «Алисторус», 2015 — (День Победы (Эксмо))

Великая Отечественная война, как и всякая война, стала небывалым толчком в развитии военного дела, особенно авиации. В начале XX века над полями сражений летали неуклюжие «этажерки», а авиация носила чисто вспомогательный характер. А уже в годы Великой Отечественной авиация пережила настоящую революцию: преобразилась техника, ремесло авиатора превратилось в смертельное искусство. Крымский военный историк Станислав Сапрыкин представляет уникальное исследование. Уникально оно как по объему материала, так и по особому авторскому стилю изложения. Через судьбы конкретных летчиков историк проводит нас через всю войну, все великие сражения и основные вехи в истории авиации, которые выпали на этот период. Книга издается впервые и станет настольной для всех интересующихся историей Великой войны.

© Сапрыкин С. Р., 2015

© Алисторус, 2015

# Содержание

Предисловие	6
Небесный тихоход	9
Сухопутный летчик морской авиации	24
Конец ознакомительного фрагмента.	47

# Станислав Сапрыкин

## Сталинские соколы. Возмездие с небес

© Сапрыкин С.С., 2015

© ООО «ТД Алгоритм», 2015

\* \* \*

*К 70-летию окончания Второй мировой войны неизвестным  
летчикам посвящается*

## Предисловие

Сборник историко-художественных рассказов-дневников «от первого лица» о летчиках Второй мировой войны, написанных в стиле экшен, но не лишенных попытки философского и морального осмысления происходящего, посвященных «маленькому» человеку. Не героям, поднимающим в атаку полки под шквальным огнем, и не трусам, срывающим с себя командирские нашивки при приближении противника, – и о тех, и о других сказано достаточно много. Рассказы посвящены людям, которых иногда пренебрежительно называют «серой массой», фаталистам – возможно, не считающим себя полноправными хозяевами собственной жизни и часто идущим по воле обстоятельств, но зато смотрящим открыто в лицо судьбе, людям, которым нечего стыдиться. Таких простых грешных, но все же честных и хороших людей всегда больше, чем закоренелых подлецов или выдающихся героев. Они есть везде и в любые времена, тема авиации взята мной просто как близкая по духу и опыту.

Большинство из нас, закончивших хотя бы среднюю школу с оценкой по истории не ниже удовлетворительно, могут сказать, что достаточно хорошо знают историю второй мировой войны. причины, страны, географию, сражения и даже некоторых полководцев. Но ведь война – это не только эпические битвы или экономические свершения, война – это, прежде всего, судьбы миллионов конкретных людей, их изменившиеся покалеченные жизни. Конечно, были и такие, кому «война – мать родна», были и такие, для кого война стала «звездным часом». Сколько обычный человек, не занимающийся предметно историей, может назвать фамилий, ну скажем, советских летчиков – не больше десятка, немецких, английских, американских и прочих – и того меньше, и это будут имена самых выдающихся, известных и прославленных. А ведь были десятки тысяч летчиков, прошедших всю войну и уцелевших или успевших сделать всего несколько боевых вылетов, и за каждой неизвестной нам фамилией – судьба человека, такого же, как и мы с вами.

Не всегда знаешь, каким бы был ты, оказавшись на их месте. Еще в детстве я был очарован авиацией и всем, что с ней связано. И сейчас я помню дни, когда отец брал меня на аэродром и разрешал сесть в пилотское кресло пассажирского Ан-24, а его коллеги, всегда веселые, добродушно-снисходительные, уверенные в себе люди в красивой форме шуточно говорили. больше ешь, а то до педалей ноги не дотянутся. Не в обиду для людей других, не менее важных и интересных профессий, авиаторы всегда ассоциировались в моем сознании с элитой любой нации (где-то я слышал подобное выражение). Большинство летчиков всего мира – это открытые, честные, смелые и благородные люди, конечно, не ангелы, лишенные недостатков, свойственных каждому из нас, но лучшие, подлецы в авиации просто не выживут в прямом и переносном смысле.

Как известно, настоящие качества человека познаются в испытаниях. Трудно привести в пример более серьезные испытания, чем те, что выпали каждому отдельному человеку в годы Второй мировой войны. Мой дед по отцовской линии, учитель математики, был призван в авиацию и после укороченных курсов попал на фронт в качестве летчика-истребителя. Он был сбит над территорией, занятой противником, смог пройти через линию фронта, но был осужден и отправлен в лагерь под Челябинск. Чтобы не пострадала семья «врага народа», он вынужден был отказаться от родственников, и связь с ним оборвалась.

С каждым годом все меньше участников великой войны могут самостоятельно рассказать о событиях той эпической битвы. Настанет день – и в живых не останется ни одного свидетеля, и только сама война кровавым дымным рубцом застынет в истории человечества. Как человек, увлекающийся историей и авиацией, предлагаю сборник рассказов о ратных буднях летчиков той колоссальной мясорубки, сжирающей десятки тысяч жизней ежедневно. Я писал не о подвигах прославленных и известных асов, их имена навечно вписаны в историю авиации.

Я старался описать события глазами простых летчиков, безусловно, внесших и свой вклад в успехи как той, так и другой воюющей стороны.

Прошедшее время позволяет мне не подходить предвзято и не делить всех на «наших» и «врагов», и с той, и с другой стороны были, прежде всего, живые люди с достоинствами и недостатками, с жестокостью и благородством, и с той, и с другой стороны их возвращения ждали семьи, родные и близкие.

Меня всегда поражало своей глубиной стихотворение Александра Твардовского «Я убит подо Ржевом», в котором описана роковая судьба никому не известного солдата. Сражения выигрывали сотни харизматичных героев, но их победы не были бы возможны без участия таких вот десятков тысяч «винтиков», от которых «до конца дней этого мира не осталось, ни петлички, ни лычки» – «серой массы», идущей за ними, а ведь эти «летающие щепки» тоже были живыми людьми! Многие из этих простых «винтиков» апокалиптической машины убийства не дотянули до конца войны, многие попали в авиацию относительно случайно, но, влюбившись в небо, несли на своих плечах груз ежедневных боевых вылетов, смерть товарищей, победы и разочарования. Они делали ошибки, они совершали подвиги. Их имена есть в каких-то архивах, но они никогда не станут известны широкой массе потомков. Таким, не ставшим первыми, но делавшим ежедневную черновую работу рядовым труженикам фронтового неба посвящаются мои рассказы.

В мажорных фильмах про героев  
С хорошим радостным концом  
Герой – виват, без геморроев —  
С красивым волевым лицом

Пройдет без страха и упрёка  
Весь путь до орденских побед,  
Без сожаленья иль намека  
Исполнив родины завет.

В реальности все по-другому.  
Запал горит, да жизнь одна,  
Отдав «привет» родному дому,  
Не разобравшись, чья вина,

Сорваться в бездну, за которой  
Лишь мрак, густая тишина!  
Никто не хочет смерти скорой.  
Ни молодость, ни седина.

Когда огонь ведут зенитки,  
Когда «охотник» сел на хвост,  
Твоя судьба весит на нитке  
И шепчет зло. «Пропал прохвост!»

Пусть сердце в пятках, как у зайца  
И пальцы скрученные в шиш,  
Летишь и держишься за яйца,  
Потеешь, трусишь, но летишь!

*(Из дневника одного летчика)*

## Небесный тихоход

После окончания училища в начале 1940 года младшим лейтенантом я прибыл для прохождения службы в бомбардировочный авиационный полк, базировавшийся в Борисполе и Гоголеве. Полк недавно вернулся из Польши, где осуществлял транспортные операции, пилоты имели большой налет и хорошую подготовку. Уже при мне, правда, без моего участия, полк действовал в Бессарабии, высаживая десанты.

В течение последующего года я ввелся в строй в качестве пилота-командира самолета ТБ-3, налетаю вместе с налетом училища сорок часов одиночных полетов по кругу и по маршруту и сто пять часов в строю, в том числе на учебные бомбометания.

11 июня 1941 года мы с остальными эскадрильями полка должны были убыть в летние лагеря, но, вместо того чтобы перелететь к месту летней дислокации, почему-то двенадцать самолетов нашей эскадрильи разобрали, погрузили на составы и вместе с регламентными частями отправили в неизвестном нам направлении. Возможно, подумали мы, нас хотят переручить на новые ТБ-7. На следующий день нашу эскадрилью в количестве более ста человек летного и технического состава посадили на поезд и в обстановке строгой секретности отправили в западном направлении, сообщили только, что нас выводят из состава 18-й авиадивизии и переводят для усиления 15-й смешанной авиационной дивизии Киевского ОВО, дислоцированной в районе Львова и не имеющей своей бомбардировочной авиации. Выдвижение к границе объяснили подготовкой к очередным учениям «для повышения боевой готовности».

Мы, конечно, люди военные, но к чему такая секретность, почему бы ни перелететь самостоятельно, в чем задача предстоящих учений? Впрочем, подобные вопросы не сильно беспокоили меня и мой экипаж, состоявший, кроме меня, из правого пилота, штурмана-бомбардира, двух стрелков-младших техников и старшего техника.

Прибыли мы на аэродром местечка Комарно, находящийся в сорока пяти километрах юго-западной Львова. Туда же доставили и двенадцать разобранных ТБ-3. В Комарно должен был находиться 66 ШАП, но к нашему прибытию штурмовики были переведены на аэродром Куровице.

Кроме личного состава нашей эскадрильи, на аэродроме находилось порядка пятидесяти красноармейцев охранения, использовавшихся также в качестве грубой «живой силы» при сборке самолетов. Сборку начали в повышенном темпе, при отсутствии трактора и системы козлов на краю аэродрома выкопали несколько больших ям с откосами, куда укладывали секции самолетов, соединяя их болтами. 18 июня обстановка частично прояснилась. наша эскадрилья согласно поступившей директиве приведена в боевую готовность, можем начать действовать в ближайшие дни, штурманы получили предполагаемый район боевых действий для изучения основных навигационных ориентиров на маршрутах. Однако подобное прояснение и директива о «немедленной боеготовности» дали нам больше вопросов, чем ответов. Район, принятый для изучения – это огромная территория от польских Сувалок до румынской Констанцы. Изучить такую территорию с маршрутами подходов и ориентирами за короткое время невозможно, хотя полк и имел опыт действий на сопредельных территориях. Поэтому командир эскадрильи посоветовал уделить особое внимание изучению района, близкому к львовскому выступу. Грубешов-Туробин-Аннополь-Дембица-Лютовиска-Прешов-Попрад-Тыргу-Мереш. Но зачем, это территория наших союзников – немцев, ладно еще румыны? Когда мы уяснили, что наши тяжелые бомбардировщики секретно перебазируются к самым западным границам, мы могли предположить даже такой фантастический вариант, как атаку английского Суэцкого канала или самого Лондона, правда, для осуществления последнего потребовалось бы увеличить экипаж и делать две промежуточные посадки в Европе на территории Германии. Но ведь немцы – наши союзники, тогда зачем изучать район распо-

ложения их частей? Получается, война – не с английскими империалистами, а с немцами – неизбежна и может начаться в ближайшие дни! 21 июня был обычным трудовым днем, учитывая секретность нашего пребывания в Комарно и темп сборки самолетов, нас не отпускали в увольнительные даже по выходным. Вечером после построения личный состав разошелся на отдых. Мой экипаж, вошедший в дежурное звено из трех самолетов, успел отдохнуть днем, поэтому я и штурман отправились к замаскированной стоянке своего самолета, над заправкой которого еще с обеда хлопотали техники. Шутка ли, на полную заправку ТБ-3 требовалось до четырнадцати часов, плюс загрузка бомбового вооружения и заливка воды в систему охлаждения моторов. Маскировка, конечно, была весьма условной, учитывая огромные размеры наших воздушных линкоров, – для укрытия целой эскадрильи ветками потребовалось бы вырубить весь лес в округе, что само по себе демаскировало аэродром. Хорошо, что вместе с самолетами была доставлена специальная маскировочная сетка, частично прикрывающая бомбардировщики. К полуночи звено было заправлено, в самолеты зачем-то загрузили повышенную бомбовую нагрузку – две тысячи восемьсот килограммов фугасных авиабомб. Рассчитывая, что дежурство пройдет без происшествий, экипажи звена отправились в штабной блиндаж покемарить.

22 июня 1941 года в 01.30 нас разбудил дежурный по аэродрому совместно с командиром эскадрильи. Поступил звонок из штаба КОВО вскрыть «красный» пакет. Сегодня возможно внезапное нападение немцев. Пока обсуждали полученную информацию, на аэродром поступил звонок – война! Вылет через двадцать минут, цель – удар по аэродрому Лютовиска.

Штурман прокладывает маршрут, это менее ста километров от нашего аэродрома почти на польской границе. Лютовиска – аэродром базирования немецкой авиации, а тревога не учебная, неужели война?! Сто километров для ТБ – это ближний бой, можно штурмовиков посылать, три наших бомбардировщика могут сбросить больше восьми тонн смертоносного груза, значит, полномасштабная война! Излишней суеты не было. В ходе короткой предполетной подготовки командир звена дал указания следовать за ним с курсом взлета до набора высоты тысяча метров, затем, собравшись звеном, сразу ложиться на боевой курс, продолжая набор до двух тысяч метров. Бомбометание производить группой, с высоты два километра, на приборной скорости сто пятьдесят километров в час, без дополнительного маневрирования над аэродромом. Остальные расчеты в полете.

Два километра для ТБ-3, несмотря на его малую полетную скорость – это уже за пределом точного бомбометания. В ходе учебных и проверочных полетов, где все направлено на достижения максимальной точности, мы бомбили бетонными болванками с высот восемьсот – тысяча пятьсот метров на скоростях от ста пятидесяти до двухсот километров в час. Но в условиях возможного противодействия со стороны противника, командир хочет сделать нашу атаку менее опасной, впрочем, и два километра не спасут от пушечного зенитного огня.

Экипаж занял свои места, один за другим заработали автостартеры моторов, включилось внутреннее освещение и навигационные огни. Ночь выдалась очень темной. Не помню, чтобы я попадал в такие условия в учебных полетах. Проверяем коротковолновые радиостанции, радиопеленгаторы, компасы.

Взлетаем, нагруженный ТБ с трудом отрывается на скорости сто километров в час. После взлета, а наша машина взлетала третьей, я сразу потерял впереди летящую пару, хотя дистанция между моим и впереди летящим самолетом не должна была быть более пятисот метров.

Набираем тысячу метров, через десять минут полета по указанию штурмана разворачиваюсь на боевой курс и продолжаю набирать высоту. Два километра с бомбовой нагрузкой наш «летающий барак» будет набирать более двадцати минут. Наконец впереди вижу слабые огни своего звена. Догонять – значит идти на максимальной тяге, греть моторы. Выйдем на

цель самостоятельно. Ловлю себя на мысли, что войну я еще не прочувствовал, все идет как в любом учебном полете.

Штурман сигнализирует, что до цели пять минут. Гасим все ненужное освещение. Еще раз проверяю высоту и скорость. Бомбардир вносит последние корректировки в бомбовый прицел. При данных условиях полета истинная скорость приблизительно сто шестьдесят пять километров в час, поправка на высоту плюс сто метров. Главное – вести самолет равномерно, без кренов, тангажа и скольжения. В ночной темноте обнаружить аэродром – непростая задача, если только противник сам себя не выдаст. И он себя выдал. Услышав гул моторов двух первых самолетов, включил несколько прожекторных установок, заработала зенитная артиллерия. С этого момента я как будто потерял счет времени.

Ведущий, выйдя на точку сброса, дал команду открыть бомболюки.

Первый и второй самолеты, сбросив «роковой» груз, проследовали дальше до точки разворота. Расстояние между парой и моим самолетом было около километра, это приблизительно двадцать секунд. Я не видел результата их бомбометания, зато заметил, как один из наших самолетов отклонился от курса и с дымом, заметным даже в ночном небе, пошел вправо, теряя высоту. Страх я не испытывал, не потому что считал себя храбрецом, просто понимать что-либо в первом боевом вылете и одновременно делать свою работу, дав волю чувствам, я не мог. Сосредоточившись на приборах и органах управления, стараясь не смотреть в осветившееся разрывами небо, я вел свой самолет к точке сброса. Все, бомбы сброшены! Значительно полегчавший «барак» проходит над аэродромом противника чтобы, минуя опасный участок, развернуться и лечь на обратный курс. Звена больше нет, я не вижу ни первого, ни второго бомбардировщика. Зенитчики пристрелялись, самолет вздрагивает от ударов «градин», но летит, стараюсь набрать высоту, чтобы сбить расчеты зениток. Осматриваюсь, самолет догоняют огненные трассы – ночной истребитель. Это полная неожиданность, откуда у немцев «ночник»? Ночные вылеты на бомбометание считаются наиболее безопасными. Взлетел отчаянный одиночка, ориентируясь на огоньки наших выхлопов.

Мы миновали зону действия зениток, но истребитель продолжает настырные атаки, огненные трассы бьют по самолету, стрелки пытаются вести заградительный огонь, но попасть ночью в быстролетающий истребитель, не зная необходимого упреждения – сверхсложное задание. Внезапно падают обороты, а затем и загорается четвертый двигатель. Техник задействовал огнетушитель, четыреххлористый углерод потушил вырывающееся пламя, но двигатель поврежден, увеличиваю нагрузку на три оставшихся. Истребитель прекратил атаки, наверное, закончился боезапас или боится далеко уходить от базы ночью, идем домой, обходя территорию противника. Первый двигатель греется, возможно, пробит радиатор. Самолет медленно теряет высоту. Только теперь я начинаю понимать, что происходит. В голове вертится одно слово. «война»! К аэродрому подошли на высоте тысяча двести метров, на трех двигателях. Откуда у немцев ночной истребитель? На глиссаде зажигают посадочные факелы. Можно садиться. Пытаюсь выровнять самолет, но руль высоты не работает, полностью убираю тягу и, не создав нормального посадочного положения, падаю на обозначенную полосу. От удара самолет проседает, ломая тележки шасси и со скрежетом цепляя землю деревянными 3,5-метровыми винтами, останавливается. Возгорания нет, выбираемся из самолета. Результат нашего вылета, продолжавшегося один час девятнадцать минут. поврежден руль высоты, его эффективность меньше чем пятьдесят процентов от нормальной, самолет изрешечен, только в крыльях мы насчитали более двадцати пробоин от снарядов и пуль истребителя и зениток, при посадке ранен штурман, повреждены шасси и два винта, все двигатели требуют тщательной проверки и ремонта. Силовые элементы планера и крепления двигателей визуально не пострадали, все-таки ТБ-3 – крепкий самолет, но самое страшное. осколком или огнем истребителя убит один из стрелков-техников. По заявлению раненого бомбардира бомбы звена по аэродрому попали, эффективность вылета оценить невозможно, но, по огням и освещенным силуэтам на земле,

часть наших бомб «легла» на стоянку, как минимум один двухмоторный самолет и грузовой автомобиль или бронетранспортер горели. Результат не был сфотографирован. Наши потери. два самолета, что с экипажами – неизвестно.

Война действительно началась этой ночью, по отрывочным сведениям, немецкие войска при поддержке авиации перешли границу по всему фронту. Наш аэродром не бомбили, немецких самолетов над Комарно мы не видели.

Как только рассвело, наземные службы в количестве двенадцати техников, не считая красноармейцев, принялись за наш потрепанный линкор. В общей сложности были заменены два двигателя с винтами, руль высоты с тягами, тележки шасси, залатаны дыры и пробоины. Убитого стрелка похоронили на ближайшем сельском кладбище, раненого штурмана отправили во Львов.

23 июня 1941 года ночью мы получили задание разбомбить железнодорожный узел на территории Польши южнее Острува. Чтобы не лететь вчетвером, мой экипаж был доукомплектован штурманом и стрелком из нашей же эскадрильи, но из-за сложного ремонта самолета, продолжавшегося в авральном режиме более суток, вылететь под покровом темноты не получилось. Я высказывал некоторые опасения по поводу скоротечного ремонта, но мне при помощи мата объяснили, что другим самолетам эскадрильи поставлены иные задачи и надо лететь.

Взлетели в 6.15 в утренней дымке звеном из трех самолетов без прикрытия, как и вчера. По той же схеме после отрыва на малой высоте постарались как можно быстрее покинуть район аэродрома, на высоте одного километра легли на боевой курс. Главное – не встретить истребителей противника!

Сегодня я пристроился к звену без проблем слева от командира с интервалом и дистанцией в пятьдесят метров и с дистанцией сто и интервалом двадцать пять метров от второго борта.

Пока набрали два километра, оказались над территорией с немцами. Заработала зенитная артиллерия, вокруг самолетов в смертельном гопаке закружились черные дымные разрывы. Командирский самолет задымил, сбросил бомбы, но с курса не свернул. Мы увеличили дистанцию и интервал. Зенитный огонь становится все более интенсивным, черно-красные разрывы все ближе. Второй самолет внезапно вспыхнул и, взорвавшись, развалился в воздухе, возможно, детонировал боезапас или топливо. Раскрытых куполов нет. Я понимаю, что сейчас буквально на глазах погибли мои товарищи, но могу только, стиснув зубы, лететь дальше, бомбить фашистскую сволочь. Командир сходит с боевого курса и правым разворотом, пытаясь выйти из-под огня, берет обратный курс. Значит, надо уходить. Внизу штурман замечает железнодорожное полотно, это не Острув, но вражеская территория, не прицельно сбрасываем бомбы, они падают в поле метрах в ста от железной дороги с разносом в несколько сотен метров. Полностью освобождаемся от нагрузки и разворачиваемся домой, пытаюсь следовать за командиром. Медленно снижаемся, чтобы подойти к своему аэродрому на минимальной высоте. Активная фаза вылета закончена. Мы не смогли прорваться через противовоздушную оборону немцев, теперь остается спасти себя и технику. Сегодня моему экипажу везет, видимых повреждений нет, начал перегреваться третий двигатель, возможно, это последствие скоротечного ремонта, снижаю на него нагрузку до семидесяти процентов от номинальной.

К аэродрому подошли на высоте пятьсот метров, так и не встретив в воздухе никаких самолетов. На глиссаде у командира возникли какие-то проблемы, и его самолет ушел с набором высоты на второй заход. Я сел первым. После вчерашнего приземления сегодняшняя посадка показалась, как на перину. Командир сел со второго захода, его самолет беспомощно остановился на полосе.

Еще при заходе я удивился, как хорошо замаскированы остальные самолеты, но сев, узнал, что остатки нашей эскадрильи получили приказ перебазироваться в тыл из-за угрозы захвата аэродрома наступающим противником. Вместо улетевших ТБ-3 в Комарно перебазиrowались И-153 штурмового авиаполка, несколько «Чаек» в виде дежурного звена уже стояли на краю поля.

Проблема с третьим двигателем была вызвана небольшим отверстием в радиаторе, возможно, проделанным осколком, что вызвало течь воды и перегрев. После ремонта третьего двигателя, погрузив остатки личного состава на свой и еще один оставленный для этой цели бомбардировщик, мы взяли курс на аэродром Николаевка. Уже на маршруте мы получили приказ следовать на аэродром Гоголев. ТБ-3 командира пришлось бросить в Комарно ввиду сложности ремонта, на который не было времени.

В конце июня наш бомбардировочный полк дислоцировался уже на аэродроме Грабцево под Калугой, куда был переведен после атаки немецкой авиации на Гоголев.

Фрицы упорно стремились выйти на рубеж Краслава – Полоцк – Витебск – Орша, с которого их бомбардировочная авиация была бы способна проводить налеты на Москву. Прикрывать столицу от немцев должен был 6-й ИАК ПВО Москвы. Задачи нашего полка. удар по аэродромам и переправам, танковым и моторизованным колоннам.

1 июля 1941 года наша эскадрилья получила приказ нанести бомбовый удар по колоннам противника у Борисова. Приказ получили с опозданием, когда уже начинало рассветать, и командир полка вынужден был отдать команду на утренний взлет, правда, договорившись с «соседями» и «верхами» об организации истребительного прикрытия.

Поднялись в воздух в 05.45, ясно, встает яркое июльское солнце, погода идеальная, но только не для нас – ночных бомбардировщиков. Вылетели двумя группами с некоторым интервалом по времени, я во второй. За нами поднялись в воздух «ястребки» – наше истребительное сопровождение. Они должны довести нас до линии фронта, где нас встретят истребители прифронтной полосы, сесть на дозаправку и «принять» нас на обратном пути, дальность И-16 с нашей не сравнить. Никакой линии фронта нет, немец быстро продвигается ударными танковыми колоннами в нескольких направлениях, стремясь охватить наши обороняющиеся части.

Идем на трех тысячах метров. Маршрут проходит южнее Смоленска. Между Смоленском и Оршей у «ястребков» заканчивается топливо, прикрытие отходит на аэродром «подскока», но нас никто не встречает, неужели напутали в штабах?

В пилотскую кабину зашел штурман сообщить, что первая группа уже отбомбилась и без потерь легла на обратный курс.

Выход на цель делаем с задержкой по времени с разных высот. Мы снижаемся до двух километров, хотя и это очень большая высота для атаки подвижных малоразмерных целей. Мы над целью. Где-то внизу в дорожной пыли на Могилев и Витебск двигаются немецкие колонны. При бомбометании главный в экипаже – это штурман. Задача летчиков – следуя его указаниям, вывести воздушный линкор на цель. Из пилотских кресел мы цели не видим, она накрыта носом ТБ-3, бомбардир из своей штурманской кабины видит все, что находится под нами, его главный прибор – ОПБ-2, в его же руках и механический бомбосбрасыватель.

То, что мы над целью, подтверждается редкими выстрелами полевой зенитной артиллерии, но выстрелы хилые – немцы на марше и не могут прикрыть себя стационарными зенитными батареями, надеются на господство в воздухе своих истребителей. Но и точно накрыть двигающуюся технику с такой высоты невозможно, бомбы падают в поле, не причинив вреда неприятелю. Разворачиваемся домой, а вот и «мессеры». Заходят сзади и начинают планомерно расстреливать. ТБ-3 даже пустой едва разгонится до двухсот километров в час, уйти от преследования невозможно, остается нервно огрызаться «дашками», быть убитым ох, как не хочется! Первым атакуют самолет командира. Наш самолет не успел пристроиться к звену,

идем на несколько сотен метров ниже, достается и нам. Клинит пулеметы одной из задних турелей, загораете второй двигатель. Старший техник из своей кабины внутри крыла подбирается к горящему двигателю, перебит топливопровод. Ему удается совершить подвиг – не выключая мотора, ликвидировать возгорание «Тайфуном» и через некоторое время заделать разрыв топливопровода. Наконец, появляется наша защита, истребители связаны боем, и мы можем следовать в относительной безопасности. Встаю, чтобы обойти самолет и осмотреть повреждения, на удивление, кроме нескольких пулевых отверстий в фюзеляже, все цело. Замечаю, что один из двигателей начал работать с перебоями – четвертый, и вскоре останавливается, дубовый винт бессильно крутится флюгером, не создавая тяги. Возвращаюсь в кресло, принимаем решение следовать в Грабцево на трех моторах. Самолет командира начинает снижение, следуя за ним, я замечаю, что у него стоят все четыре двигателя – полный отказ, теперь только вынужденная. У ТБ-3 надежная топливная система. каждый из четырех крыльевых бака разделен на три герметичных отсека со своими заливочными горловинами, перекрестное питание отсутствует, неужели огонь истребителей повредил все двигатели?

Самолет командира медленно планирует к земле, под нами лес, маневрируя змейкой, стараемся не упустить его из виду. Самолет падает на лес и загорается, членов экипажа не видно, можно найти площадку и сесть, но нам не взлететь на трех двигателях, и мы сами превратимся в заложников ситуации. Второй оставшийся самолет тоже поврежден, командир упал в районе Ельни, это тыл, наша территория, будем надеяться, что выжившим помогут.

Уже будучи в зоне Грабцево, мы увидели, что наш аэродром был атакован авиацией противника. Садимся сразу после удара, на аэродроме есть очаги возгорания. После посадки на рулении в нас врзается зазевавшийся И-16, повреждая правую тележку шасси, слава богу, нет пострадавших, в течение суток наш самолет починили.

Весь день я думал о самолете командира – что стало с экипажем, правильно ли мы поступили, что не сели на ближайшее поле и не оказали помощи товарищам. Через несколько дней стало известно, что экипаж погиб, и это была не единственная потеря того дня, с нашей стороны на данном участке фронта было потеряно пять истребителей сопровождения и прикрытия, «фрицы» потеряли три самолета.

Вечером того же дня мы получили новый приказ. нанести удар по железнодорожной станции Минск с целью воспрепятствовать подвозу горючего и боеприпасов немецким войскам железнодорожным транспортом.

02 июля в 0.30, меньше чем через сутки после предыдущего вылета, наше звено из трех самолетов поднялось в воздух и взяло курс на Минск. Запас времени позволял нам с рассветом оказаться на обратном курсе над территорией, не занятой немцами. Покинув зону Грабцево, мы пролетели над яркими огнями ложного аэродрома с имитацией посадочных костров – это наземные службы после сегодняшнего дневного налета создали в нескольких километрах от Грабцево «цель» для немецких бомбардировщиков.

Ночь, несмотря на легкую облачность, была ясной, с высоты двух километров вполне можно было различить извилистые отблески Десны и Днепра, отличить плотную темноту лесов от более светлых пятен полей. Темными и безлюдными выглядели населенные пункты – работала светомаскировка. На цель вышли без происшествий, но над самим Минском, уже как четыре дня захваченном фашистами, заработала зенитная артиллерия. Огнем противника был подбит один из наших самолетов, экипаж посадил самолет, но какая участь ждет их – плен. Промануться по хорошо известной стационарной цели невозможно, штурманы открыли бомболюки, и два наших оставшихся самолета, освободившись от бомб, пошли на противозенитный маневр с интенсивным изменением курса и высоты. После разворота по очагам возгорания я понял, что бомбы легли с большим разнесом. Мы нанесли удар не только по железнодорожной станции, но по городу, а ведь несколько дней назад это был наш город, там остались наши

советские люди, сколько их пострадало этой ночью от фугасок своих же бомбардировщиков? Недавно Минск бомбили немцы, а теперь мы довершаем начатое ими.

Мы вышли из зоны досягаемости зениток и легли на обратный курс. На Грабцево вернулись утром, другие бомбардировщики уже возвратились с ночных заданий, ночное небо – стихия тяжелых и медленных бомбардировщиков. Наш самолет сел без единого повреждения, хорошо, если это станет нормой. Все же один экипаж мы потеряли.

Весь оставшийся день летно-подъемный состав отдыхал, наземные службы готовили самолеты к следующим вылетам. проверяли количество воды и масла в системах охлаждения, заправляли бензином, загружали бомбы в кассеты. Ночь, вопреки ожиданиям, обошлась без вылетов.

03 июля в первой половине дня эскадрилья получила приказ нанести удар по колоннам немцев, форсирующим Березину. Наше звено взлетело в 12.45, истребительное прикрытие организовать не успели. Солнце – наш враг, но приказы не обсуждают.

Взлетели двумя группами со значительным интервалом, вызванным подготовкой большого числа самолетов. Когда наша группа только покидала зону аэродрома, первая – уже выходила на цели.

Над Березиной попали под сильный зенитный огонь. Попаданием был выведен из строя наш первый двигатель. Меньше чем через минуту был подбит второй самолет, экипаж спасся на парашютах над территорией, занимаемой немцами. Избавившись от груза, левым разворотом мы легли на обратный курс. Через минуту был сбит самолет командира. Осколком снаряда ранило нашего штурмана. Оставшись в одиночестве, мы повели самолет со снижением, стараясь быстрее покинуть зону обстрела. В правой и левой консоли зияло по сквозной дыре от неразорвавшихся снарядов, вышли из строя указатели скорости, продольного крена, высоты, но самолет управляем и летит на трех двигателях. Так и дотянули до Грабцево. На пробеге загорелся поврежденный первый двигатель, но после остановки самолета пожар быстро потушили. Хорошо, что нас не обнаружили немецкие истребители, первая группа потеряла два самолета из-за воздушных атак, заявив, что стрелковым вооружением повреждено до четырех самолетов противника, на нас у немцев просто не хватило истребителей.

После ужина летный состав получил право за заслуженный сон, вылетов этой ночью не планировалось. 4 июля после полуночи эскадрилья скомандовала подъем, экипажи трех бомбардировщиков собрали на командном пункте. Поступил приказ срочно нанести удар по железнодорожной станции Рогачев, занятой немцами, это западнее Бобруйска у Днепра. Взлетели в 2 часа 35 минут, прошло менее восьми часов после окончания предыдущего вылета. Ночь выдалась темной. Вскоре внизу справа остались огни ложного аэродрома. Вышли на цель, два первых бомбардировщика сбросили «груз», у нашего самолета возникли проблемы с бомбосбрасывателем, и я принял решение ввиду отсутствия противовоздушной обороны над Рогачевом, отстать от группы и выполнить второй заход. Сброс произвели с небольшим углом пикирования. На базу вернулись без происшествий. Всю оставшуюся пятницу мы получили возможность отдыха. Во второй половине дня, изрядно выспавшись, я с товарищем смог в первый раз с начала войны побывать в Калуге, прогуляться по набережной Оки и даже посетить ресторанчик на Старом Торгу, где еще можно было заказать графинчик армянского коньяка, столь любимого авиаторами. В часть мы пришли, когда уже стемнело.

Утром 5 июля получили задание нанести бомбовый удар по механизированной колонне противника, замеченной в пятнадцати километрах западнее в направлении Бешенковичей. Поднялись в воздух в 11.30. Нас сопровождало звено истребителей И-16, передавшее нас на траверзе Смоленска другому звену. За три минуты до цели в небе появилась пара фрицев. Над нами завязался воздушный бой. «Ястребки», используя численное преимущество, смогли связать.

Мессершмитты. Мы быстро избавились от бомб и развернулись на обратный курс, ни о каком прицельном бомбометании по колонне с высоты два с половиной километра не было и речи, мы просто ее не видели. Все бомбардировщики вернулись без повреждений. Истребители заявили о трех сбитых немцах при потере одного своего, но я думаю, эти данные сильно преувеличены. 6 июля около десяти часов утра поступила команда нанести удар по колонне фашистских танков, наступающих на Толочин по шоссе Минск-Москва. Взлетели в 10 часов 20 минут тремя ТБ-3. Впервые с начала войны наш полк собирался применить, кроме стандартных ФАБ-100 и ФАБ-50, фугасные бомбы крупного калибра на внешних подвесках. Из-за низкой точности попадания по малоразмерным движущимся бронированным целям ФАБ-100 оказались неэффективными, а фугас весом в тонну мог создать достаточное давление взрывной волны для уничтожения экипажей и техники на расстоянии.

С четырьмя подвешенными ФАБ-1000 самолеты оказались перегруженными – на пределе максимальной бомбовой нагрузки и взлетного веса. Сопровождение организовано, как вчера – звено из трех истребителей.

Еще до линии соприкосновения войск, когда «Ишачки» прикрытия выработали большую часть топлива, нас атаковали истребители. Сегодня они действовали нагло, явно подготовившись и вычислив наши маршруты. Одна пара отсекла наше сопровождение, вторая – начала планомерные атаки, заходя в хвост группе. Первым получил значительные повреждения ТБ-3, находящийся в центре, избавившись от бомб и отстав от группы, рисуя в небе коротким черным шлейфом, он попытался развернуться, но вошел в неуправляемое пикирование и врезался в землю, экипаж успел покинуть падающий самолет с парашютами. Истребители переключились на нас, идущих справа от командира. Задние стрелки попытались поставить заградительный огонь. Пули «фрица» забарабанили по дюралевой обшивке, нервы не выдержали, мы нарушили строй и, пытаясь маневрировать, оставив командира, повернули домой. Руль поворота не работал – возможно, перебило трос, первый мотор зачихал и остановился. Маневрируя тягой трех оставшихся двигателей, продольными и поперечными рулями мы дотянули до аэродрома и безаварийно посадили самолет.

Как оказалось, командир в одиночестве вышел на цель и, произведя бомбометание, вернулся домой. Экипаж сбитого самолета благополучно приземлился на парашютах и через некоторое время был доставлен в полк.

7 июля после обеда новые цели – немецкая танковая группа в районе Днепра перед Оршей.

Взлетели в 15.15 в составе эскадрильи – это первый налет с начала июля столь большой группой самолетов сразу. Причем задействован весь полк – по шесть самолетов от каждой из трех эскадрилий с интервалами взлета в сорок минут. Мы в третьей группе. Еще в начале войны в бомбардировочные части поступил приказ летать небольшими группами, беречь самолеты, на мой взгляд – абсолютно абсурдный. Учитывая низкую точность попадания по целям и отсутствие превосходства в воздухе, только большая группа бомбардировщиков может нанести эффективный удар и противостоять нескольким истребителям. Это третий день подряд, когда нас отправляют при солнечном свете, хорошо хоть над целью организывают прикрытия, но чудес не бывает, наверняка немцы опять вычислят наши маршруты. Обстановка на фронте требует гораздо более эффективного применения авиации, нас бы отправляли чаще, но подготовка ТБ-3 к последующему вылету занимает столько времени, что более одного раза в сутки отправлять нас на задание невозможно.

Эскадрилью прикрывает одно звено истребителей.

Тяжело разбежавшись, перегруженный ТБ-3 отрывается от земли.

Еще бы, ведь на каждый из его моторов приходится более одной тонны только бомб. Наш бомбардировщик – замыкающий группы, значит, первая мишень для истребителя, атакующего сзади, но пока до фронта далеко и можно расслабиться.

Чтобы бомбовый удар получился эффективным, то есть нанес значительный урон противнику, бомбометание по подвижным малоразмерным целям надо производить с высоты не более чем восьмисот метров, по неподвижным площадным – не более чем с тысяча пятисот, выше – это пустая трата боеприпасов и топлива и никакой поддержки наземных войск. Но чем меньше высота, тем мы уязвимей для зенитного огня, да и покинуть самолет на высоте менее восьми сотен метров все восемь человек экипажа могут и не успеть.

Как и вчера, и позавчера истребители фашистов вышли на нашу группу, но самоотверженные действия «Ястребков» не дали немцам произвести прицельные атаки. Атака наземных целей за счет большой группы самолетов сегодня была более успешной, чем предыдущие.

На обратном курсе, когда шли бес сопровождения, группу неожиданно атаковал одиночный «худой». Немец сделал первый заход, один из бомбардировщиков рухнул вниз. Немец попытался сделать второй заход, но, встреченный плотным огнем оставшейся пятерки, задымил и, отвалив, пошел со снижением в сторону своих. Больше потерь не было.

«Мессер» засчитали как сбитый, потери полка в этот день составили шесть самолетов. Вывод напрашивается только один. быстро продвигаясь вперед, немцы не могут организовать стационарное зенитное прикрытие своих войск, теперь нам надо опасаться не зениток, а истребителей противника. Летать днем и без сопровождения – это верная смерть!

8 июля, пятнадцать минут назад наступил семнадцатый день войны. Немцы захватили Сенно, это меньше чем сто пятьдесят километров от Смоленска и чуть более четырехсот километров до нашего аэродрома – постепенно мы превращаемся из дальней и тяжелой во фронтовую авиацию. Почему противник так продвинулся, в чем их успех, где наша армия, почему не остановила немцев еще на границе и не перешла в наступление, как нам обещали? Но ведь мы и есть Красная армия! Несколько часов на отдых, дозаправка и снаряжение самолетов, летим бомбить железнодорожную станцию Минск. Ночь ясная. Такой ночью хорошо видны наземные ориентиры и цели, но и мы тоже. Полет долог и однообразен. Высота три километра. Над предполагаемой линией фронта на земле видим редкий огонь ночных стычек. Снижаемся до двух тысяч метров, внизу извивается Березина, за ней Свислочь. Над Минском на шум наших моторов заработали прожекторные части, открыла огонь зенитная артиллерия. Самолеты, освещенные лучами прожекторов, не сходят с боевого курса, штурманы штурвалами открывают бомбоотсеки, фиксируют попадания фотоаппаратами. Уходим. Я вижу только самолет командира, пристраиваюсь, а где второй? Сбили, посадка на территории, занятой противником, еще не означает стопроцентного плена, можно в лес, в деревню, помогут свои. У нас повреждений нет. Вернувшись в Грабцево, нам пришлось уйти на второй круг, подождать, пока освободится полоса – свободные от боевых вылетов самолеты тренировались в ночных полетах. Фотографии зафиксировали точное попадание по стоянке фашистской техники, уничтожено как минимум одиннадцать автомобилей и прочих транспортных средств, потери в живой силе проверить невозможно – это самый удачный боевой вылет нашего экипажа с начала войны, для этого страна нас и готовила. Весь экипаж получит денежную премию. О пропавшем экипаже вестей нет. Потеря товарищей приносит боль, но к ней уже начинаешь привыкать. Кто-то предложил сделать доску, на которой отмечать даты и имена всех однополчан, не вернувшихся из боевых вылетов.

9 июля наши войска оставили Витебск, Псков и Житомир. Витебск – это пятьсот километров от Москвы. Теперь немецкая бомбардировочная авиация может наносить удары по столице и возвращаться обратно. Государственный Комитет Обороны принял «Постановление о

противовоздушной обороне Москвы». Нас переводят из Грабцево на аэродром Внуково, под защиту 6-го ИАК ПВО Москвы.

На утреннем построении командир эскадрильи в торжественной обстановке зачитал список летчиков – младших лейтенантов, кому раньше установленного срока выслуги присваивается очередное звание лейтенанта. Теперь и на моих петлицах красуются два красных эмалевых квадрата. Принимаю это как награду за вчерашний ночной вылет, жаль, обмыть времени нет.

В восемь часов утра, сразу после построения, взлетаем всей эскадрильей. От Грабцево до Внуково «рукой подать», но в нашу задачу входит сбросить боеприпасы окруженным частям в районе Гомеля, а затем вернуться и сесть во Внуково. С учетом возможного маневрирования это почти тысяча километров, такой перелет может занять до семи часов, и лететь надо днем, чтобы точно выйти на точку сброса.

И истребители на таком расстоянии нас не поддержат.

До Гомеля долетели спокойно. На точку сброса выходим по одному с круга на высоте двести метров, чтобы добиться максимальной точности. На обратном пути нас на встречных курсах атаковали две пары фрицев. Командир эскадрильи попросил помощи у авиации фронта, но до зоны действия наших истребителей надо еще долететь. Эскадрилья сомкнула строй на высоте пятсот метров, ошестившись турелями «Дашек». Справа сбоку наш ТБ пытается атаковать немец, но встреченный дружным огнем сразу трех спаренных установок, он ныряет под нас и быстро врезается в землю. Все произошло за несколько секунд. Мы сбили фашистский истребитель! Над фронтом нас встретили свои, вызвав бой на себя и дав нам возможность уйти. Все бомбардировщики долетели до Внуково, у некоторых были лишь легкие повреждения обшивки, погибших в экипажах не было. При посадке на незнакомый аэродром мы значительно повредили левую плоскость, зацепив ею на пробеге какое-то строение. Но самолет отремонтировали еще до темноты. Кто сбил «худого» из стрелков моего экипажа, непонятно, огонь вели все. Командир полка пообещал подать ходатайство о награждении всего экипажа Орденами Красной Звезды.

В ночь на 10 июля погода резко испортилась, пришел фронт, началась ночная гроза. Рулежки и грунт быстро раскисли. Подъем в пять утра. В 6.30 вылетаем тремя самолетами на Витебск, цель. немецкие танковые группы, наступающие в сторону Духовщины. Другие самолеты эскадрильи без дела тоже не остались.

Над Внуково плотная облачность, но по прогнозу западнее будет с прояснениями. В любом случае высота полета и выход на цель будет не выше полутора километров. У нас возникли проблемы с запуском двигателей, и мы отстали от своей группы. На взлете сильный порыв бокового ветра чуть не сносит тяжелый самолет с полосы, парусность то у нас огромная. Мы так и не догнали группу на маршруте, решили выходить на цели самостоятельно. Истребители сопровождения должны были встретить звено над Смоленском, но из-за раскисших аэродромов взлететь не смогли. При подходе к Смоленску облачность стала значительно реже, погода улучшилась. Внезапно мы были атакованы одиночным немецким истребителем, смогли отбить первую атаку, немец почему-то не стал дожимать и ушел в свою сторону. В одиночестве мы вышли на Витебск, на окраине города штурман и передний стрелок одновременно заметили соединение вермахта,двигающееся в направлении на Смоленск. Для захода с правильным для бомбометания курсом нам необходимо было сделать разворот над окраинами города. Проходя над Витебском, попали под огонь стационарной зенитной батареи, позиция была подходящая, и мы, оставив колонну, нанесли бомбовый удар по позициям зенитной артиллерии, как минимум, уничтожив одно орудие с личным составом.

Часть обшивки получила легкие повреждения, третий мотор не выдавал полной мощности, опасаясь атаки истребителей, мы нырнули в спасительную облачность и взяли курс на Внуково. Сегодня все самолеты вернулись на базу.

11 июля погода постепенно наладилась, напоминая о прошедшем дожде была только мокрая земля. С фронта опять тревожные вести. немцы, танками окончательно сломав нашу оборону в районе Витебска, начали наступление на Смоленск. Полк получил новые цели. В 12.00 тремя самолетами, загрузив более четырех тонн бомб, вылетаем бомбить танковые дивизии, идущие от Витебска. Это почти там же, где были вчера. Сегодня нас сопровождает звено новеньких МиГов 6-го ИАК. Их дальность позволяет довести нас до целей и прикрывать до выхода в свой тыл.

Воздух после грозы чистый, прозрачный, удивляюсь, что в такую погоду нас не приветствуют немецкие истребители. Они появились в районе Витебска, кажется, группа двухмоторников Me-110 с мощным вооружением. Истребители, прибавив обороты, пошли на перехват. Наша группа, обнаружив танки, быстро производит сброс и уходит из района воздушного боя. Летя над территорией, уже занятой немцами, звено попало под огонь крупнокалиберной артиллерии. Один самолет, разваливаясь в воздухе от прямого попадания нескольких снарядов, начал неуправляемое падение, экипаж пытается спастись на парашютах, по количеству раскрывшихся куполов понимаем, что живы далеко не все.

Быстро меняем курс, пытаюсь выйти из зоны обстрела. Осколком разорвавшегося снаряда легко ранен правый летчик, повреждено некоторое оборудование кабины. Снижаемся, между Яновичами и Демидовом замечаем оружейную перестрелку между наступающими немцами и нашими частями. Проходим на низкой высоте и уходим домой, у командира технические проблемы сообщает, что будет садиться на промежуточный аэродром, мы идем на Внуково. Кроме потерянного ТБ, ни один из Мигов домой не вернулся.

После тяжелых боев июля наш полк была временно переведена в Среднюю Азию на отдых на место дислокации 34-БАП, вооруженного двадцатью самолетами СБ. Однако уже к началу октября мой экипаж одним из первых вернулся из сравнительно тихого Среднеазиатского военного округа в Москву, в пекло ВВС Западного фронта. Перебазирование всего полка с матчастью планировалось к десятому октября. А пока мы влились в эскадрилью бомбардировщиков дальней авиации, базирующуюся во Внуково.

Обстановка была хуже некуда. После захвата Киева и Смоленска фашисты, прорвав оборону в районе Юхнова, готовились ударом с Юга захватить Москву. В летных частях панических настроений не было, но все понимали, что для Родины настал критический момент. или «мы», или «нас», причем решиться это в ближайшие недели. Я очень хотел побывать в столице, в которой не был с детства, но нагрузка с первых дней прибытия в новую часть не позволила проведению подобной экскурсии. Ко всему перечисленному, где-то потерялся мой наградной лист за июльские вылеты.

Полк, в котором предстояло действовать нашему экипажу, вступил в войну с июля. Перед входом в столовую я обратил внимание на установленную под навесом черную доску наподобие школьной, на которой жирным мелом были написаны даты и фамилии личного состава – потери полка с начала войны, прямо как хотели сделать мы. Я показал свою слегка помятую тетрадь новому комэску, тот ответил. если хочешь – веди! Только прячь и никому не показывай, если особыты узнают, что делаешь записи, могут и дело завести. На войне всякие дневники запрещены! Думаю, что вести планомерный отчет о действиях всего полка сейчас времени не будет, если что, после войны попробую изложить все в более литературной форме, но какие-то моменты буду записывать и сейчас.

Наступило 4 октября 1941 года, я в составе дежурного звена, в ночь спать не ложимся, возможен боевой вылет.

Цели уточнили только под утро. передовые танковые части, замеченные в направлении Тулы по дороге из захваченного Орла. Взлет на 5.00. Ночь была ясная, но холодная, октябрь

в Подмоскowie – это не Ташкент. Кожаное пальто не спасает от озноба, по дороге к самолету быстрее надеваю шлем. Почему-то вспоминается вкус азиатских дынь и тепло Узбекистана.

Атаковали немцев с малых высот, над целью сами были атакованы большой группой истребителей. Фрицы сразу же связали наше прикрытие, сбив один самолет. Мы тянули на восток, но уйти в ясную погоду при свете уже наступившего утра от скоростных машин возможности не было. Первым был сбит самолет командира группы, что с экипажем, неизвестно. Немец заходит на соседний ТБ, стрелки ведут заградительный огонь. В этот момент еще один «Мессершмитт» заходит на соседа, пытаемся закрыть самолет товарища собой, огонь пушек принимает наш центральный отсек, где находится кабина бортехника и задние стрелковые установки. Фашист делает еще один заход, теперь уже выбрал нас, третий двигатель загорается. Старший техник должен принять меры для тушения, но ничего не происходит. Открываю дверь в общую кабину, техник безжизненно склонился над пультами управления двигателями, по лицу течет кровь, поднимаю его за плечи, прикасаясь к телу, понимаю – убит. Возвращаюсь на место, двигатель продолжает гореть, у оставшихся моторов падают обороты, огонь в любую минуту может перекинуться на баки, медлить нельзя. Мы над своей территорией, но даже если нет, в такие секунды некогда оценивать последствия поступков, действовать приходится по инстинкту, мы уже не боевая единица и самосохранение требует покинуть горящую машину. Даю команду на покидание и, убедившись, что живые оставили самолет, прыгаю. Приземлились вчетвером недалеко друг от друга, самолет скрылся за лесистым холмом, ни взрыва, ни пожара мы не увидели, странно, неужели двигатель потух при ударе? Думаем, что делать. Местность пустынная, лесок, холмы, по карте определили, что мы где-то севернее Мценска, на границе Орловской и Тульской областей, ни противника, ни наших здесь нет. Несколько минут спорили, искать ли упавший самолет, согласились – не стоит. Решение далось с тяжелым сердцем, но тратить часы на поиски и похороны членов экипажа – а то, что остальные были убиты еще до падения самолета, мы не сомневались – никто из выживших не хотел. Откровенно говоря, мы боялись прихода немцев, которые с начала войны демонстрировали удивительные способности к продвижению, хотя расстояние между нами и передовыми частями вермахта не могло быть менее пятидесяти километров. Стали продвигаться в сторону Тулы. Через несколько часов вышли к деревне Полтево. Сообщили местным жителям об упавшем самолете, попросили похоронить товарищей. Из Полтево на подводе крестьянин довез нас до большого поселения Чернь, там почти под дулом пистолета мы заставили местного председателя выделить нам полторку до Тулы, куда попали уже в темноте. Из Тулы через комендатуру связались с Внуково, откуда подтвердили наше существование, дальше на машине в Москву, куда за нами прибыл транспорт из полка. В часть мы прибыли поздней ночью и сразу спать. Утром будут доклады и объяснительные. Только с утра мы по-настоящему оценили вчерашние события. Как командир я потерял сразу и самолет и четверых членов экипажа, с которыми прослужил и пролетал больше года. Вчерашний вылет не ограничил свою кровавую жатву только моим экипажем, самолет командира группы пропал без вести, третий ТБ вернулся весь изрешеченный, в экипаже есть раненые, но стрелки утверждают, что бортовым оружием сбили один «Мессершмитт», хорошо, если ту самую сволочь, которая нас вчера так уделала.

5 октября новое тревожное сообщение. немцы заняли Юхнов.

Эскадрилья приказали совершить налет на наступающую с Мосальска немецкую мотомехколонну. Принимаем новый самолет, экипаж укомплектован. На долгое знакомство времени нет, в лицо друг дружку знаем – и ладно. Взлетели в 13.30, страха после вчерашнего не было, скорее сосредоточенность, первый раз в жизни я пожалел, что не летчик-истребитель, хочется немцев рвать руками. Впрочем, где-то я слышал, что ненависть затмевает разум, нужно успокоиться и делать свою работу. Видимость хорошая, осень еще не успела задождить. Колонну нашли, но бомбометание произвели с большой высоты, оценить результаты сложно. Маневрируя, легли на обратный курс. Сегодня вернулись без потерь.

6 октября в 8.45 вылетаем эскадрильей атаковать немецкие танки севернее Вязьмы. Нас сопровождает звено истребителей. Когда мы проделали только половину маршрута, самолеты других эскадрилий уже возвращались с ночных заданий. При подходе к цели нас попытались атаковать истребители. На боевом курсе не до маневрирования. Быстро сбрасываем бомбы, второй заход невозможен, и поворачиваем вглубь своей территории, меняя курсы, пытаемся обмануть истребители. Когда подходили к Можайской линии, нас атаковал одиночный фриц, вывалившийся из-за облаков. Сделав одну безрезультатную атаку, но получив дружный отпор из всех пулеметов, немец, потеряв интерес к повторным нападениям, отправился восвояси.

Я всматривался в расстилавшуюся под нами пожухлую природу, в которой все говорило о наступлении скорой холодной зимы – военной зимы. Что будет, если немцы возьмут Москву? Конечно, потеря столицы еще не означает поражения в войне! Москву уже брали и поляки, и французы, но были разбиты силой русского духа, так и не постигнув, не овладев широтой окружающих бескрайних просторов Матушки-Руси, в которой и мороз, и дороги, и вся природа словно восстает против любого завоевателя.

Эскадрилья вернулась без потерь, истребители выполнили свою задачу ценой потери двух самолетов и сбив один истребитель противника.

7 октября узнаем, что фашисты замкнули кольцо в районе Вязьмы, в окружение попали десятки наших дивизий, Ржевско-Вяземского рубежа обороны уже не существует, и войска срочно отводятся на Можайский рубеж. От Вязьмы до Внуково меньше чем двести километров, теперь не только бомбардировщики, но и немецкие истребители могут атаковать наш аэродром. Перевод бомбардировочного полка – дело хлопотное, на случай дальнейшего продвижения противника к Москве нас переводят из западного сектора в восточный – в Люберцы. Перелетели ночью. Под утро шесть самолетов эскадрильи загрузили медикаментами и боеприпасами. Нужно оказать экстренную помощь окруженным войскам западнее Вязьмы. Вылетели в сопровождении группы И-16. Выброску произвели на площадку у деревни Вергово, собрались группой в 11.30 – это уже хоть и осенний короткий, но достаточно ясный день. Когда уходили от площадки с набором высоты, были атакованы двумя парами «Мессершмиттов», до этого штурмовавших наши войска. Вокруг нас завязался воздушный бой, помогая своим истребителям огнем бортовых пулеметов, смогли прорваться и вернуться без потерь.

К 8 октября немцы окончательно отрезали все пути отхода нашей вяземской группировке, неужели сдадим Москву? В 16.00 уже темнеет, взлетаем нанести удар по немецким моторизованным группам восточнее Вязьмы, нужно пробить брешь для отхода наших соединений. Путь недолгий, по пути то здесь, то там замечаем отдельные группы нашей отступающей пехоты и преследующие их немецкие танковые и моторизованные части. Здесь нужен кинжальный удар штурмовиков, мы можем и на своих сбросить. Штурман командирского бомбардировщика вывел нас на большую отдельную колонну, идущую от Вязьмы, откуда-то снизу налетели фрицы. Один, не рассчитав дистанцию, приблизился к нашему ТБ боком в наборе высоты, как бы желая рассмотреть нас поближе, и тут же поплатился за самонадеянность. Стрелки ударили по кабине, немец, сорвавшись в штопор, ушел к земле, самолет упал плашмя и даже не загорелся. Его напарник сделал заход с задней полусферы и дал длинную очередь, разбив наш первый двигатель, повредив обшивку на левой плоскости. Быстро сбрасываем бомбы перед колонной, разворачиваемся, немец делает второй заход, ведет огонь по кабине и стрелковым установкам, осколком или чем-то еще мне разбило очки, расцарапав лицо – повезло. С высоты два километра мы полого планируем в сторону своего аэродрома. И все-таки дотянули. Дотянули все самолеты. В нашем левом крыле дыра почти с метр, один стрелок убит, радист и борттехник – ранены. Но и мы хоть одного отправили на тот свет, отомстили! Погибшего

похоронили на местном кладбище, парню и двадцати лет не было, звали его Петром, а откуда он, я так и не узнал.

После восьмого октября наша эскадрилья была отправлена в Монино на переформирование. Впрочем, в работе моей мало что изменилось, разве что теперь вместо военного обмундирования и двух лейтенантских квадратов на голубых петлицах на мне форма пилота ГВФ. Задачи все те же – тыловые транспортные перевозки на АНТ-6. К концу ноября, в самый разгар битвы за Москву, когда уже стало понятно, что столицу враг не возьмет, нашу эскадрилью перевели из относительно спокойного Монино почти на линию фронта – на аэродром Кесова Гора в Калининской области. Нам была поставлена задача по снабжению осажденного Ленинграда. Весь декабрь мы совершали регулярные рейсы по доставке продовольствия и медикаментов. Чтобы избежать атак вражеской авиации, летали только ночью. Конечно, наши поставки были каплей в море от реальных потребностей блокированного города, внутренние ресурсы которого к зиме были окончательно исчерпаны. Базируясь вне блокадного кольца, мы не ощущали в полной мере трудностей, с которыми сталкивались жители и защитники, но даже наши скоротечные посещения Ленинграда позволяли судить об ужасающем положении людей. Элементарные продукты и питьевая вода стали дефицитом, хлеб был подарком, выработка электроэнергии почти прекратилась, голод, холод и смерть хозяйничали в городе. После того как поверхность Ладожского озера покрылась льдом и была восстановлена «сухопутная» связь с городом, воздушные поставки на АНТ-6 признали неэффективными, и в конце декабря, приняв бомбардировочные версии транспортного тяжеловоза и вновь надев военную форму, эскадрилья, включенная в состав 2-й смешанной авиадивизии, стала готовиться к боевым действиям на Ленинградском фронте. Идея использования тихоходного «старичка» с открытой кабиной в качестве зимнего бомбардировщика энтузиазма у личного состава не вызвала, но в армии приказы не обсуждают, и мы готовы продолжить битву фашистских оккупантов. Хорошо, что нас собираются использовать только ночью, а не как в начале войны, когда тяжелые бомбардировщики отправляли на задания днем и по тактическим целям, те немногие из нас, кто прошел этот ад и выжил, нехотя вспоминают недавнее прошлое.

Экипажи сформировали по смешанной схеме. пилоты – призывники из ГВФ, штурманы и техники – военные. 1 января 1942 года первый боевой вылет нашего составного экипажа, мой – восемнадцатый. Только что наступил Новый год, но нам еще далеко до праздников. Взлет эскадрильи назначен на 2.30. Наносим удар по позициям дальнобойной артиллерии, бьющей по Ленинграду из захваченного Горелово. Там до войны был аэродром наших истребителей, разведка доносит, что фашисты используют его как склад артиллерийских боеприпасов и оборудования. Координаты цели хорошо известны, Горелово расположено в 77 км от Ленинграда 59 градусов 46 минут северной широты и 30 градусов 4 минуты восточной долготы. Ночь выдалась ужасно холодной, мороз под тридцать градусов, глубина снега по периметру аэродрома до сорока сантиметров. Полосу расчистили и утрамбовали. Зимнее обмундирование не спасает от холода. Пока заняли места, запустили двигатели, взлетели, пальцы рук не чувствуют штурвала. Хочется снять перчатки и растереть пальцы, но на ветру это может закончиться полным обморожением. Открытые участки лица покрываются ледяной коркой. Электрические обогреватели за спинками сидений хоть как-то спасают нижнюю часть тела, но холод заставляет думать только о нем, замораживая любые иные мысли.

Эскадрилья летит хорошо известным маршрутом на Ленинград вначале над «своей» территорией, как бы по направлению, но значительно правее железной дороги, затем пересекаем Неву между городом и Шлиссельбургом и берем курс строго на запад на Горелово. Пролетая над южными подступами к Ленинграду, видели дымы и огни ночных артиллерийских перестрелок, кое-где – пожары. Заработала зенитная артиллерия, но в темноте на двухкилометровой высоте мы вне прицельного огня. Легкая дымка и облачность на высоте тысяча метров

нам только на руку. Дружно ударили по предполагаемому складу. Странно, но после разворота лично я не видел больших очагов возгорания или взрывов, может, напутала разведка или немцы бросили дезинформацию, возведя ложные цели. По позициям их артиллерии мы все-таки попали и налет можно считать успешным. Разворачиваемся над осажденным городом, не дали бы свои «прикурить», и уходим в юго-восточную мглу. На Кесову Гору вернулись все, если так пойдет и дальше, значит, наш «старичок» еще может поработать ночником. Пока мы были на задании, наш аэродром подвергся ночной атаке, поврежден один самолет – «баш на баш», что называется.

*Автор дневника погиб в ночь на 5 января 1942 года при атаке аэродрома Двоевка. Посмертно экипаж был награжден Орденами Красной Звезды. Превентивная атака немецкого аэродрома в ночь на 22 июня 1941 года советской бомбардировочной авиацией не находит документального подтверждения.*

## Сухопутный летчик морской авиации

Здравствуй дорогая Марта, пишу тебе первое письмо с нового места службы и с того самого момента, как мы расстались. Уж больше трех месяцев, как закончился мой отпуск и я видел тебя и детей в последний раз. Отпуск – дело хорошее, на службе только и считаешь дни, когда сможешь вернуться к семье, а дома все равно не забываешь о долге, тем более что сейчас идет война.

Как там Рольфи и Ильзе, как ты, дорогая? За меня можете не переживать, ведь война скоро закончится, хотя знаю, милые вы мои, что всегда переживаете за меня, даже во время работы в Люфтганзе. Но ведь небо – это мой второй дом. К тому же после призыва мне удалось успешно отлынивать от участия в боях, вначале отсидев три месяца в школе бомбардировщиков, а затем еще столько же – в школе боевого применения на Хейнкеле-111. Возможно, Рольфи как мужчине будет интересно. самолет, на котором летает его отец, – двухмоторный бомбардировщик. В учебной школе я налетал на нем сорок часов ночью и пятьдесят часов днем по маршруту, а в школе боевого применения еще пятьдесят пять часов на отработку тактических приемов боевого применения, так что ваш папа вполне подготовленный летчик. Учитывая мой предыдущий налет на линиях Люфтганзы, мне присвоили офицерскую птичку с дубовыми листьями.

До настоящего момента все было рутинно и определено, и сообщать особенно нечего. Только прибыв к месту боевой службы, я решил писать вам, мои родные, эти письма, чтобы вы всегда знали, чем занимается и где находится ваш муж и отец.

Мое новое место службы Элевсин – греческий порт недалеко от Афин, здесь расположен военный аэродром. Городок небольшой, но древний, основан прародителями греков – ахейцами – и известен мистериями в честь богинь плодородия. Место необычайно красивое своей природой. лазурная вода, горы, и много исторических сооружений. Интересно, что в средние века его разрушили наши предки – готы, и теперь здесь мы – может быть, не совсем удачное сравнение. Мы ведем себя достойно, и нам не до пьяных шествий и оргий, коими славились греки. После войны мы обязательно посетим Элевсин всем семейством. Рольфи будет интересно.

Часть, в которой я служу – Вторая Группа 26-й Бомбардировочной «Львиной» эскадры. Рядом в Афинах находится штаб. На следующий день после прибытия я лично познакомился с командиром группы майором Бейлингом. Командир не произвел на меня приятного впечатления.

Немногословный, он кажется серой мышью, старающейся держаться в тени, хотя и пользуется уважением подчиненных как опытный морской летчик. А вот штаффелькапитан производит впечатление рубахи-парня – веселого и открытого, к тому же, узнав о моем налете на гражданских линиях, он проникся ко мне уважением как к коллеге. Не зря же в часть я прибыл сразу лейтенантом.

Мой экипаж – это еще четыре человека, все приятели по школе боевого применения. штурман Мильх, стрелок-радист Шперлле, нижний стрелок Фукс и бортовой стрелок Майер. С конца мая мы приступили к тренировочным полетам на Хейнкеле. Мы слетанный экипаж, но местные условия требуют некоторой подготовленности. Группа специализируется на борьбе с кораблями. Мой новый самолет, только что покинувший заводские цеха, украшенный эмблемой со львом с красной литерой «N» – и торпедоносец этого года выпуска, несущий две торпеды или более двух тонн бомб на внешних бомбодержателях.

Нам не удалось поучаствовать в битвах над Родосом и Критом, а сейчас период некоторого затишья, зализывания ран и подготовки к новым компаниям. Нас готовят для действий над Средиземным морем, англичане самонадеянно считают его своим озером.

Посещая элевсинские развалины, я не мог не задуматься о проблемах и противоречиях европейских народов. Немцы, англичане, французы, скандинавы – мы имеем одни корни и должны бы жить в мире, но жесткая конкуренция развитых наций, живущих на столь ограниченном участке земли, именуемой Европой, заставляет каждый народ бороться за лучшее место под солнцем. А какое здесь солнце. южное и жаркое, да и луна теплыми летними ночами похожа на белую баварскую сосиску из пивной старика Мозера, только что вынутую из воды.

Кроме полетов, мне приходится заведовать технической частью, так что работы хватает. Обнимаю, поцелуй от меня детей, твой Herzblatt.

Здравствуйте, родные. На дворе вечер, точнее, уже ночь, стемнело, и у меня появилась минутка написать несколько строк.

Сегодня подняли в пять утра. Дали умыться, выпить кофе и сразу в штаб. Кофе помогает плохо, глаза слипаются, а мозг усиленно пытается пробудиться.

Сегодня, 14 июня, мой первый настоящий боевой вылет. Нас отправляют неожиданно, выделив на подготовку мало времени. Наша цель – Средиземное море по направлению на Хальфая – песчаный перевал на пути из Египта в Ливию, удерживаемый африканскими войсками Роммеля – думаю, самого талантливого нашего полководца. Британские истребители, имеющие господство в воздухе сильно активизировались в последние дни, и с востока томми стягивают силы, скорее всего, они попытаются выбить Роммеля с перевала и двинуться на Тобрук. Наша задача – воздушная разведка моря и прибрежной полосы – если позволит запас топлива, а в случае чего – нанесение удара по судам или англичанам в районе Хальфая. Летим одним звеном из трех самолетов без всякого прикрытия – выполняя разведывательный полет, не стоит привлекать к себе внимания, да и расстояние не для истребителей. На подвеску прямо с тележек техники цепляют две тонны бомб, на случай обнаружения цели. Взлет в 7.15 по берлинскому времени.

Первый вылет на боевое задание, пока нет прямой угрозы, по сути, ничем не отличается от любого тренировочного, но нервозность чувствуется, экипаж молчалив и сосредоточен, даже всегда веселый стрелок-радист Шперлле не подает признаков жизни. Эта нервозность вносит рассеянность, из-за которой даже обычные отработанные до автоматизма манипуляции с настройками двигателя делаю с опозданием. Заметив вдалеке береговую линию, мы разошлись, чтобы одновременно видеть большую площадь. Штурман кричит. «Вижу цель!» – и начинает заводить меня на курс. Истребителей в небе не было, зато открыли огонь зенитки. Стреляют не плотно, плюс наша высота пять тысяч пятьсот метров, так что все должно быть нормально.

Бомбы легли точно в выбранную цель, все сфотографировано на камеру, и нижний стрелок подтверждает попадание. Все, теперь можно уходить, да и топливо стоит экономить, резко разворачиваю Хейнкель и беру курс домой. Работа сделана на «отлично». Вот так, в первом боевом вылете и сразу разведать и накрыть цель! Садимся на узкую полосу Элоси. Второй борт уже вернулся, а вот самолета командира звена нет. Экипаж так и не прилетел, когда закончилось расчетное время их топливного остатка, наши лица наполнились скорбью. Все пятеро! Что произошло. их сбили корабельные зенитки или самолет упал в результате аварии? Я вспомнил, что на боевом курсе краем глаза видел резко снижающийся самолет в нескольких километрах от нас, но тогда, занятый выдерживанием направления, высоты и скорости не стал отвлекаться, приняв снижение за некий маневр.

Я решил писать тебе каждый день, хоть бы по нескольку строк. Так делают многие жентики. Думаю, все обойдется, и битва скоро закончится, я вернусь домой, но все-таки война есть война, и случиться может всякое, это подтверждает вчерашний случай с не вернувшимся экипажем моей эскадрильи. Даже если не все письма я смогу отправить сразу, все равно буду писать и складывать в личные вещи, чтобы они, если не моими стараниями, так помощью това-

рищей рано или поздно попали к вам. Не волнуйтесь, это всего лишь мера предосторожности, со мной ничего не случится.

Сегодня шли на высоте шести километров, под прикрытием двух звеньев 27-й истребительной эскадры. Знаешь, что внизу летний африканский зной, а здесь на высоте термометр показывает устойчивый минус. Красота и умиротворение дикой негостеприимной природы завораживают. Можно бы расслабиться окончательно, если бы не чувство смутного беспокойства.

На посадке пришлось несколько понервничать. не сразу сработала система выпуска шасси, стойки долго не хотели выходить из замков, но все обошлось. Техники разберутся. Я влюблен в Хейнкель, на взлете и посадке это очень надежная и послушная машина, надеюсь, она сохранит наши жизни.

Сегодня я первый раз лечу на задание ночью. Небо безоблачно, кругом звезды, звезды, звезды. Результат бомбометания не ясен, внизу все покрыто мглой.

После сброса бомб звенья расходятся, ночью истребителей можно не опасаться.

Обратно возвращаемся в одиночестве. Еле нахожу аэродром, ориентируясь на береговую линию. Посадочные огни слабые и почему-то не работает система слепой посадки, приходится один раз пройти над стартом, луны нет, но благо – ночь безоблачная. Как и в прошлый раз, вернулись все экипажи.

16 июня, твой Herzblatt!

Летаем только ночью, днем ощущается количественное превосходство английских истребителей. Учитывая расстояние, берем не больше двух тонн нагрузки.

Этой ночью командир разрешил выйти вперед и вести группу на цель. Пришлось с Мильхом слегка попотеть. Зенитки не стреляют, прожекторов нет, так что мы в полной безопасности.

В Элевсин вернулись утром. 17 июня.

Сегодня выдался жаркий денек. Девятью Хейнкелями доставляли грузы экспедиционному корпусу. Летели днем, с посадками, прикрываясь дымкой, идущей с пустыни. В районе Саллюма нас взялись прикрывать шесть истребителей 27-й эскадры – все, что смогла выделить африканская авиация. Но было поздно, раньше Мессершмитов появились Буффало томми. Шесть экипажей не вернулись в Грецию – это самые серьезные потери с мая.

Завтра будет еще одна операция над морем в районе Ливии. Налет назначен на утро шестью самолетами, пойдем без истребителей 27-й эскадры. Мой небольшой и удачный боевой опыт оценен, возможно, я скоро получу должность младшего командира. Вылет для нашего экипажа прошел крайне удачно, мы вышли на цель, но на обратном пути пришлось драпать от истребителей томми, два экипажа не вернулись.

Наша функция – топить корабли, а не летать в Ливию на предельные расстояния, к счастью и славе немецкого оружия, Роммелю удалось отбросить англичан. Надеюсь, что сегодняшнее задание было крайним. На обратном пути забарахлил левый Юмо, лететь над морем с нехваткой мощности – сомнительное удовольствие.

К счастью, все обошлось, старина Юнкерс сделал надежный двигатель!

Здравствуй, дорогая Марта!

У нас временное затишье, тешимся на пляже, как настоящие курортники. С возвращением домой придется еще немного подождать, мы начали войну с Россией, успехи на всех фронтах ошеломляющие, в Африке мы отбросили англичан, с гордостью могу заявить, не без

моего скромного участия, как и участия всего экипажа – моих товарищей, которые заочно передают тебе привет. В России Вермахт скоро дойдет до Смоленска, русские армии окружены, такими темпами мы скоро возьмем Москву, так что война не продолжится больше пары месяцев. Возможно, нас перебросят на восточный фронт для поддержки группы армий Центр, идущих на Москву. Не хотелось бы покидать греческий курорт.

Привет всему родному семейству!

Нас оставляют в Греции, будем продолжать летать над Средиземным морем от Северной Африки до Суэцкого канала и Красного моря. В пустыню нас тоже не бросят, там нет баз по обслуживанию такого количества бомбардировщиков. Однако мы получили несколько машин с разблокированными внутренними отсеками для бомб, так сказать – сухопутный вариант Хе-111.

Сегодня, после перерыва возобновили вылеты над морем по направлению Бардии и Хальфая Пасс. Истребители 27-й эскадры оказывают нам поддержку над Африкой, так что опасаться нечего.

Люблю, целую, ваш Herzblatt!

08.07.1941.

Привет.

Лето – славная пора даже для такой грязной работы, как война.

Сегодня искали цели над морем в районе Эль-Аламейна. Летали без истребителей, все вернулись в Грецию.

Опять ходили над морем. Взлетели в половину пятого утра, без поддержки истребителей. Лечу и думаю, если англичане нас встретят – мало не покажется! Летний рассвет великолепен, где-то впереди африканский берег. В наборе высоты в утренней дымке в облаках вижу, будто лик святого или Девы Марии – зрелище эпическое. Все будет нормально – внушаю самому себе и пытаюсь передать уверенность притихшему экипажу. Вся шестерка самолетов вернулась в Элевсин.

Времени не так чтобы много, и писать особенно не о чем. За последние несколько дней совершили пять вылетов над Средиземным морем. Нас часто сопровождают от двух до шести истребителей, насколько им хватает дальности, без них нас бы давно сожрали томми. В основном потери несут Мессершмитты. У нас по-разному. в одном вылете был сбит один экипаж, похоже, все погибли, во втором «Львиная» обошлась без потерь. Самым трудным оказался третий вылет. Мы шли всего тройкой Хейнкелей и, пока не встретились с прикрытием над морем, были атакованы англичанами. Было 12 часов дня, небо безоблачным, и мы шли на трех тысячах метров. Им удалось разорвать наш небольшой строй, самолет командира звена был сбит сразу и упал в воду, затем томми переключились на второй Хейнкель и ребята ушли в сторону, на нас набросились двое. Я пытался уйти снижением, пока стрелки отчаянно отбивали атаки Спитфайров. Наш борт получил незначительные повреждения, но защитным огнем все-таки удалось отогнать томми, один особенно долго преследовал нас, клюя сверху, но и он, наконец, отстал.

Другой Хейнкель все же вернулся в Элевсин, летчик был убит, и самолет довел и посадил штурман. Случись что со мной – Мильх вполне сможет вернуть нас домой.

В следующем дневном вылете двумя звеньями без сопровождения, мы опять были атакованы противником. Один Хейнкель лейтенанта Вернера упал в море, судьба экипажа неизвестна, следовавший рядом с ним наш бомбардировщик подстрелил томми и, хотя сам был

поврежден, дотянул до берега. Потеря одного самолета охладила пыл англичан, и томми отстали.

Заключительный вылет сразу девятью Хейнкелями под прикрытием трех пар истребителей не внушал больших опасений. Еще рано утром Фукс набрал яблок из сада расположенного недалеко от аэродрома. Мы шутили, что закидаем противника плодами. И вот мы спокойно летим, поглощая всем экипажем добычу Фукса. Представляешь дорогая, тут в небе показались томми, а мы спокойно едим местные яблоки, не опасаясь их атак. Вылет закончился потерей одного самолета, слава богу, Мессершмитты отогнали остальных. Следующий вылет мы совершали ночью, нам удалось накрыть цель и вернуться без потерь, камера нашего Хейнкеля показала прямое попадание.

Выполнили еще три вылета над Средиземным морем до побережья Египта в район Эс-Саллума, удаленность аэродрома группы от основного театра действий в Африке доставляет немало хлопот, мы почти всегда летаем на пределе дальности.

Днем в Элевсин не вернулось три экипажа. Следующий вылет произвели ночью одним звеном и опять без истребителей.

Красота южной ночи завораживает, бесконечное насыщенное темно-синее небо, такая же вода, звезды и берег превосходят яркостью красок картины любого мирового художника. Я и не задумывался, что цвет ночи может быть таким сочным, вот уж постарался создатель. Вернулись все. Утром следующего дня выполнили переброску грузов через море девятью Хейнкелями, группой сбили одного англичанина, все вернулись целыми.

Привет, дорогие мои! Совершили два вылета над Средиземным морем в район Эль-Аламейна. 13-го числа вылетели из Элевсина в 15.45. Нас встретили для сопровождения две пары Мессершмиттов из штаба 27-й эскадры. Им удалось отогнать и сбить два Харрикейна. Благодаря поддержке вся группа вернулась без потерь.

На следующий день после обеда в идеальных условиях ходили всего одним звеном без истребителей. Томми не встретили, так что все в порядке.

На днях еще три раза вылетали на юг Средиземного моря в сторону Ливии. 15 июля двумя звеньями на воздушную разведку, удалось накрыть цели, но на обратном пути мы были атакованы «Томагавками» и потеряли один экипаж. Затем еще выполнили несколько транспортных и боевых вылетов, воспользовавшись ухудшением погоды в виде летнего дождя и последующей дымки, стоящей над морем. Когда нас сопровождают истребители – все хорошо, без Мессершмиттов несем потери – у англичан сильные базы авиации в Египте и на Мальте.

Сегодня состоялся дневной вылет восьмью бомбардировщиками над Средиземным морем, благодаря значительной истребительной расчистке сектора мы вернулись без потерь, «велосипедисты» 27-й эскадры сбили три Кертисса Р-40.

Ваш Herzblatt!

19 июля 1941 года, Элевсин.

Здравствуйте, родная моя семья, пишу вам объемное письмо, потому что у меня появилось больше времени и в моей службе ожидаются перемены, о которых я должен сообщить.

Остаток лета прошел без особых изменений. Мы продолжали летать на задания в район Средиземного моря и Северной Африки, с промежуточного аэродрома на Крите пытались достать Суэцкий канал и Красное море. Нашему экипажу всегда удается вернуться обратно, я верю, что нас оберегает ваша любовь. Иногда нас охраняют Мессершмитты, иногда, из-за значительных расстояний, мы остаемся совершенно одни – такие вылеты особенно нервны, ведь когда нас встречают истребители томми, надежда только на Хейнкель и Бога. В нескольких вылетах нам действительно приходилось огрызаться от английских летчиков.

Однажды, вернувшись домой, мы нашли на левой плоскости незначительные повреждения от пуль. В другом вылете наш борт сильно подбили, и мы были вынуждены тянуть в Элевсин, надеясь на качество самолета. Надо отдать должное противнику, англичане по-рыцарски не добивают поврежденных, так что у нас все это больше похоже на азартный спорт с соблюдением общепринятых правил, чем на войну. Сам командир Бейлинг считает эти рейды малоэффективной тратой ресурсов. наших воздушных сил в Греции явно недостаточно, чтобы активно наступать на английскую Северную Африку, да и расстояния слишком значительные для бомбардировщиков. Пока мы контролируем лишь участок Средиземного моря, и, похоже, в ближайшее время перемен не предвидится. Наше внимание больше приковано к новостям с русского фронта, там Вермахт и Люфтваффе достигли значительных успехов, и если верить пропаганде, которой никогда нельзя верить, то война с коммунистами скоро закончится их полным разгромом, вот тогда наши генералы смогут бросить освободившиеся силы на борьбу с англичанами.

И, самое главное. я получил отпуск, так что скоро увидимся!

Все хорошее быстро заканчивается, вот и мой отпуск также пролетел скоростным самолетом. Только что я был с вами, и вот уже нахожусь более чем за тысячу километров от дома в Бобруйске, получив назначение в Третью Группу своей 26-й «Львиной» эскадры, находящейся на Восточном фронте. Командир Лерше долго изучал мои документы.

– Прибыли с южного фронта, так-так, тридцать три боевых вылета, семь подтвержденных уничтоженных целей и не одного серьезного инцидента, так-так.

Завтра, если позволит погода, выполним контрольный вылет.

Майор допустил меня к боевым вылетам без ограничений, удовлетворившись единственным проверочным полетом, в котором занимал правое кресло штурмана.

Пишу вам, пока есть время, все хорошо, завтра перелетаем еще дальше на восток.

Наше новое место. русская глухомань – деревня Сещинская, затерявшаяся на бескрайних полях где-то между Смоленском и Брянском. Разве можно сравнить летний рай Элевсина с осенью центральной России. Правда, есть одно преимущество. огромное ровное летное поле с безопасными подходами и массой аварийных площадок вокруг. Среди гор Греции о таком аэродроме и не мечтали!

Штаб и основная база второй группы – Барановичи. Сещинская – полевая база, находящаяся в трехстах пятидесяти километрах от Москвы, так что нам предстоит большая задача. бомбить столицу большевиков.

Сегодня мой первый боевой вылет на Восточном фронте. Десятый час, прекрасное солнечное утро, на небе ни облачка. Двумя звеньями отправляемся на воздушную разведку искать русскую танковую колонну, замеченную вдоль дороги Орел-Тула.

«Красные» танкисты применяют тактику засад против нашего передового 24-го корпуса, захватившего Орел и продвигающегося на Тулу. Дорогу должны расчистить «велосипедисты», так что мы совершенно не волнуемся из-за возможных нападений «иванов». Поскольку речь идет о полете и возможной атаке над полевыми частями отступающих русских, мощного зенитного огня не предвидится.

Идем неплотным строем на высоте в три с половиной километра. После многочисленных полетов над морем земные просторы радуют глаз.

Над дорогой нас встретила пара Мессершмиттов. Танков мы не нашли, русские успели хорошо замаскироваться, командир дал задание выбрать цели на усмотрение. Русских позиций нигде не было, и большинство экипажей предпочли освободиться от взрывчатки над пустым полем.

Мы переглянулись с Мильном и решили найти бомбам лучшее применение, сделав круг, мы повернули на север и через некоторое время обнаружили заброшенный полевой аэродром. Заброшенный, потому что ни самолетов или другой техники, ни людей с высоты мы не увидели. Русские бросили его, но это было летное поле, о чем свидетельствовала характерная расчистка подходов и следы сигнальных костров. Возможно, противник использовал его для ночных рейдов. Встав на боевой курс, мы освободились от груза над аэродромом, две тонны бомб рухнули прямо на летную полосу, сделав ее непригодной для использования. Удовлетворившись сим подвигом, я развернул самолет на обратный курс и со снижением повел Хейнкель в Сещинскую.

Сегодня мой первый ночной вылет на востоке. После ужина прошли короткую подготовку, в 3.30 вылетаем бомбить один из русских аэродромов рядом с поселением Юхнов. Надо бы отдохнуть, но спать не хочется, никакого волнения, я много раз летал ночью над морем на Южном фронте, правда, это было летом в условиях хорошей погоды, и сегодняшняя ночь выдалась ясной, так что все будет в порядке. Ночные полеты на бомбардировщике – самые безопасные. Иногда испытываешь интересные ощущения. мозг будто спит, а тело действует рефлекторно, причем реакция такая же, как и днем, может, даже лучше, а вот глаза словно спят, и чтобы разглядеть показания приборов, приходится заставлять себя напрячься.

Сегодня мы летим одним звеном из трех самолетов, группу ведет майор Лерше, наш удар точечный, если можно назвать точечным ударом сброс шести тонн бомб на троих. На аэродроме близ Юхнова стоят русские четырехмоторные бомбардировщики, летающие к нам в тыл, вот эту угрозу нам и предстоит ликвидировать. Когда вернусь, завтра допишу, чем закончился вылет.

Вчерашний вылет неожиданно превратился в настоящий ад, но не волнуйтесь, мои дорогие, ваш *Herzblatt*, как и весь экипаж, вернулся в Сещинскую без единой царапины, чего нельзя сказать об остальных самолетах.

Вылет начался, как планировалось. Казалось, я только прикорнул, и вот меня уже трясет за плечо Шперле.

«Вставай, командир, пора взбаламутить воздух над Россией». Выпили кофе, товарищи молчат, вряд ли они думают о чем-то возвышенном, скорее всего, пытаются досмотреть прерванные сны. По ночному холодку приняли самолет, вскарабкавшись в кабину, ждем команды на взлет.

Проснувшись окончательно, только когда Хейнкель набрал метров сто, я всмотрелся в ночное небо, ясное и звездное. В такую погоду не сложно ориентироваться, если летишь над сушей, все будет отлично. С другой стороны, море, над которым мы летали, в сущности никому не принадлежит, и как бы томми ни пытались назвать его своим, оно примет с одинаковыми и эмоциями и подбитого немца, и англичанина. А сейчас под нами была чужая дикая территория, полная людей, явно желающих нам гибели.

Группа точно вышла на указанную цель. С высоты три километра в ясную ночь видно даже мост через Угру, служивший нам ориентиром. Аэродром затемнен, самолетов не видно, но посадочное поле в окружении невысокого леса просматривается отчетливо. Тяжелые бомбардировщики – большие цели, их нельзя сделать совершенно незамеченными. У «иванов» ведь нет шапки-невидимки Нибелунгов.

Сбросив бомбы на места возможных стоянок, мы повернули обратно. Темнота не предполагает плотного строя, мы шли домой со значительными интервалами. Зенитного огня не было, и все предвещало благополучное возвращение на базу.

Ночную тишину прервал голос Лерше.

«Меня атакует «крыса»!» Это сообщение заставило нас содрогнуться. Конечно, рядом Москва, для воздушной обороны которой русские стянули своих лучших асов, и все-таки мы не ожидали ночной атаки. Я попытался направить самолет в сторону командира, то же сделал и второй экипаж. Сколько «иванов» в воздухе и на каких они самолетах, понять было трудно. Все что я видел – это как загорелся и пошел вниз самолет майора. Языки пламени, вырывающиеся из его Юмо, были отчетливо видны в ночном небе. Сесть рядом ночью невозможно, тем более, под нами был лес. Мы не смогли создать строй, и вскоре я потерял из виду и второй Хейнкель.

Я слышал, что он также атакован, ведет бой, и даже сбил один истребитель, затем связь прервалась. Затем «иван» переключился на нас. Первым открыл огонь Фукс, затем застрочил пулемет Шперлле, с правого борта включился Майер, и даже Мильх припал к стволу своего орудия. Мы отстреливались, как могли.

Понимая, что ничем не могу помочь оставшемуся звену, и отвечая за судьбу своего самолета и экипажа, я дал полный «газ» на оба двигателя и ввел Хейнкель в пикирование, пытаюсь упасть с небес до высоты бреющего полета. Внизу замелькали верхушки деревьев, я вел бомбардировщик ночью на малой высоте, иногда маневрируя по курсу и стараясь не упасть в чужую, явно не гостеприимную землю. Маневр сработал, «иван» отстал, потеряв нас в раннем утреннем небе. Все мрачно молчали.

Еще в темноте на посадке что-то пошло не так, первый раз за всю мою летную карьеру нас увело с посадочной площадки влево, бросив на край летного поля в яму. Все остались целы, но левая стойка и двигатель получили незначительные повреждения. Остальные Хейнкели вообще не вернулись. Экипаж Лерше объявили пропавшим, второй экипаж днем обнаружила наша пехота, все погибли.

Весь следующий день наш экипаж угрюмо проклинал разведку, узнав, что задание, стоившее нам потери двух самолетов, оказалось пшиком. Мы бомбили пустой аэродром, русские бомбардировщики покинули Юхнов утром предыдущего дня, перебазировавшись восточнее Москвы.

Понедельник начался очень рано, сегодня в 5.45 в дымке, пока позволяет ухудшающаяся погода, большой группой бомбили железную дорогу Сухиничи-Москва, вдоль которой наступает наша пехотная дивизия. Это рядом с нами. Перед вылетом нас заверили, что «иваны» беспорядочно отступают, возможно, так и есть, только северо-западнее станции в нас стреляло все, что может стрелять вверх. Благо на высоте три тысячи метров, с которой мы производили бомбардировку, нужно опасаться только зенитные орудий, которых у русских здесь не было. Спасибо двухмоторным истребителям, встретившим нас над железной дорогой и уже расчистившим небо от русских. Убедившись, что бомбометание с горизонтального полета не даст необходимой точности, сегодня наш экипаж применил не свойственную для Хейнкеля тактику бомбометания с пикирования, это было возможным, так как бомбы висели извне, на подвеске, и все-таки больше никогда не буду повторять такое! Наша птичка чуть не развалилась, штурвал тянули вдвоем с Мильхом. Все бы обошлось, но последний экипаж второго звена на базу не вернулся, а дымка помешала отследить судьбу самолета.

Дождь, слякоть и тоска. Наш экипаж прикован к земле. Мы не летаем, просто сидим в русской дыре. Наступление на Москву остановлено, судя по всему, генералы не рассчитали свои силы и силы «иванов». Наиболее подготовленные экипажи, когда погода летная, совершают рейды в тыл противника. Мы совершенно не готовы к зиме. Похоже, на самом верху не планировали продолжать войну так долго. Хейнкель – замечательный самолет, только не для русских холодов. В мороз двигатели не запускаются, мы часами греем цилиндры и бензонасос, благо – есть антифриз и ацетилен, на воде мы убили бы моторы и никогда не взлетели. Это настоящая мука, пальцы примерзают к ледяной корке на металле и болезненно отрываются с кровью. Система обогрева кабин, когда на улице минус двадцать пять, подает «теплый» воз-

дух с температурой минус пять, так что согреться внутри не получается. Переданные вами на рождество теплые носки и варежки очень кстати. Но не буду вас расстраивать, я жив и здоров, а главное. в феврале получу отпуск, так что до встречи в родном Лейпциге.

Здравствуйте, родные! Пишу, как договаривались, сразу по прибытии на новое место. Пока я был в отпуске, нашу часть переформировали. Многих «старых» ребят отправили в теплую Италию, других – в холодную Норвегию, а группу пополнили молодыми фельдфебелями. Ходят слухи, что к лету нас переучат на Ю-88. Мой экипаж оставили на Хейнкеле и перевели в Саки, возвращая в родную Вторую Группу «Львов», с которой мы начинали над Средиземным морем. Теперь будем торпедоносцами над Черным.

Сегодня, 2 апреля, наш первый боевой вылет над Черным морем. В 6 часов 30 минут утра звеном из четырех Хейнкелей, в условиях ясной погоды взлетели с аэродрома Саки, отправившись на воздушную разведку в район Анапы. Летя над морем в пределах видимости берега, я задумался. мы, немцы, – не морская нация, видя берег, я чувствую себя гораздо уверенней, чем над просторами Средиземного моря. Нет, мы, немцы, – не морская нация! Тому свидетельство – потеря «Бисмарка», а еще раннее – «Дрездена». Конечно, мы создали флот и наши подводные лодки добились значительных успехов, но наша стихия не вода, а готские горы и равнины.

Глухой ночью наступившего 9 мая одним звеном бомбили боевые порядки русских в районе Севастополя.

Такой темной ночи, несмотря на ясную погоду, я никогда не видел, наземных ориентиров не видно, на цель выходили по приборам и штурманскому расчету.

Когда наносишь удары по населенным пунктам, да еще в условиях плохой видимости, не видя целей, потери среди гражданского населения неизбежны – таково жестокое лицо современной войны. В подобные моменты, вспоминая о вас, я думаю. хорошо, что вы живете в великой стране под надежной защитой обороны, я бы сошел с ума, если бы знал что Лейпциг, где находится моя семья, бомбят.

Мы сели в Саки без происшествий, но три остальных экипажа пока не вернулись. На подходе к крепости Мильх указал мне на сильный огонь зенитных пулеметов, и я отвел самолет в сторону и набрал безопасную высоту четыре с половиной километра, на которой Хейнкель стал полностью недосыгаемым. Могли ли остальные экипажи попасть под огонь с земли или подвергнуться над морем атаке ночного истребителя – мы только гадали, связь прервалась со всеми тремя самолетами, в начале я даже думал, что вышла из строя радиостанция, но Шперлле заверил, что связь работает. Если звено не найдется – это будет самая большая потеря части с момента прибытия на аэродром Саки.

День после вылета выдался спокойным как никогда.

Утро выдалось тревожным. подъем в четыре, чашка кофе и бутерброд, холодная вода из колодца быстро привели нас в чувство, выгнав остатки недосмотренных снов. Кстати, мне давно уже ничего не снится, ложусь и проваливаюсь во мрак. Ровно год, как я на войне, неужели она затянется, как европейская война двадцатипятилетней давности. Если это так, то она может закончиться так же плачевно, терпения у немцев достаточно, но у Германии просто не хватит ресурсов.

В Крыму мы летаем небольшими группами, максимум звеном. В 6.45 четверью самолетами взяли курс на Семь Колодезей.

Все вернулись обратно.12.05.42.

Ваш Herzblatt!

Сегодня летали в район Керчи, полет заурядный, все вернулись обратно, хотя в воздухе были истребители русских.

Сегодня с девяти утра, в условиях хорошей видимости, шестью Хейнкелями шли на морские цели в район Севастополя. Охотились за транспортом и кораблями в акватории базы. Чтобы избежать огня зенитной артиллерии, шли на высоте пять тысяч пятьсот метров, попасть с такой высоты в корабль, даже двадцати четырьмя бомбами, брошенными шестью самолетами – случайность. На входе в гавань обнаружили транспорт или корабль на рейде. Мильх сказал, что не попадем, я развернул птичку в сторону порта, в этот момент нас атаковали истребители. Самолет получил повреждения в хвостовой части, стало трясти и уводить в сторону. Сбросив бомбы, я направил машину в сторону аэродрома Саки. Сели нормально, я ожидал, будет хуже. Звенья все-таки потеряли один борт, поврежденный зенитной артиллерией на выходе из русской зоны, экипаж дотянул до Сак и остался жив. Группа записала уничтожение одного «ивана».

27.05 в 7.30 поднялись с аэродрома Саки тремя Хе-111 и, набирая высоту шесть тысяч метров, в дымке взяли курс на батарею противника около Севастополя. На цель вышли на меньшей высоте, но без происшествий, удачно, насколько можно судить, сбросили бомбы и вернулись на аэродром. Есть информация, что не все вылеты сегодня прошли так же успешно. Несколько звеньев атаковали русский морской конвой, потери от огня корабельной зенитной артиллерии составили до шести самолетов. Война набирает трагические обороты.

Здравствуйте, мои родные. Пишу вам здоровый и невредимый, хотя еще несколько часов назад, признаться, я сомневался, что остался жив. Сегодняшний день выдался самым трудным из всех, что пришлось пережить мне с начала войны.

В 13.45 наш экипаж в составе двух небольших групп бросили на севастопольский аэродром – Херсонес. Мы шли замыкающими первого звена из четырех самолетов на высоте пять тысяч метров с общей задачей подавить зенитные батареи в районе аэродрома. Следующая за нами пара Хейнкелей наносила удар по стоянкам самолетов. Вначале все складывалось удачно. Благодаря большой высоте и прикрытию истребителей мы смогли преодолеть ПВО крепости и выйти прямо на аэродром, отлично видимый ясным летним днем. Зенитки почти не стреляли и, не обозначив батареи, Мильх предложил нанести удар прямо по плохо замаскированным самолетам. Херсонес – это единственный крупный аэродром русских в районе Севастополя, поэтому вся авиация обороны крепости сконцентрирована на нем, самолеты взлетают и садятся и замаскировать все просто не возможно. Сбросив две тонны бомб на стоянку с капонирами, мы убедились, что, как минимум, один одномоторный самолет, стоявший открыто, разворочен. Не теряя высоту, сделав круг над обреченным городом, я повел Хейнкель на соединение со звеном, взявшим курс на Саки. Уже на выходе из зоны, контролируемой русскими, наша группа была атакована новыми истребителями «иванов». Все атаки происходили с задней полусферы, самолет противника мне удалось увидеть только один раз на несколько секунд, когда русский обогнал Хейнкель, тут же уйдя в сторону. Как потом рассказал Шперлле, вначале стрелки не предали значения приближающимся точкам, приняв их за собственное сопровождение. А когда остроносые истребители открыли по нам огонь, было уже поздно. Пока стрелки огрызались, я пытался и маневрировать в стороны со снижением, и наоборот – лететь прямо, все было тщетно. Мы совсем потеряли остальную группу, оказавшись отрезанными от своих. Не знаю, атаковал нас один истребитель или несколько, но бой продолжался несколько минут. Заход за заходом враг повреждал нашу птичку. Обороты обоих Юмо упали, несмотря на значительное расстояние между левым двигателем и остеклением пилотской кабины, ее стекло забрызгало горячим маслом, никогда не думал, что такое возможно на бомбардировщике. Самолет истекал маслом, как раненый зверь истекал бы кровью. Я был удивительно спокоен, осознав, что мы находимся над контролируемой Вермахтом территорией, а под нами

расстилаются приемлемые для вынужденной посадки поля. Самолет тянул на север с небольшим снижением. Мне показалось, что задние пулеметы перестали стрелять. Наверное, отстал! В этот же миг я ощутил новые попадания по корпусу бомбардировщика.

Начав маневрировать, я обнаружил, что Хейнкель стал неуправляемым. Никаких усилий на руле не хватало, не только чтобы отклонить самолет в сторону, но чтобы удерживать его просто в горизонтальном полете. Несмотря на выкрученные триммеры, Хейнкель начало затягивать в пикирование. Поняв, что больше не контролирую машину, я посмотрел на высотомер – менее шестисот метров, медлить нельзя, так можно бороться и до самой земли. Я скомандовал экипажу «покидание» и, привстав, потянувшись за ручку, сбросил аварийный люк. Последнее что я видел, выбираясь наружу, это как Мильх открыл свой аварийный люк и приготовился нырнуть вниз. Мы переглянулись, выражение его лица напоминало человека, собирающегося прыгнуть в ледяную прорубь, наверное, и моя физиономия имела вид не героический, но смеяться друг над другом времени не было. Неуправляемая машина, несмотря на отклоненные полностью триммеры, продолжала опускаться нос, увеличивая скорость пикирования. Первый раз в жизни я вынужденно покидал самолет. Неуклюже выбравшись из пилотской кабины, я прополз почти до кабины верхнего стрелка, Шперлле был еще на месте, мы оба скатились на заднюю кромку левого крыла. Скользя на масляном пятне, я съехал назад и оказался в свободном падении. Парашют раскрылся не сразу, нервно выкручивая стропы, наконец, добившись полного раскрытия купола, я смог осмотреться. В воздухе было еще три оранжевых парашюта, а где остальные?

Мы приземлились недалеко от Черного моря, почти на пляже, в нескольких сотнях метров от упавшего самолета и пошли навстречу друг другу. Нас было трое. я, Мильх и Шперлле. Мы обнялись, как люди, только что удачно избежавшие смерти, и направились на поиски стрелков. Фукс лежал лицом вниз рядом с погасшим куполом, он не двигался. Мильх перевернул товарища на спину, он был мертв. Большая лужа крови под телом и раскрывшийся парашют свидетельствовали о том, что нижний стрелок был смертельно ранен еще в самолете, из последних сил он смог покинуть падающую машину, но тут же умер от ран и потери крови.

Майера нигде не было. Шокированные смертью товарища, прошедшего с нами год войны, мы молча дошли до останков самолета. Тело бортового стрелка находилось внутри покореженного фюзеляжа, он был мертв, причем пулевые ранения подтверждали, что шансов на спасение у него не было. Русский истребитель убил двух стрелков еще в самолете. А ведь полчаса назад все были живы, и я закономерно считал сегодняшний вылет самым удачным с момента нашего прибытия на Восточный фронт. Подобранные тыловыми частями, мы были направлены в расположение своей группы.

30.05. Ваш Herzblatt!

В момент приземления я сильно ушиб обе ноги, но почувствовал это только утром следующего дня, когда еле смог подняться с кровати. Осмотрев мои ноги, хирург заверил, что боль скоро пройдет, дав мне легкую дозу кокаина.

Мы похоронили товарищей с болью и скорбью. Когда экипажи не возвращаются совсем, еще есть надежда, что они живы, по крайней мере, ты не наблюдаешь их гибели, здесь же видишь смерть во всем обличье.

Потеря самолета и двух членов экипажа держит нас на земле. Признаюсь. мы рады передышке. Несколько часов в день нежмемся на пляже, как гражданские. Здесь не такие красивые пейзажи, как в Элевсине, и море несколько холоднее, чем в Сароническом заливе, но все равно это огромное удовольствие – лежать на песке, остановив время и войну. Полуостров, где находится наш аэродром, – бывшая земля готов. Ходят слухи, что после успешного окончания войны его включают в состав Рейха как земли германцев. Курорты Крыма хороши летом. Пользуясь вынужденным бездельем, нам удалось совершить несколько путешествий в глубь

полуострова в качестве туристов. Особенно запомнился ландшафт между Севастополем и Бахчисараем. Еще весной, неоднократно пролетая над данной областью, правда, все время на приличной высоте, я обратил внимание на группы повторяющихся симметричных скал, похожих то ли на плывущие огромные корабли, то ли на возвышающиеся крепости. В один из погожих дней рано утром мы выехали из Сак и через несколько часов попали в Бахчисарай, где взяли странноватого проводника-мусульманина, возможно, местного турка, не говорящего по-немецки, но рекомендованного лейтенантом Францем. Отъехав от города километров на пятнадцать, мы оказались рядом с чистым источником, бьющим прямо из огромной скалы, напоминающей циклопа. Затем, оставив машину, пошли в горы, испещренные большими и малыми пещерами. Местные скалы очень податливы и напоминают губку, поэтому их стены имеют огромное количество углублений и даже полноценных пещер и гротов. Прямо в стене острый глаз штурмана заметил останки древней океанской ракушки. – Все это когда-то было морем – воскликнул Мильх. Удивительно, ведь мы находимся на высоте почти в километр, откуда здесь взяться океану, это чья-то шутка!

Проводник что-то шептал про шайтана, из его артикуляции и жестов можно было понять, что он считает эти места прибежищем духов. Мы сделали привал на обед, причем проводник отказался есть наши запасы, он только пил взятую с собой воду.

Шперлле попытался срезать деревце для костра, но мусульманин остановил его, показав жестами, чтобы тот не трогал живые деревья, и сам отправился собирать редкий хворост для нашего огня.

Не проникшись языческим аскетизмом проводника, мы поглотили прекрасный обед из жареной на костре баранины и местного сыра, а также прикончили пару бутылок вина. С вершины скалы, на которой мы расположились, открывался прекрасный вид на долину с садами и пассиками, с другой стороны ущелья высились такие же горы, повторяющиеся как башни средневековой крепости. Их отвесность и высота позволяли безопасный прыжок с парашютом, но после нашего недавнего вынужденного покидания подбитой машины с трагическим исходом для двух членов экипажа думать о таком экстремальном приземлении не хотелось.

Солнце стало клониться на запад. В темноте оставаться было рискованно, поэтому мы поспешили к машине и с наступлением поздних летних сумерек вернулись на аэродром.

Вечером я долго не мог уснуть.

Афины, теперь Крым, бывший то греческим, то римским, то германским. – Все сформировано большой водой может, это и есть свидетельство потопа. Интересно, а наша срединная земля, территория, где стоит Лейпциг, тоже была покрыта водой.

Севастополь взят, группа перенесла действие в район Керченского пролива, торпедоносцы пока охотятся за русскими кораблями. Похоже, что скоро мы увидимся, нас отправляют в Германию, где должны укомплектовать самолетом и экипажем.

Простите мои дорогие, я был в нескольких сотнях километров от вас, но так и не смог вырваться хотя бы на сутки.

Теперь у меня новый Хе-111Н-6, экипаж укомплектован стрелками, Ханс и Георг – совсем молодые необстрелянные мальчишки из Бремена и окрестностей Гамбурга. По сравнению с ними покойные Фукс и Майер казались воздушными волками. К моменту нашего возвращения в Саки эскадрилью включили в состав 5-го Флота.

Куда нас теперь отправят, есть несколько вариантов. на финский фронт, под Сталинград или в Северную Норвегию. В любом случае нам строжайше запрещено давать какую-либо информацию в письмах.

Саки остается нашей базой, но линия фронта продвинулась так далеко вперед, что действовать будем с полевых аэродромов подскока ближе к линии фронта. Мы сделали посадку в Керчи, дозаправившись, пошли через пролив.

Сегодня наш первый боевой вылет после падения. Волнуются все, особенно новички, но больше всех я. Наш взлет в 13.30. Когда взлетали, наблюдали редкое явление – грозу. Уже ранняя осень, но дни такие жаркие, что удивляться собравшейся грозе не приходится. Вначале вылет хотели отменить, но высокая облачность метров на девятьсот позволяет совершать безопасный взлет и посадку. Громящая гроза, если бы она оказалась фронтальной, позволит нашим звеньям незаметно приблизиться к аэродрому противника, который мы должны штурмовать восемью бомбардировщиками с высоты три с половиной километра. Но такие погодные условия не могут быть на большом участке, а лететь достаточно далеко. Аэродром, который суждено нам атаковать, появился внезапно, как будто выскочив из-за горизонта.

Мильх и я были готовы к подобным неожиданностям, уложив две тонны бомб прямо на капониры со стоящими рядом самолетами русских. После сброса я крикнул нижнему стрелку, что бы тот взял камеру и снимал результат бомбометания.

Над целью нас должны были прикрывать Мессершмитты, и действительно, им удалось расчистить пространство, дав нам спокойно выйти на цель, но запас топлива не позволил им сопровождать нас на обратном пути. Когда «иваны» попытались догнать группу, мы шли плотным строем, огрызаясь очередями пулеметов. Совместными усилиями один русский был сбит, а остальные повернули обратно. Все же два самолета второго звена нашей группы обратно не вернулись. Кто-то высказал предположение, что при маневрировании самолеты могли столкнуться.

Проявили пленку, не менее пяти русских самолетов, похожих на Ил-2, уничтожены прямым попаданием на аэродроме только бомбами с нашего Хейнкеля, остальные атаковали не менее удачно, так что русским нанесен ощутимый урон, если бы не потеря двух экипажей!

Небо безоблачное, последние теплые дни осени. Сегодняшний вылет вышел каким-то сумбурным. Несмотря на малую высоту, бомбы упали в воду мимо цели, на обратном пути попали под обстрел с земли. Хотя в воздухе господствует наша авиация и союзники, один из четырех вылетевших экипажей домой не вернулся. Новобранцы пока не опробованы в настоящем бою, и, слава богу, война порядком надоела!

Авиация с обеих сторон действует активно, идут крупные воздушные бои с подавляющим преимуществом истребителей Люфтваффе. Пользуясь господством в воздухе, мы постоянно бомбим русские части. Сегодня с Таганрогского аэродрома подскока, утром в 8.15 в условиях отличной погоды звеном из четырех Хейнкелей вылетели на охоту за автодорогами. Действовали уверенно, поодиночке выискивая цели, вначале планировали осуществлять охоту с высоты четырех тысяч метров, но потом я снизился до трех. Русских колонн не нашли, тогда Мильх предложил нанести удар по полемому аэродрому «иванов», обозначенному нашей воздушной разведкой. ПВО молчало, мы без труда вышли на их аэродром, представлявший посадочную площадку в поле с возведенными строениям на краю. Самолетов не обнаружили, возможно, они были хорошо замаскированы. Мы точно сбросили бомбы на строения и без проблем вернулись обратно. Все звено целое, кому-то из ребят удалось сбить одиночного русского.

На фронте сравнительное затишье, наша основная база в Крыму – глубокий тыл, да и промежуточные аэродромы, с которых взлетаем на задания, нельзя назвать местом, где решается судьба войны. Если бы не вылеты в тыл противника, наша служба схожа со службой заурядного гарнизона в тихой провинции. Смотрим фильмы, иногда выезжаем в театр в Симферополь, вообще отлично проводим дни в хорошо налаженном быту и комфорте.

Сегодня, чуть взошло солнце, осветившее голубизну осеннего безоблачного неба, в 5.45 пошли на поиск танковой колонны противника, замеченной разведкой в районе Военно-Грузинской дороги, и двигающейся в направлении Моздока. Действовали отдельными машинами. Русских танков не нашли, зато вышли на хорошо оборудованный аэродром. «Иваны» открыли сильный заградительный огонь, так что пришлось быстро избавляться от груза и бежать восвояси. Русские зенитчики стреляли отвратительно, несмотря на небольшую высоту, порядка двух тысяч шестисот метров, им, на наше счастье, не удалось попасть в одинокий бомбардировщик. Все же, после приземления мы насчитали несколько осколочных пробоин в левой плоскости и хвосте.

Сегодня суббота, на обед дали обычный перловый суп, зато на десерт – яблоки, виноград и пирожные.

В 16.00 началась подготовка к вылету, назначенному на 4 утра, после чего нас отправили спать. Ранним утром бомбили мосты через Терек, помогая генералу Клейсту. Ввиду отсутствия авиации и ПВО противника опробовали бомбометание с малых высот, сбросили четыре тяжелые бомбы с тысячи метров. Без особых приключений вернулись домой.

Пока обученные торпедным атакам экипажи эскадры охотятся за конвоями в водах Норвегии, нас привлекают к транспортным перевозкам.

Опять летали на атаку мостов. Действуем небольшими группами.

Все будет хорошо, ваш Herzblatt!

Охотились на автодороги, выполняя работу пикировщиков. С высоты почти в пять километров трудно выбрать цели, поэтому мы снизились до трех, но колонн русских не было, тогда я предложил сбросить бомбы на обнаруженное севернее от района поиска селение, не возвращаться же с подвешенными подарками обратно. Выбрав самое крупное здание в поселке – наверное, бывшую усадьбу русского помещика, а сейчас клуб или совет большевиков, мы сбросили груз.

Бомбы упали с небольшим перелетом на какие-то коровники или сараи, может быть, жилые дома. Сделав работу, впервые с начала войны я почувствовал себя неуютно. В Севастополе в результате наших бомбардировок могло пострадать мирное население, и уверен – страдало, но это была хорошо укрепленная крепость противника с сильным гарнизоном, который надо было подавить любым способом. Жители данной деревни ничего плохого нам не сделали, мы просто избавились от груза, не тратить же бомбы на пустое поле. Но ощущение гадостное, надеюсь, что мы разрушили нечто относящееся к власти, а не просто коровники крестьян.

Вылетели в полночь на штурмовку русского аэродрома шестью самолетами. Таких темных ночей я не видел даже над Средиземным морем. Бомбы сбросили не прицельно, «иваны» организовали отличную маскировку, так что на цель выходили по штурманскому расчету. Я только с третьего раза смог посадить Хейнкель, все обошлось.

Продолжаем поддержку пехотных дивизий на Кавказе. Сегодня ночью бомбили мост в тылу противника. На обратном пути попали в лучи прожекторов. Ощущение пакостное. Маневрируя по высоте и курсу, а также скоростью, мне удалось вывести Хейнкель из-под обстрела.

После отдыха отправили Ханса за несколькими бутылками местного вина – праздновали счастливое возвращение.

Выполняли транспортную операцию. Я шел на хорошей скорости и оторвался от группы. Несмотря на то, что воздух должны были контролировать три пары Мессершмиттов, уже на

подходе к аэродрому посадки наш Хейнкель был внезапно атакован группой истребителей врага, это были «крысы».

Я отчаянно маневрировал, весь экипаж вел огонь, в нас несколько раз попали, но совместными усилиями нам удалось повредить одну «крысу», «иван» со снижением пошел в сторону своих. Мы так и не пришли к общему мнению, кто же сбил русского. Второй русский, оставив нас, последовал за товарищем. С трудом я посадил поврежденную машину, отдав ее в руки местных техников. Все обошлось. Это первая воздушная победа нашего экипажа с начала войны.

Мы настолько привыкли к войне, что писать о ней больше не хочется. Сегодня звеном должны были бомбить русские танки. Вылет вышел сумбурным и малорезультативным. Хорошо, что все вернулись.

Здравствуй дорогая!

У меня все нормально, если за «нормально» можно считать войну вдалеке от родины. Дни стали значительно холоднее, часто дует влажный и пронизывающий ветер, вышедший из глубин России, иногда приносящий мелкие крупинки снега. Нам выдали теплое обмундирование, очень спасает присланное тобой белье. Впереди холодная русская зима, вторая зима на восточном фронте, чувствую, мы застряли здесь надолго, такое же настроение у всех. Сильно никто не ноет, но я вижу, что ребята просто держаться.

Пока не наступили холода и погода окончательно не испортилась, в ясные дни наша эскадрилья, точнее, самолеты, не задействованные в торпедных атаках кораблей противника, бомбят боевые порядки русских.

Наше превосходство в воздухе полное, поэтому стараемся действовать с рассвета до наступления темноты, то есть в светлое время коротких осенних суток. Начальство переживает, что с ухудшением погоды авиация не сможет поддерживать наступление, поэтому использует нас по максимуму. Сегодня днем нанесли удар по русскому аэродрому. Мы имели полные данные, собранные утренним авиаразведчиком, включая фотографии. Наш экипаж шел в первой волне подавления зенитной обороны. Справились на отлично. Артиллерия противника замолчала, дав возможность следующим за нами самолетам зависнуть над «иванами». Вся группа вернулась без единой царапины.

Здравствуйте, Марта и дети. Я очень скучаю, и если бы не тоска по дому, можно считать, что все хорошо. Вылетов сейчас немного. 10 октября часть бомбардировщиков нашего флота бомбили русский нефтезавод в Грозном, мы не принимали участия. Под Сталинградом будет катастрофа, нашу эскадрилью собираются привлечь туда для транспортных операций. Будем доставлять грузы и вывозить раненых. Благородная, но не основная работа для бомбардировщика.

Летать в окружение нам еще не приходилось.

Вот уже несколько дней пытаюсь выдать хоть несколько строк, чтобы закончить письмо, когда неожиданно пришла радостная весть. нас переводят в Европу, кажется, в Италию, возможно, мы скоро сможем увидеться.

Пишу из Италии, наш аэродром недалеко от Гроссето, жаль, что не получилось попасть домой даже на несколько дней. Томми и янки что-то затевают в Алжире, поэтому почти все группы «Львов» собраны на западном побережье Италии.

У нас некоторые кадровые изменения. Командира группы Бейлинга перевели в другую эскадру, теперь у нас новый командир – капитан Теске.

На днях он вызвал меня к себе, объявив, что мной заинтересовался только что назначенный командир всей эскадры майор Клюмпер. Вернер Клюмпер – это легенда морской бомбар-

дировочной авиации. Его тактика атаки конвоев в вечерних сумерках «щипцами», плотным строем постоянно маневрирующих самолетов с малых высот и разных направлений вошла в учебные пособия.

Он разработал целую науку, рассчитывающую высоту, скорость и время атак исходя из высоты волн, облачности и фаз луны. Ключпер не был чужаком, о майоре знали все, многие знали его лично, ведь он руководил авиашколой в Гроссето, где переучивались наши торпедоносные экипажи, но я, специализирующийся не на торпедных, а на бомбовых атаках, его никогда не видел. И вот, ознакомившись с моей летной книжкой, в которой значились пятьдесят шесть боевых вылетов за полтора года войны, сам командир вызвал меня в штаб. Первое впечатление, полученное от общения с майором Вернером, было скорее отрицательным. Ключпер показался мне эдаким самонадеянным или даже самовлюбленным нацистом, отпускающим колкие шуточки по любому поводу. Он мой ровесник, но, начав службу еще в начале тридцатых, он, в отличие от меня, значительно продвинулся по карьерной лестнице. Признаюсь, возможно, скрытая зависть не позволила мне оценить командира по достоинству. Несмотря на шутовское высокомерие, майор выглядит умным человеком, и, безусловно, экспертом в своем деле.

Предложение командира стало для меня приятной неожиданностью. Он переводит меня в штаб, недавно созданный, точнее, реформированный в Гроссето. Вначале он предложил сделать мне это лично, но я настоял, что хотелось бы перевестись со всем подготовленным экипажем, и Вернер согласился. Так что теперь мы зачислены в штабную эскадрилью своей эскадры. Обычно в штаб переводят для стажировки с последующим назначением на командную должность, не исключено, что меня повысят в звании и поставят командовать звеном или даже эскадрильей.

Остальной экипаж не слишком разделяет мое приподнятое настроение, руководствуясь принципом, что от начальства надо быть подальше, так что ребята восприняли перевод с покорностью обреченных.

Мы живем в трех километрах от города в палатках, разбитых под соснами недалеко от летного поля. За нами живописные холмы, впереди – аэродром. В связи с переводом в Гроссето всей эскадры аэродром переполнен. Городок небольшой, почти правильной круглой формы, обнесенный шестиугольной крепостной стеной, что делает его прекрасным ориентиром. Наш быт скорее напоминает хозяйство туристов, все же Италия – не Россия. во-первых, тут значительно теплее, во-вторых, мы находимся на территории союзников, и если что нам и угрожает, так только стать мишенью возможных воздушных атак противника.

Все наши Хе-111, включая штабную эскадрилью, – торпедоносцы, но поскольку ни я, ни Мильх не успели пройти обучение торпедным атакам «по Ключперу», командир Вернер использует нас в качестве обычных бомбардировщиков.

На днях эскадра совершила удачный налет на караван у алжирского побережья, потопив корвет и транспорт, мы не участвовали. Но сегодняшней ночью должен состояться первый боевой вылет нашего экипажа в составе штабной эскадрильи. Большое количество самолетов, задействованных против наших сил, оставляют нам возможность только ночных полетов. В отличие от торпедных атак, наш экипаж отлично подготовлен к ночным полетам над Средиземным морем.

Поднявшись с аэродрома в пятнадцать минут первого, шесть самолетов штабной эскадрильи взяли курс на Сбейтлу, в районе которой находятся склады войск боевого командования противника. Ночь безоблачная, но очень темная. Темная ночь хороша для жуликов и влюбленных, а еще луна хороша для бомбардировщиков, потому что можно не опасаться истребителей, но выход на цель вслепую исключает точное бомбометание и не позволяет оценить последствия.

Пересекая береговую черту Туниса, поправляю шноркель и чувствую, как капли пота стекают с лица на шею. Сбитый над сушей экипаж имеет большие шансы выжить, чем сбитый над морем, но море пока ничье, а здесь неприятель. Все же я рад, что покинул Восточный фронт и оказался в привычной для нас с Мильхом и Шперлле обстановке сорок первого года. По крайней мере англичане не расстреляют сразу, а отправят в лагерь со сносными условиями далеко от войны и смерти. Нет, о чем я думаю – легчик бомбардировочной авиации Рейха – о лагере для военнопленных, неужели я готов поменять его на Гроссето, нет, будем сражаться!

Мои размышления прервал Мильх, мы на расчетном боевом курсе. Сбросив две тонны бомб с высоты в шесть километров, каждый из шести самолетов взял самостоятельный курс на базу. Скорее всего, мы с Мильхом никуда не попали.

Вчерашняя ночь была одной из самых трудных. Поднявшись в воздух в 2 часа 30 минут всего одним звеном из трех Хе-111, мы взяли курс на побережье Алжира, собираясь нанести внезапный удар по порту. Всего три самолета и темная ночь должны были сделать удар с высоты в пять километров внезапным, мы понимали, что у англичан там сильная зенитная оборона и времени на второй заход не будет. Уже на половине пути погода резко ухудшилась, внизу разыгрался шторм и шел сильный дождь. От непогоды нас спасала высота, но видимость была минимальной, горизонт не просматривался, звено разошлось, каждый должен был принять решение, следовать вперед или развернуться. Такого напряжения я давно не испытывал. Внизу темная мгла сплошной облачности, сверху блеклые, едва просматривающиеся звезды. Я ни о чем не думал, и вообще старался не смотреть за остекление кабины, только постоянно переводил взгляд. авиагоризонт – курсоуказатель – вариометр – скорость – высота – компас. Остальной экипаж мрачно молчал, словно мы приближались к воротам ада. На Алжир мы вышли третьими с некоторым опозданием, зенитная артиллерия порта вела беспорядочный заградительный огонь в черное небо. Бомбы сбросили наугад, поскольку даже в прицел что-либо увидеть не получилось, хотя я снизился до четырех тысяч метров, по этой же причине можно было не опасаться огня с земли. Пока мы разворачивались на обратный курс, погода внезапно улучшилась. На востоке начинала всходить еще не розовая, а бледно-зеленая заря. Держа ее чуть правее, я взял направление на Италию. Резкое улучшение видимости позволило подняться ночным истребителям англичан, бросившимся за нами в погоню. Поскольку два других самолета звена оказались далеко впереди, мы стали единственной мишенью.

Как всегда, я старался отчаянно маневрировать, бросая самолет из стороны в сторону и стараясь оторваться снижением. Это не помогало, и Хейнкель продолжал получать попадания одно за другим. Бой продолжался около получаса. Экипаж отчаянно отстреливался, и я понимал, что боезапас стрелков скоро закончится. Спокойный, как слон, я тянул в сторону итальянского берега, чувства обреченности не было, я просто не задавался вопросом, чем это все закончится, а делал свою работу, впереди было спасение или смерть.

Ханс сообщил, что Георг ранен, таким образом мы лишились бортовых пулеметов. Шперлле удалось подбить один самолет, приблизившийся к нам слишком близко, этого я не видел, но Ханс утверждал, что одномоторный истребитель, похожий на Спитфайр, загорелся и упал в море. На короткое время атаки прекратились, затем англичане перегруппировались и возобновили атаки.

Хейнкель стал рыскать по крену, число поврежденных было огромным, перестали работать часть приборов, хорошо, что рассвет позволял пилотировать визуально, остекление кабины было разбито, удивительно, но нас с Мильхом даже не поцарапало. Самое ужасное в сложившейся ситуации было падение мощности правого Юмо. К этому моменту я снизился до одной тысячи метров, но тянуть через море на одном двигателе было авантюрой. Оценив нашу с Мильхом невредимость как знак свыше, я рискнул имитировать падение, снизив самолет почти до бурлящей воды. Я понимал, что для последующего набора высоты имею только полтора дви-

гателя, но выхода не было. Наконец слишком отдалившиеся от базы англичане отстали, а через некоторое время показался берег. Посадка была ужасной, не дотянув до аэродрома, я, предупредив экипаж занять безопасные места, грохнул почти неуправляемый самолет на первую подходящую площадку. Затем последовало несколько секунд скрежета и рывков и, наконец, все стихло. Помогая раненому Георгу выбраться, мы покинули развороченную машину. Все были живы. Бортовой стрелок был ранен в бедро и сильно страдал. Накладываю на рану пластырь, достаю из аптечки шприц с двухпроцентным раствором кокаина, я не умею колоть, руки трясутся, даю шприц Мильху. Бомбардир колет уверенно, как доктор. Стонущий от боли Георг успокаивается, в его глазах застывает блаженство.

Забирая все самое ценное, бредем в сторону замеченного поселения. Шперлле и Ханс, как самые молодые члены экипажа тянут раненого. Идти около километра, но измученные долгим трудным полетом, боем и посадкой, мы совершенно не похожи на спортсменов. На ходу мне приходит глупая нелепая мысль. Хорошо, что в нашем экипаже нет живого львенка-талисмана, кто бы его сейчас тянул.

Наконец, вышли к людям, к нам подбежал фермер, на ломаном итальянском, больше жестами я попросил его вызвать любые военные власти или полицию, а также ближайшего врача, действие кокаина закончилось, и Георг опять застонал от боли.

Сегодня мы вернулись в Гроссето, и после отдыха я смог написать вам, что жив и невредим, несмотря на войну.

До встречи!

Черт! Война становится все напряженней. Сегодня ясная ночь – полная противоположность, той, крайней, в которую нам еле удалось улизнуть. Штабное звено, включая наш экипаж, летало на разведку в район перевала Кассерин.

Рана Георга оказалась не столь ужасной, осколок удалили без госпитализации, и парень может летать. Молодец, он не испытывает страха после ранения и рвется в бой.

Полет в одну сторону выдался спокойным, но над Африкой мы попали под сильный огонь артиллерии, осколками разорвавшегося снаряда частично повредило лобовое остекление, Мильх и я целы, как будто родились заговоренными.

Когда ушли от огня зениток, используя хорошую видимость, нас атаковал одиночный ночной истребитель. Англичанин вел прицельный огонь по верхней кабине стрелка-радиста. Осколком оторвавшейся обшивки задело Шперлле. Ранило неглубоко, но в глаз, что само по себе неприятно.

И в полете, и уже после приземления Шперлле продолжал причитать, что он потеряет глаз. Осмотревший его доктор щипчиками вынул осколок, сказав, что все обойдется.

Сегодня штаб потерял два экипажа.

Ранение Шперлле неприятное, но не серьезное, глаз цел, некоторое время ему просто придется посидеть на земле. Теперь в нашем экипаже новый радист – Хансен. Он не новичок, но сегодня состоялся его первый вылет с нами. Летали звеном в район Тебессы, утром, при свете. Благодаря сложному маршруту нам удалось избежать огня зениток и истребителей британцев.

Зима закончилась, если зиму в Италии можно считать зимой. Будучи на земле, я ни разу не надевал присланные тобой рукавицы. Мы с Мильхом и Шперлле с ужасом вспоминаем первую зиму, проведенную в России.

Я продолжаю числиться в штабе и пока больше не летаю, так что можете не беспокоиться, что со мной что-нибудь случится, если не брать в расчет участвовавшие налеты на аэродром. У нас просто нет самолетов, на всю эскадру не наберется и пятнадцати машин, что же говорить

о штабе. Мы хорошо потрепали британцев, топя их транспорты, а ими хорошо потрепали нас, сбивая Хейнкели «Львиной».

Мы продолжаем жить в палатках, весь штаб. пилоты, техники. Мягкий климат Италии позволяет существовать без капитальных строений. Когда дует редкий холодный ветер, врач рекомендует пить крепкий горячий чай с лимоном без сахара – приятный согревающий напиток. Недалеко от штаба растут два молодых дуба, между которыми мы натянули желтый маскировочный чехол, используя его вместо волейбольной сетки. Теперь каждый день проводим по несколько матчей для поддержания физической формы.

С потерей Туниса линия фронта вплотную приблизилась к Италии, налеты на Гроссето заставили наш Штаб и две Группы перелететь на юг Франции. Теперь мы на аэродроме Салон в сорока пяти километрах от Марселя. Ах, Марсель, Марсель – гастрономическая и портовая столица Франции. Очаровательный город, романтичный, но грязный. Несколько десятков километров – не расстояние для молодости, каждые выходные Ханс, Георг и Шперлле проваливаются в его глубины. Мы с Мильхом как добропорядочные семьянины стараемся оставаться в Салоне, тем более что в Марселе небезопасно.

Сегодня мы возобновили вылеты. Воспользовавшись туманом над Тирренским морем, после обеда нас отправили смотреть цели на Сицилии. Провели разведку с высоты в четыре с половиной километра и благополучно вернулись обратно.

В безоблачную погоду мы можем себе позволить только ночные вылеты. Я выспался и решил написать вам коротенькое письмо, что у меня все нормально. Сегодня в три часа ночи летали на бомбардировку аэродрома на Сицилии. С первыми лучами были над целью. Британцы численно превосходят в воздухе, но мы благополучно удрали.

Вместо того чтобы обучаться торпедным атакам и получать повышение, нас регулярно бросают в бой из-за вторжения на Сицилию.

Сегодня состоялся мой шестидесятый боевой вылет, и он запомнился. Чтобы избежать ненужных потерь, нам предписано совершать полеты над Сицилией на большой высоте. Над островом мы оказались в шестом часу утра, когда летнее солнце уже встало над горизонтом. Чтобы лучше сфотографировать продвижение противника, а также ситуацию в Мессинском проливе с потопленными железнодорожными паромками, я принял решение снизиться с пяти тысяч четырехсот метров до трех километров, и тут же об этом пожалел. С земли открыли ураганный огонь. Один из снарядов крупного калибра разорвался прямо по курсу, несколько зенитных зарядов угодили в фюзеляж и крылья. Все были живы, дав команду надеть шноркели, я начал набирать положенную высоту, пытаюсь уйти из-под огня. Мы вырвались и на поврежденном самолете заковыляли в сторону французского берега.

Гидросистема выпуска шасси была перебита, давление упало ниже четырнадцати атмосфер и продолжало уменьшаться, стойки не выходили, не помогала также ручная помпа. Предвкушая прелести посадки на «живот», я вдруг вспомнил о возможности аварийно выпустить шасси тросом. Хорошо, что братья Гюнтер позаботились о тройном дублировании системы выпуска.

Я никогда не выпускал шасси вручную тросовой проводкой, механизм работал исправно, все получилось, и мы благополучно приземлились.

Здравствуйте, мои дорогие! Я все думаю, как интересна судьба. За время службы я встретил много интересных людей. пилотов, инженеров, командиров, добившихся выдающихся результатов, бесстрашных и умных. Ни один из них не считает что война – это хорошо, и, тем не менее, они сражаются, выполняя приказы. Если бы не война, интересно, все эти люди

состоялись бы в качестве гражданских, став такими же блестящими специалистами в мирных профессиях. Думаю, да! Мильх, например, собирается быть юристом, а Шперлле – инженером, но превратности судьбы сделали из нас авантюристов, летающих по миру, убивающих других и погибающих. Век на войне очень короток. Я – переросток, задержавшийся в лейтенантах, в моем возрасте командуют эскадрами или сидят при штабах. А я все летаю, о чем, кстати, не очень жалею. Я просто выполняю приказы, не неся никакой ответственности за содеянное, ни за победу, ни за поражение, разве что за судьбу самолета и экипажа. Вот и нынешней ночью, в тридцать минут первого нас подняли по тревоге, что является редкостью в бомбардировочной авиации, учитывая расстояние между базой и Сицилией. Все закончилось хорошо.

Опять в три часа ночи летали на вражескую батарею, дымка не помешала. Дела на Сицилии развиваются не очень хорошо, возможно, мы потеряем остров. Сегодняшней ночью наш экипаж разбомбил мост на реке Симето, чтобы хоть как-то задержать противника – слабое средство. Ночные вылеты вошли в систему, вылетаем и возвращаемся в одно время, днем отсыпаясь. Ночь или очень раннее утро спасает нас от истребителей и огня зениток, но и наши действия вряд ли наносят противнику серьезный урон. Спасибо за конфеты. Больше не присылайте, ешьте сами. Главное наше удовольствие в Салон-де-Провансе – это избыточная гастрономия, кухня отменная.

Выполнил еще два рутинных вылета. утром в качестве транспорта для эвакуации раненых, а ясной ночью следующего дня – на разведку. В первом вылете при посадке на незнакомый аэродром сильно повредил шасси. Аэродром, выглядевший сверху ровным полем, оказался перекопанным бомбами союзников, одна из шин на пробеге лопнула, наехав на осколок, и самолет сильно развернуло, подломив стойку. Это происшествие, несмотря на то, что все целы, могло сыграть злую шутку. Мы думали, что теперь останемся на острове и будем отходить в Италию вместе с наземными войсками. Нежелание попасть в плен оказалось сильнее обстоятельств, совместными усилиями мы смогли за полдня починить машину и вернуться на базу, где механики просто заменили вышедшие из строя детали. Второй вылет прошел без приключений. Так что ваш отец – молодец!

Наши дни быстротечны, а ночи длинные. Днем короткий сон, зато ночные часы целиком посвящены бомбардировочным вылетам или штабной работе. Бывает, днем, спрятавшись от жары под кроной деревьев, расстелив жесткую парашютную ткань прямо на траву, придаюсь чувству полной безмятежности. Кажется, что ночь никогда не наступит, а далекая гражданская жизнь вот-вот вернется в повседневное житейское русло. Но неотвратимо наступает новая ночь, несущая напряжение непредсказуемостью своего окончания. Что ждет нас в ясной темноте летней итальянской ночи, все ли вернутся обратно?

Постоянное недосыпание заставляет сидеть на таблетках, помогающих преодолеть усталость, их выдает эскадренный доктор, главное, не принимать их слишком много.

За короткую июльскую ночь, когда активность Спитфайров и Лайтингов минимальна, надо успеть преодолеть длинный водный участок, сделать свое дело и успеть вернуться обратно. Сегодня вылетели поздно, в 4.30 утра, уже начинало светать. Набрал четыре тысячи метров, держа курс на юго-восток над водной гладью, невольно залюбовался потрясающе красивым рассветом. Солнце еще не показалось, но весь горизонт уже осветился поднимающимся светилом, в этом свете были все цвета радуги от фиолетового через зеленый до оранжевого. Никакие искусственные краски не могли передать таких насыщенных тонов и полутонов.

– Красиво! – я указал рукой сидевшему рядом Мильхе.

– Да – кивнул в ответ бомбардир. Мы еще несколько минут любовались рассветом, будто были на воздушной экскурсии.

– Интересно, – прокричал товарищ – сколько наших увидят эту красоту сегодня в последний раз.

Я промолчал.

Сегодня один из самолетов нашей эскадры не вернулся на аэродром, экипаж пропал без вести.

Новости из Сицилии неутешительные. Все наши аэродромы, включая тот, с которого мы чудом улетели только благодаря своему безудержному желанию и самоотверженности местных механиков, захвачен союзнической коалицией, воюющей против нас. Теперь любое истребительное прикрытие осуществляется с Сардинии, а это лишние литры топлива, потраченные на перелет «велосипедистов», Мессершмитты могут меньше время находиться над полем боя. Это окончательно загоняет нас в угол. Теперь, совершенно определенно, летать можно только ночью.

Сегодня в час ночи взяли курс на Сицилию, чтобы нанести удар по складам неприятеля, продолжающего сгружать войска и технику с транспортов на берег.

Погрузившись в полный мрак июльской ночи, мы медленно набрали четыре тысячи метров. Под нами море, расстилающееся до ночного горизонта, ярко зеленое днем, сейчас оно выглядело чернильно-синим, с высоты в темноте невозможно понять, есть ли волнение или штиль. Наконец, через несколько часов утомительного полета впереди показалось побережье Сицилии, характерное своими гористыми резкими очертаниями потухших вулканов и так отличающееся от равнин южной Франции. Остров-вулкан, да, там действительно сейчас жарко, даже ночью.

Сделав дело, экономя топливо и одновременно уходя от возможного огня корабельных и наземных зенитных батарей, мы повернули обратно. Начинало рассветать, впереди еще один рутинный день отдыха, волейбола, подготовки к следующему вылету, день, украшенный хорошей французской кухней, но испорченный тоской по дому. Сегодня эскадра не имела потерь.

Печальный факт, но нам приходится атаковать свои же бывшие аэродромы на Сицилии. Мильх – философ, он считает, что нет ничего постоянного, а значит, и «своего» не бывает. Остается с ним соглашаться, и, поправив жесткий парашют, любоваться звездами в ясном небе. Лететь долго. Наверняка союзники засекут нас радаром. Сегодня мы крадемся на трех с половиной километрах.

Термометр показывает за бортом минус пятнадцать – какая поразительная разница – на земле жарко даже ночью, а в каких-нибудь нескольких километрах выше – холод настоящей зимы.

Жара уже порядком надоела. Как несовершенен человек! В России в холодную и сырую погоду мы бы мечтали оказаться в подобных условиях, а здесь мечтаем о прохладе. Хорошо, что мы летаем только ночью, истребителям хуже. Иногда днем стоит такая жара, что видно, как над пологими холмами поднимается раскаленный воздух, в такие минуты мы прячемся под редкими деревьями. Много неудобств доставляет пыль Сахары, приносимая ветром из-за моря. Она забивает глаза и ложится толстым слоем на приборную доску, так что предполетная подготовка у нас заканчивается протиркой кабины. У нас все в порядке, но сегодня не вернулись два экипажа, проводившие атаку кораблей противника, есть сведения, что один самолет упал и люди погибли, экипаж второго Хейнкеля, скорее всего, был подобран британцами, теперь для них все закончено – плен!

Сегодня состоялся мой семидесятый боевой вылет, с чем мы друг друга и поздравили после возвращения. Это немного, те, кто начали войну в сорок первом, уже имеют за плечами и по сто пятьдесят и больше, но на все есть свои объективные причины и божья воля.

Командир Клюмпер начал натаскивать меня на летного командира – собственно, для чего и перевел в штаб. В остальном, все спокойно, если не считать, что оборона Сицилии закончится нашим поражением. Ночью опять бомбили союзников на подступах к Палермо. Мы особенно отличились, разрушив мост на реке Орето.

Сегодня ночью бомбили аэродром. На обратном пути имели короткую стычку с истребителем. Я его не видел, но стрелки открыли огонь. Дав команду прекратить огонь, я резко развернулся, и ушел в ночную темноту со снижением, развив достаточную скорость, истребитель потерял нас во мгле. Все обошлось.

Здравствуйте, мои родные. Мы все шокированы ковровыми бомбардировками противника. Я сам работаю в бомбардировочной авиации, конечно, и от наших бомб могло страдать гражданское население. Самый крупный город, который доводилось атаковать мне лично – это русская крепость Севастополь. Иногда нам приходится бомбить цели, находящиеся в небольших населенных пунктах, но все же мы стараемся атаковать войска, военные объекты или коммуникации, а не сбрасывать орудия смерти и разрушения в центры густонаселенных городов. Когда-то я писал Вам, что счастлив жить в сильном Рейхе, зная, что моя семья никогда не попадет под бомбовые удары вражеских самолетов, теперь уже ясно, что я наивно ошибался. Кольцо сжимается, и чем все закончится – неизвестно. Вы пишете, что Лейпциг не бомбят, надеюсь, что так и будет.

У нас затишье. Потеряна не только Сицилия, но и половина Италии. Эскадра борется с морскими доставками от Алжира до Италии, но успехи наши незначительные, а потери растут. За меня можете не волноваться. Я больше занят штабной работой и обучением редкого пополнения. Вернер держит слово, и скоро меня должны перевести на командную должность в другую эскадру. Жалко расставаться с ребятами, особенно с экипажем, к тому же я приобрел привычку к французской кухне.

Вернер сообщил, что меня переводят командиром звена в одну из эскадрилий Третьей группы Третьей бомбардировочной эскадры, и возможно, после стажировки повысят до командира эскадрильи. По пути я обязательно заеду домой. Послезавтра меня будут провожать все приятели. Шперлле, Мильх, Ханс, Георг. Придут офицеры штаба и даже сам Клюмпер. По этому поводу я заказал столики в одном из ресторанов в старой части города. До скорой и желанной встречи.

Прошел уже месяц после нашего расставания, а я все еще нахожусь под впечатлением домашнего уюта и вашей любви. Я не встречал ни одного солдата, который бы еще хотел воевать, но пока война продолжается, мы должны оставаться на своих местах.

Новое место – аэродром Грислинен в Восточной Пруссии. Здесь формируется и проходит обучение моя новая группа, состоящая как из зеленых новичков, так и из довольно опытных пилотов Юнкеров-88. Командир нашей группы в звании хауптмана. Чувствуется нехватка личного состава, прибывшие – это уже не те зрелые мужчины, коими комплектовались бомбардировочные части в сороковом или сорок первом году, каким был я, когда впервые попал на фронт. Третью группу переучивают на Хейнкели, не потому, что мой старый бомбардировщик лучше, а потому, что он приспособлен к перевозке тяжелых бомб на внешней подвеске, а нас готовят именно к таким операциям. Поговаривают, что с помощью специальной бомбы можно разрушить плотины на электростанциях русских. Выбор моей кандидатуры, выходит, не был случайным, ведь большую часть войны, сорок три вылета из семидесяти шести, я выполнил с двумя тоннами бомб, подвешенных к животу. Теперь я исполняю роль звеньевого инструктора.

тора, переучивающего пилотов на новый тип. Правда, пока на всю группу поступило только четыре Хейнкеля. Нас полностью обещают укомплектовать в мае.

Я думал закончить войну инструктором, но начальство считает, что, пока мы ждем новое вооружение и переучиваем экипажи, командир звена не должен терять боевых навыков. Я вновь временно на фронте. Сегодня состоялся мой настоящий экзамен. Я вел несколько звеньев смешанной эскадрильи в ночную атаку на аэродром. Ночь выдалась темной как никогда. Тьма за бортом и курс на восток. Задачей моего самолета было первым выйти на аэродром и ударом обозначить цели для остальной группы. В этом была и удача, и роковая ошибка. Первая половина полета была спокойной и обыденной. Самолет прорезал полуночную мглу, штурман и я сверяли данные навигационных приборов с проложенным курсом. Но когда вышли на цель всего на высоте три тысячи метров, начался настоящий ад. Возможно, что противник обнаружил нас радарными еще на подходе. Огонь прожекторов и зениток взорвал ночь, делая наши шансы ничтожными. Такого сильного огня с земли я не помню ни в одной операции. Мы блестяще выполнили свою задачу, попав прямо в центр летного поля, и могли уходить заранее проложенным курсом. Но экипажи, вышедшие на цели через пару минут, были обнаружены и попали под шквальный огонь. Вдобавок с других аэродромов вдогонку и наперерез взлетело несколько ночных истребителей. Уходя из-под огня, наш Хейнкель получил повреждение правого двигателя. Вначале обороты, давление и температура были в норме, так продолжалось несколько десятков минут. Самолет, как живой, знал, что должен спасти экипаж и тянул к линии фронта. Уже пересекая эту невидимую, роковую для многих солдат черту, правый Юмо внезапно замолчал. Никакие попытки оживить его запуском, переключением магнето и прочими ухищрениями не могли заставить двигатель вновь работать. Мотор отказал полностью.

## **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.