



Эпохальные
МЕМУАРЫ

МАРК
ГАЛЛАЙ

ЧЕРЕЗ НЕВИДИМЫЕ
БАРЬЕРЫ

Эпохальные мемуары

Марк Галлай

Через невидимые барьеры

«Яуза»

2017

УДК 82-311.6
ББК 84(2Рос)

Галлай М. Л.

Через невидимые барьеры / М. Л. Галлай — «Яуза»,
2017 — (Эпохальные мемуары)

ISBN 978-5-00155-010-5

Жизнь и творчество Марка Галлая невозможно представить себе отдельно от неба. В молодости, после окончания летной школы и Политехнического института в родном Ленинграде, он стал инженером и летчиком-испытателем в ЦАГИ-ЛИИ. Участвовал в Великой Отечественной войне и во время первого налета на Москву сбил фашистский самолет. Заслуженный летчик-испытатель, Герой Советского Союза, Марк Галлай освоил 125 типов летательных аппаратов; был инструктором по технике пилотирования космического корабля у первой (гагаринской) шестерки космонавтов. Предлагаемая книга — подробный рассказ о жизненном пути выдающегося летчика-испытателя, написанный им самим. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 82-311.6
ББК 84(2Рос)

ISBN 978-5-00155-010-5

© Галлай М. Л., 2017
© Яуза, 2017

Содержание

| | |
|-----------------------------------|----|
| Я думал: это давно забыто | 7 |
| Первый бой мы выиграли | 10 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 38 |

Марк Галлай

Через невидимые барьеры



Марк Лазаревич Галлай



© Галлай М.Л., 2017

© ООО «Яуза-пресс», 2017

Я думал: это давно забыто

– так озаглавлена книга М.Л. Галлая, изданная после его ухода в Вечность.



Нет, Марк Лазаревич, – это не забывается... ни люди, ни события!

В 1995-м вышла моя первая книга «Аэроузел», и я неожиданно прочел в прессе отзыв Марка Галлая – чувство было... ну словно увидел в Библии комментарии своих трудов Всевышним! А просто собеседниками мы были всю жизнь и остаемся ими – для меня он никуда не

ушел, и поныне мысленно общаемся, иногда я даже жалею: «Вот видите, Марк Лазаревич, – вы роптали на ранний уход с летной работы, а мне по сей день доводится активно летать, уж 43-й год как... а нормы налета у нас такие – что в ваше время и в кошмаре не привиделось бы!»

Знакомиться же с ним мне приходилось многократно – каждый раз в новом качестве, поразному глядя и на Мир, и на себя.

В детстве к нам в дом часто заходили папины друзья, коллеги. Меня сильно тянуло к этим смелым, веселым дядям... но память зрительно цепляла тех, с кем бывали эксцессы. Например, играем мы во дворе в космонавтов. Вечереет, мама кричит с балкона:

– Саша, домой! – Иду, там папа с улыбающимся дядей, тот жмет мне руку:

– Как тебя зовут?.. – Оставаясь в мире детских иллюзий, я серьезно отвечаю:

– Юрий Гагарин! – А оторопевший дядя пытается возражать:

– Это же я – Юрий Гагарин... – Но, видя наворачивающиеся детские слезы, спешит мириться:

– Ладно, давай мы будем два Юрия Гагарина! – И тискает мою ладошку.

Среди отцовских друзей был и дядя Марк, но с ним детских конфликтов не случилось – потому запомнился он мне иначе. Мой папа погиб в 1967-м¹, когда я еще не пошел в 1-й класс. Потом, научившись читать, я нашел дома на книжных полках много разных книг Галлая с авторскими подписями и теплыми словами. Теми книгами я начал зачитываться с детства – они очень сильно повлияли на мой жизненный путь!

Волнующей была наша встреча в Школе летчиков-испытателей (ШЛИ) Минавиапрома СССР весной 1986 года. Тогда уже, поступив в ШЛИ с офицерским опытом летной службы в боевом истребительном авиаполку, я млел с восторгом в толпе – но почему-то постеснялся даже задать вопрос... и в коллективном фото на ступеньках Школы робко примостился с самого краешка.

Обычно в авиапромовской ШЛИ одновременно проходило один-два потока (летный и штурманский), но в тот исключительный период из-за больших потерь испытателей было под-ряд два набора в 1985 году летчиков и два набора штурманов. И вот мы, слушатели аж четырех потоков, забили все пространство школьной аудитории – и за партами, и в проходах, и чуть ли не на головах друг у друга. Наш любимый начальник Школы «дядя Федя», Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР полковник Ф. И. Бурцев чинно представил: «Марк Галлай... Герой, Заслуженный, лауреат, автор...» – перечисление званий и наград заняло минут пять. Возник напряг – надо б по военной привычке встать по стойке «смирно», но физически в битком набитом классе это невозможно.

Первые же слова Марка Лазаревича смутили дядю Федю: «Спасибо, Федор Иванович, за перечисление всех моих заслуг – но еще одну забыл... я недавно избран председателем нашего гаражного кооператива и, в отличие от всех остальных, – это единственная из регалий, дающая мне сегодня хоть какую-то реальную власть!» Климат аудитории мгновенно изменился на теплый, юморной – вот тогда мы в откровенной беседе были потрясены галлаевскими рассказами, которых не прочтешь ни в каких строках... даже его книг.

«Настоящий летчик-испытатель должен свободно летать на всем, что только может летать, и с некоторым трудом на том, что, вообще говоря, летать не может» – с этими словами старейшего пилота ЦАГИ С. А. Корзинщикова началась в 1937 году профессиональная летно-испытательная работа Галлая.

В начале Великой Отечественной войны для ПВО Москвы в Летно-исследовательском институте из летчиков-испытателей была сформирована отдельная истребительная эскадрилья, М.Л. Галлай стал в ней командиром звена МиГ-3. Ночью 22 июля 1941 года в первом в

¹ Ю.А. Гарнаев, заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, погиб при тушении с вертолета Ми-6 лесного пожара во Франции. – *Прим. ред.*

истории массированном воздушном налете немецкой авиации на Москву Марк Галлай сбил бомбардировщик Do-17. Мы с волнением слушали из уст Марка Лазаревича, как долго ему пришлось строчить из пулеметов с малым поражающим эффектом по цели, выхваченной из ночной тьмы зенитными прожекторами, а тот все летел... упавшим его нашли только наутро. А для Галлая тогда проблемой оказалось вернуться на свой аэродром – там для светомаскировки погасили вообще все огни! На последних каплях горючего ему удалось отыскать родную полосу по характерному изгибу Москвы-реки, петляя вдоль русла по лунным бликам на воде...

За войну Марку Галлаю довелось воевать трижды: помимо ПВО Москвы – в 1942-м на Калининском фронте и в 1943-м на дальних бомбардировщиках Пе-8. Был сбит, прыгал с парашютом и выбирался к своим через партизанские отряды Брянщины. Меж боевыми действиями активно вел летные испытания.

После войны, в 1950 году, Галлай был так сказать «сбит» уже чисто «по-нашенски»: не скрывавший национальности и писавший «еврей» в анкетной «графе 5», он был уволен из ЛИИ. Восстановился лишь через новообразованную летную службу в другом министерстве – Радиопроме, начав испытания в воздухе радиолокационных прицелов.

Говоря про послевоенные летные испытания, мне трудно остановиться – ведь это жизнь и моя, и всей нашей семьи. Лучше об этом читать в книгах самого Марка Лазаревича. Особо меня трогало то, что Марку Галлаю достались и абсолютно эпохальные испытания – например, реактивного первенца МиГ-9. Сам же я, став после ШЛИ «фирменным» микояновским испытателем, недоумевал: роль М.Л. Галлая в истории ОКБ «МиГ» отражена лишь поверхностно – ведь туда он был просто командирован от ЛИИ, а сам про себя вообще писал мало... тут уж душа протестует по поводу народного поверья «скромность украшает...».

Будучи близким соратником С. П. Королева, Марк Галлай играл одну из ключевых ролей в подготовке Первого отряда космонавтов, полета Юрия Гагарина. От их набора в марте 1960-го до экзаменов в январе 1961 года по готовности к запускам на орбиту прошло чуть более полугода. В той комиссии были генерал Н. П. Каманин, конструктор К. П. Феоктистов (сам будущий космонавт) и иные специалисты, включая инструктора-методиста Марка Галлая... он-то и ввел полушутливо на их тренировках легендарную команду «Поехали!» – которой затем Юрий Гагарин вдохновил весь мир. Когда Галлая спрашивали – почему именно это слово, он отвечал анекдотически: «Поехали – сказал попугай, когда кошка потащила его из клетки за хвост». Марк Лазаревич искренне сопереживал трагической судьбе Сергея Павловича Королева...

Гениальный кинотворец Эльдар Рязанов в 1996 году снял документальный фильм «Единица порядочности один галлай»... Именно так – галлай с маленькой буквы (вроде ампера или ньютона), как единица измерения величины «порядочность». В том фильме Марк Галлай изрек слова, ставшие для меня пророческими: «В массе летного состава встречаются выпивохи, бабники, порой широко орнаментируют свою речь российским фольклором... Но когда я попал в среду писательскую, увидел все-таки, насколько нравственно чище среда летная!»

Мне тоже судьба уготовила возноситься и в круги политические, и творческие, и модные бомонды – но я всегда возвращался к небу, чтобы опять убеждаться, насколько чище среда летная. Потому и поныне активно летаю (а иногда и пишу)... **Спасибо, Марк Лазаревич, – наш полет продолжается!**

Александр Гарнаев

Герой России, заслуженный летчик-испытатель РФ

Первый бой мы выиграли

* * *

Издали он был похож на безобидное блестящее насекомое. Вроде мушки или мошки, сверкающей в перекрестье лучей прожекторов. Но, подойдя немного ближе, я узнал его. Это был «Дорнье». Двухмоторный «Дорнье-215» или, может быть, 217. Я не раз видел такую машину и на земле, и в воздухе, даже сам несколько раз летал на ней. Без сомнения, это «Дорнье»... Правда, чем-то он отличается от того экземпляра, который я знал. Вроде точно такой же и в то же время чем-то неуловимо другой: какой-то более «чужой», что ли... Однако размышлять об этом не приходится. Надо побыстрее сближаться и атаковать его, пока держат прожектора!

«Вот и пришла к нам война! – мелькнуло в голове. – Ко мне и к моим товарищам...»

Мы давно ждали ее.

В сущности, вся наша юность прошла под знаком ожидания нападения на Советский Союз. И, надо сказать, наши будущие противники (да и кое-кто из будущих союзников) исправно делали все от них зависящее, чтобы поддерживать в нас это состояние ожидания. Я был еще школьником, когда произошел налет английской полиции на помещение АРКОСа – смешанного англо-советского акционерного общества – в Лондоне и разрыв дипломатических отношений между СССР и Англией. Помню демонстрации протеста против этой провокации (вот уж когда никого не приходилось уговаривать идти на демонстрацию!), сбор денег на постройку эскадрильи «Наш ответ Чемберлену», огромную челюсть и монокль самого сэра Остина Чемберлена на многочисленных плакатах и газетных карикатурах... Потом пошли бесконечные конфликты на границах с Японией. Угрозы из фашистской Германии – как неожиданно для нашей мол одежи эта страна композиторов и мыслителей, страна Рот Фронта, Маркса, Тельмана превратилась в потенциального врага номер один!..

И вот – Испания! Трудно рассказать сейчас, чем она была для нас в то время. Многого в том, что окружало нас в те сложные годы, мы не понимали или, во всяком случае, понимали не до конца. Но в испанских событиях разобрались сразу: там шла первая проба сил, первая схватка с фашизмом. Враги там назывались врагами, друзья – друзьями. Благодаря блестящим съемкам отважных и талантливых кинематографистов Романа Кармена и Бориса Макасева мы зримо представляли себе, как это все там происходит, и трудно было назвать киноевент, который пользовался бы у зрителей таким успехом, нет, не успехом – таким личным, страстным, жадным отношением к себе, как сюжеты испанской хроники, демонстрировавшиеся в маленьких, душных, очень не шикарных залах разных «Кинохроник» и «Новостей дня». Зал резко затихал, как только с экрана раздавались первые такты «Испанского каприччио», в сопровождении которого шла хроника, отснятая Карменом и Макасеевым. Не с той ли поры вошли в нашу жизнь разнообразные музыкальные позывные?

Постепенно просачивались сведения о наших добровольцах, сражавшихся в Испании. В сущности, добровольцами, всеми силами стремившимися туда, были – по крайней мере в авиации – едва ли не все. Но отбор желающих производился не скажу даже строгий, а какой-то очень выборочный, штучный. Впрочем, действовать иначе, когда требовалось послать одного из доброй сотни претендентов, было, наверное, просто невозможно. Мне уже приходилось как-то писать о том, что, узнав о боевых успехах большей части наших «испанцев», мы были склонны наивно восхищаться мудростью людей, сумевших столь удачно отобрать самых боеспособных из тысяч желающих. Много позднее стало ясно, что никакой особенной мудрости

тут не требовалось. Более того, сейчас я думаю, что в отборе добровольцев, как и во многом другом в те времена, немалую роль играли соображения так называемого «анкетного» порядка.

О подборе людей по анкетам у нас писалось и говорилось (в том числе с трибун самых высоких), без преувеличения, бессчетное число раз. Но преодолеть это зло, особенно в годы, о которых идет речь, оказалось не так-то просто. Многие наши современники могут рассказать о том, как анкета вмешивалась в их жизнь. Характерный в этом отношении случай приводит авиаконструктор А. С. Яковлев в книге своих записок «Цель жизни»: известный в то время летчик-испытатель П. Стефановский неудачно выступил на одном из правительственных совещаний с необоснованно резкой и малоаргументированной критикой по адресу авиационной промышленности, чем произвел на Сталина впечатление «злобного критикана». Незамедлительно было дано задание: «проверить Стефановского» – и выручить его из беды удалось лишь ценой немалых трудов, причем существенным обстоятельством, дополнительно осложнившим эту и без того нелегкую задачу, оказалось, что у Стефановского, «как на грех, в анкете было что-то не в порядке».

Но при подборе добровольцев в Испанию, я уверен, никакой – пусть самый «анкетный» – подход не мог повредить делу: лотерея была практически бесприигрышная. Едва ли не каждый наш летчик, танкист, артиллерист – с «безупречной» ли анкетой, с красными ли галочками против каких-то ее пунктов – был если не всегда профессионально, то, во всяком случае, морально готов к бою с фашизмом. Подтверждение тому мы получили через несколько лет, когда началась Великая Отечественная война. Подтверждение, доставшееся нам бесконечно дорогой ценой, но от этого еще более убедительное.

Гораздо незаметнее, даже в авиационных кругах, прошло участие наших летчиков в защите китайского народа от нападения империалистической Японии. Правда, и по масштабу своему это участие было значительно скромнее, чем в испанских событиях. Но для летчиков-испытателей бои в небе Китая представлялись особо примечательными тем, что в них приняли непосредственное участие наши коллеги – опытные, профессиональные испытатели, во главе с замечательным летчиком и очень симпатичным человеком Степаном Павловичем Супруном. Впоследствии он оказался первым советским воином – Героем Советского Союза, награжденным во время Великой Отечественной войны второй медалью «Золотая Звезда», к несчастью, уже посмертно.

Мне запомнилось, как вернувшийся из Китая летчик-испытатель Константин Константинович Коккинаки – ныне Герой Советского Союза и заслуженный летчик-испытатель СССР – рассказывал о ночном бое, который он провел против японских бомбардировщиков. Запомнилось прежде всего из-за неожиданно спокойного, очень делового тона рассказчика. Невольно пришлось задуматься над тем, что война в воздухе требует от летчика не только уверенного владения самолетом и того комплекса психологических навыков, который принято называть смелостью. Это, как говорят математики, условия необходимые, но недостаточные. Чтобы успешно воевать, надо владеть тактикой, надо непрерывно изобретать все новые и новые неожиданные для противника и выгодные для себя ухищрения. Ум, сообразительность, интеллект на войне нужны, оказывается, не меньше, а больше, чем едва ли не во всех других видах деятельности человека. Больше хотя бы потому, что наказание за лень мысли в бою более жестокое, да и в исполнение приводится чаще всего незамедлительно, без малейшей отсрочки.

Попав вскоре после начала Великой Отечественной войны на фронт, я в первое время чувствовал какое-то подспудное, но непроходящее беспокойство по поводу того, что так и не успел, за всякими текущими испытательскими делами, должным образом изучить тактику военно-воздушных сил (оказывается, делая выводы из рассказов наших уже повоевавших коллег, додумал все-таки не до конца). Тактика эта представлялась мне тогда неким универсальным сборником рецептов, строго следуя которым будешь воевать «правильно», а значит, с максимальным эффектом и наименьшими шансами сложить голову самому. Однако, поскольку

никто мне подобного рецептурного справочника на войне почему-то не предложил, пришлось соображать самому, причем соображать не мешкая, – боевые вылеты шли один за другим по несколько раз в день.

И тут-то, убедившись, что в общем не боги горшки обжигают, и пришел к несколько неожиданному для себя, но в тех условиях весьма утешительному выводу, что вся тактика в том только и состоит, чтобы мысленно поставить себя на место противника и делать то, чего он меньше всего ожидает.

Впоследствии я понял, что, конечно же, тактика – категория гораздо более сложная и емкая, чем следовало из моей лихой экспромтной формулировки. Но, наверное, что-то более или менее существенное из понятия тактики в этой формулировке все-таки было. Во всяком случае, действуя в соответствии с ней, я чувствовал под собой нечто вроде теоретической базы, – это всегда действует успокаивающе, – а главное, не имел особых оснований жаловаться на результаты.

Но все это пришло значительно позже.

А в довоенные годы, о которых идет речь, наших летчиков ждал еще не один, так сказать, предварительный экзамен. Конфликт между Японией и дружественной нам Монголией, начавшийся весной тридцать девятого года в районе реки Халхин-Гол, сложился для нашей авиации поначалу не очень благоприятно. В боях с японскими воздушными силами она несла серьезные потери и в первое время оказалась не в состоянии обеспечить монгольско-советской стороне господство в воздухе.

Если наши истребители-монопланы типа И-16, именовавшиеся «скоростными» (в то время скорость в четыреста пятьдесят километров в час давала на это право), воевали еще более или менее успешно, то маневренные истребители-бипланы И-15, так хорошо проявившие себя в небе Испании, теперь, всего через каких-нибудь два – два с половиной года, оказались, даже в несколько модифицированном виде (И-15 бис), уже устаревшими. На авиационных заводах как раз начинался серийный выпуск очередной, теперь уже более значительной, модификации этих бипланов: их шасси было сделано убирающимся, а мотор заменен на более мощный, с автоматическим винтом.

Группа истребителей И-153 – такое название получила эта модификация – была отправлена в Монголию, а среди летчиков группы находился наш коллега, летчик-испытатель Алексей Владимирович Давыдов.

Это был очень интересный человек. Редкий книголюб. Время между полетами всегда проводил за чтением. Было достоверно известно: если Давыдов не в воздухе, – значит, сидит в укромном углу комнаты летчиков с книжкой в руках. Тут я хотел было написать, что в этом заключалось его, как сказали бы сейчас, хобби, но вовремя остановился. Нет, книга для Давыдова не была хобби. Он знал, любил, ценил книгу – и новую, и особенно старую, – как человек, для которого она не развлечение, а большая часть всей жизни. Он любил поговорить о прочитанном, с кем-то поспорить, кому-то просто рассказать (при этом, как я впоследствии заметил, очень тонко учитывая круг интересов и уровень собеседника), всячески старался приобщить своих товарищей к чтению, не смущаясь умеренностью достигаемых порой в этой области результатов... Уже сколько лет нет Алексея Владимировича среди нас, но его крепко помнят и летчики, и книголюбы, и букинисты, да и просто многие хорошие люди, справедливо видевшие такого же хорошего человека и в нем.

Вернувшись из Монголии с орденом Боевого Красного Знамени на гимнастерке (в довоенные годы награда довольно редкая), Давыдов откровенно рассказывал нам:

– Трудновато приходилось там на «Чайках». Полегче, конечно, чем на старых «бисах»², но все-таки трудновато. Скорости нет! А без скорости никакой маневр не помогает: крутись, если хочешь, в вираже, а тебя сверху клевать будут...

Такая оценка была для нас неожиданна. Мы успели привыкнуть, что летаем «выше всех, дальше всех, быстрее всех» и что наши военные самолеты лучше или, по крайней мере, не хуже, чем у противников. В той же Испании, например, советские истребители встречались с «мессершмиттами» – особенно в первый период военных действий, – так сказать, на равных, а скоростной бомбардировщик СБ был вообще вне конкуренции: свободно уходил от истребителей противника и делал над его территорией что хотел.

Правда, такое положение дел сохранялось недолго: немцы быстро извлекли уроки из сложившейся ситуации, кардинально модифицировали свои самолеты – и соотношение сил в воздухе изменилось на обратное.

Что же касается положения наших «Чаек» на Халхин-Голе, то тут, я думаю, проявились не столько даже конструктивные недостатки именно этой конкретной машины, сколько, так сказать, кризис специально маневренного истребителя как класса боевых машин вообще. Воздушные бои на виражах – «карусели», как их называли, – отживали свой век.

Нужна была новая техника и новая тактика. Нужна была скорость.

Нужна была скорость!

В сороковом году наша авиационная промышленность породила целое созвездие новых скоростных самолетов. К весне сорок первого года они начали – увы, только начали! – выпускаться серийно. Но новое никогда не дается легко. Одна за другой выплывали «детские болезни» – дефекты, неизбежно присущие всякой вновь созданной машине. Приходилось выявлять причины этих дефектов, изыскивать меры их устранения, проверять эффективность принятых мер – словом, летать, летать и летать.

Все понимали, что повозиться с новыми самолетами есть полный расчет. Дефекты дефектами, а по главным, решающим своим качествам машины получились явно удачными: и МиГ-3, созданный под руководством А. И. Микояна и М. И. Гуревича, и ЛаГГ-3, сделанный в конструкторском бюро С. А. Лавочкина, В.П. Горбунова и М.И. Гудкова, и Як-1, коллективом создателей которого руководил А. С. Яковлев. Стремительные, узконосые, тонкокрылые, одинаково красивые на земле и в воздухе, они зримо воплощали главное качество самолета – скорость!

Нам казалось, что лучших истребителей невозможно себе и представить.

И казалось, в общем, правильно. Тот же МиГ-3, например, первым среди советских серийных боевых самолетов перевалил по скорости за шестьсот километров в час. Конечно, сейчас, когда даже пассажирские самолеты летают быстрее, подобной цифрой никого не удивишь. Но тогда она звучала весьма серьезно.

Тем досаднее представлялись недостатки новых самолетов – пресловутые «детские болезни». Недостатки, ставшие преградой на пути наших долгожданных новинок в большие серии, на полевые аэродромы, в руки наших товарищей – летчиков строевых частей военной авиации.

Правда, последующие события показали, что самолетный парк, с которым мы встретили войну (как, наверное, и боевая техника других родов войск), имел и другие – уже не столь частные – недостатки, вызванные не какими-то просчетами конструкторов, а самими требованиями, вытекавшими из тогдашних представлений о характере будущей войны в воздухе. Конструкторские бюро создавали новые машины не по собственному наитию, а по четко сформулированному заданию. «Ведь конструктор – это как закройщик, – сказал об этом извест-

² То есть на И-15 бис.

ный конструктор бронетанковой техники Н. А. Астров. – Если заказчик требует костюм нравящейся ему модели, то другого шить не будешь».

В таком же положении были и авиационные КБ. Что им заказывали, то они и делали. Вот, скажем, у того же МиГ-3 все летные данные – прежде всего скорость – достигали расцвета на высоте восемь и более километров, а на высотах средних и тем более малых были гораздо скромнее. Так вот, оказывается, это в точности соответствовало заданию и отражало господствовавшую до войны уверенность в том, что действия авиации развернутся главным образом на самых верхних этажах – в стратосфере.

Но на этом неблагоприятные для нашего самого скоростного истребителя тех дней обстоятельства не закончились. Вскоре потребовалось переключить всю мощность завода, изготовлявшего моторы АМ-35а для «МиГ-третьего», на форсированное производство моторов АМ-38, устанавливавшихся на штурмовиках Ил-2. Это и стало главной причиной того, что МиГ-3 был снят еще в конце сорок первого года с серийного производства – делать оба упомянутых мотора одновременно возможностей не хватало.

Впрочем, и судьба уникального бронированного штурмовика Ил-2 – самого эффективного боевого самолета Второй мировой войны, подобного которому не было ни у наших противников, ни у союзников, складывалась непросто. Созданный по инициативе самого С. В. Ильюшина (нашелся все-таки смелый «закройщик», решившийся шить костюм независимо от пожеланий «заказчика»), этот самолет прошел государственные испытания уже в январе 1940 года, но из-за неприкрыто предвзятого отношения к нему некоторых достаточно ответственных военных специалистов простоял без движения почти целый год, в течение которого шли долгие споры – нужна такая машина или, может быть, она нам ни к чему? Пока спорили, естественно, самолет не строили или строили в количествах совершенно гомеопатических. И лишь блестящие результаты боевого применения «Ильюшина-2» на полях сражений заставили уже во время войны – ценой великих трудов – спешно налаживать массовое производство штурмовиков.

А наш тяжелый четырехмоторный бомбардировщик «Петля – ков-8» (ТБ-7)! По своим летным данным – и скорости, и грузоподъемности, и вооружению, и особенно дальности – он практически не уступал знаменитой американской «Летающей крепости» В-17. И построен он был нельзя сказать, чтобы несвоевременно: первый вылет АНТ-42 (так поначалу называлась эта машина, созданная в конструкторском бюро А. Н. Туполева бригадой В. М. Петлякова) состоялся за четыре с половиной года до начала войны. Но все эти годы прошли в спорах на тему: «А нужны ли нам тяжелые бомбардировщики вообще?»

Дебатов вокруг этой проблемы было много. Высказывались самые различные точки зрения, начиная от доктрины итальянского генерала Дуэ, полагавшего, что войну можно выиграть без участия сухопутной армии, с помощью одних лишь массированных налетов тяжелой бомбардировочной авиации, до... до той самой концепции «только фронтовой авиации», сторонники которой фактически преградили самолету Пе-8 путь к крупносерийному производству. Последнее тем более трудно объяснимо, что тяжелая бомбардировочная авиация у нас была всегда – даже в нелегкие для экономики страны годы первых пятилеток мы выпускали крупными сериями четырехмоторный, очень передовой по своему времени бомбардировщик ТБ-3 (АНТ-6), а в не менее трудные послевоенные годы – стратегический четырехмоторный Ту-4. И только в предвоенный период фактически отказались от тяжелого самолетостроения!

Недаром один из участников испытаний самолета ТБ-7 – уже упоминавшийся летчик Стефановский – около тридцати лет спустя с горечью и недоумением писал в своих мемуарах «В пятом океане», что «с производством ТБ-7 творилось что-то неладное. Его несколько раз запускали в серию, снимали...».

В результате, как отмечалось впоследствии в шеститомнике «История Отечественной войны Советского Союза», к началу войны мы пришли, по существу не имея хороших дальних

бомбардировщиков в количестве, необходимом для нанесения серьезных ударов по военно-промышленным объектам в глубоком тылу противника.

Правда, говоря сейчас об этом, нельзя упускать из виду и другую сторону вопроса. Проще всего было бы, имея за плечами опыт большой войны, метать громы и молнии по адресу консерваторов и ретроградов, так много нашибавшихся в определении путей развития нашей военной авиации. Слов нет, были, наверное, среди людей, занимавшихся этим делом, и консерваторы, и ретрограды, и любители чрезмерно пристальной оглядки на действительное или предполагаемое мнение высшего начальства. Были, по-видимому, и просто недостаточно знающие и одаренные – «горе-тактики», как выразился, говоря о них, авиаконструктор А. С. Яковлев. Но, конечно, не они одни.

Не вдаваясь в не имеющий отношения к теме этих записок разговор о том, какими путями формируются требования к вновь создаваемым самолетам, нельзя не сказать, что и чисто объективные трудности, стоящие на пути решения таких задач, без преувеличения, огромны!

В самом деле, как определить заранее, какие типы боевых машин окажутся наиболее подходящими в будущей войне, сами контуры которой известны до поры до времени – пока она не началась – лишь весьма приблизительно? Более того: наличная техника может, в свою очередь, повлиять в какой-то степени и на самый характер войны. Взять хотя бы тот же вопрос о высотах действий авиации: естественно, что бомбардировщики противника устремятся прежде всего на те высоты, где слабее всего наши истребители, то есть на высоты, в наименьшей степени отвечающие нашим прогнозам.

Словом, непростое это дело. И мы, молодые испытатели, в последние предвоенные месяцы о нем и не помышляли – не будем изображать себя мудрее, чем были в действительности. Нам с избытком хватало текущих дел по устранению вполне очевидных, конкретных недостатков наших новых скоростных самолетов.

На МиГ-3 больше всего возни было, помнится, с мотором. Мощный, прочный, очень высотный (то есть сохраняющий свою мощность до больших высот), он оказался опасно капризным при переходе с режима на режим. Когда летчику, например, при заходе на посадку требовалось подтянуть – уточнить заход небольшим прибавлением тяги – или тем более уйти на второй круг, чтобы повторить заход на посадку заново, тут-то мотор зачастую и подводил. Он не слушался сектора газа, хлопал, дергался на подмоторной раме, но не тянул!

Летчики-испытатели упорно экспериментировали с капризничавшим мотором, и, конечно, это не могло обойтись бесплатно. Пошли потери.

Выполнив очередное задание, летчик-испытатель С.Н. Афанасьев – кстати, один из первых в истории парашютизма мировых рекорсменов по затяжным прыжкам – возвращался на свой аэродром. Дело шло к обеду, а потом ему предстояло сделать еще один или два полета. Машина красиво развернулась над городом и вышла на последнюю прямую. Последней она называется потому, что заканчивается приземлением. Иного смысла в это слово, конечно, не вкладывают, хотя на сей раз был в нем и иной, горький смысл. Какая-то причина помешала посадке – мало ли что может возникнуть на большом, интенсивно работающем аэродроме: то ли не вовремя вырулила на бетонную полосу другая машина, то ли заходит на посадку самолет, имеющий преимущество в очередности, то ли что-нибудь еще... Так или иначе, Афанасьев увидел, что белые полотнища посадочного «Т» были быстро переложены и превратились в крест. Посадка запрещена! Летчик плавно повел сектор газа вперед. Мотор загудел громче, принял было обороты, потянул – самолет из снижения перешел в горизонтальный полет, потом в набор высоты. Вот уже под ним центр летного поля – и в этот-то самый неподходящий (всегда в самый неподходящий!) момент мотор отказывает!.. Хлопки... Дым из патрубков... Мгновенно гаснет скорость.

Куда в таком положении деваться? Некуда!.. И самолет врезался в землю на границе аэродрома.

Весной сорок первого года наша авиация потеряла вслед за Афанасьевым одного за другим нескольких отличных, квалифицированных испытателей, в том числе старейшего представителя нашей профессии, участника первого большого советского перелета Москва – Пекин в 1925 году Аркадия Никифоровича Екатова.

Сейчас я думаю: можно ли считать эти потери небоевыми? Сколько жизней наших военных летчиков в первые, самые трудные месяцы войны прикрыли собой испытатели, доводившие до полного совершенства новое, так остро нужное Военно-воздушным силам оружие! Нет, это были боевые потери в чистом виде! Наши товарищи погибли как воины.

Но, как ни горьки были эти потери, испытательные полеты на «мигах», «яках» и «лагах» продолжались полным ходом.

Шли последние часы мирного времени.

И вот – война!

Нет нужды рассказывать, как она была воспринята моими товарищами и мной, какие вызвала мысли и чувства. Наверное, точно такие же, как у всех наших сограждан. Никогда я не видел такого точного всеобщего совпадения помыслов и устремлений, как в годы войны. Беда сплывает, а тут большая беда грозила не отдельному человеку и не какой-то группе людей, а всей стране.

Первая реакция молодых испытателей была вполне естественной: скорее на фронт!

Впрочем, это было легче сказать, чем осуществить. В самом деле, не соваться же профессиональному летчику-испытателю с просьбой: «Отправьте меня на войну» – в районный военкомат! Это было бы, кроме всего прочего, просто безнадежно: отнестись к такой просьбе серьезно там не могли. Куда же податься?

В разгар раздумий на эту тему я получил ценную информацию от моего приятеля – авиационного инженера и летчика-спортсмена Андрея Арсеновича Манучарова. Он был в свое время ведущим инженером по летным испытаниям самолета конструктора П. Д. Грушина, на котором ведущим летчиком был мой товарищ, впоследствии один из лучших испытателей нашей страны, Алексей Николаевич Гринчик. Он-то и послужил, так сказать, начальным связующим звеном между мной и Манучаровым, хотя очень быстро надобность в каких-либо звеньях подобного рода полностью отпала: душевный контакт между нами установился легко. Во многом этому способствовала общность интересов: конечно же, Манучаров, как, впрочем, в те годы едва ли не каждый молодой человек, обладавший одновременно летной и авиационно-технической квалификацией, хотел летать. И конечно же, летать испытателем.

Как известно, судьба благосклонна к тем, кто твердо знает, чего хочет в жизни. Через пять лет после описываемых событий, во время испытаний первой серии отечественных реактивных самолетов, А. А. Манучаров был в составе группы военных летчиков-испытателей, севших в кабины этих машин. И еще многие годы заслуженный летчик-испытатель СССР, лауреат Ленинской премии Манучаров продолжал успешно летать, преодолевая многие неблагоприятствующие этому обстоятельства, начиная хотя бы с небезукоризненного с точки зрения придрчивой авиационной медицины здоровья.

Так вот, в первые же дни войны Андрей передал мне, что из летчиков-испытателей Научно-испытательного института Военно-воздушных сил, в котором он служил, формируются два истребительных авиаполка. Казалось бы, вот оно – то самое, что нужно! Но пока сообщение Андрея дошло до меня, пока я, явно не перестроившись еще на режим военной оперативности, пытался через два загородных телефонных коммутатора дозвониться командиру одного из формировавшихся полков С. П. Супруну, было уже поздно. За два дня полки были сформированы и улетели на фронт. Улетел и Андрей Манучаров. Правда, ввиду недо-

статочности летного опыта (он на истребителях в то время еще не летал) его взяли поначалу не летчиком, а техником.

Но я-то остался вообще ни с чем!.. Не буду продолжать рассказ о других моих попытках и попытках моих товарищей попасть на фронт – достаточно сказать, что все они оказались безрезультатными. Кое-кто из коллег, исповедовавших мудрое солдатское правило – ни от чего не отказываться и ни на что не напрашиваться, – начал уж было не без яда спрашивать у нас:

– Ну что, молодежь? Все еще не вступили на тропу войны? Не знаете, где выход на нее?

И мы даже не обижались на эти слова. Было не до обид. Голова была занята другим – хотелось, нет, не хотелось, а настоятельно требовалось для поддержания душевного равновесия как-то перевернуть неожиданности, которые принесла с собой война.

А она принесла их куда больше, чем можно было бы предполагать.

Не буду говорить об общеизвестных неожиданностях – в кавычках и без кавычек, – начиная с самих обстоятельств, при которых война свалилась на нас. Об этом уже писалось много и справедливо. Действительно, получилось, что все мы в течение многих лет ждали войну вообще, но очень мало кто из нас (включая, к сожалению, лиц, занимавших высшие посты в армии и стране) был готов к ней конкретно... Молодежи нашего поколения так долго и с таким постоянством напоминали об опасности нападения на СССР – независимо от степени накала этой опасности в каждый конкретный момент, – что это постепенно превратилось в привычное. А значит, в не очень сильно действующее эмоционально. Оказалось, что повторение – далеко не всегда мать учения. И разговоры о грядущей войне, при всей их объективной обоснованности, стали восприниматься не столько как свидетельство реальной угрозы, сколько как некий привычный и, в общем, сам по себе особых неприятностей не причиняющий фон всей нашей жизни. Самые значительные слова от неумеренного употребления теряют свой внутренний смысл – в последующем мы не раз убеждались в этом.

К тому же, как известно, в момент наивысшего обострения опасности войны – когда гитлеровские армии уже были на исходных позициях для вторжения в СССР – нас будто нарочно успокоили. Сказали: не тревожьтесь, все в порядке, Германия строго соблюдает... Думаю, никто из людей нашего поколения не забыл печально знаменитое «Сообщение ТАСС», опубликованное ровно за неделю до 22 июня!

Да – неожиданно для большинства из нас грянула война! С этой главной неожиданности и началось. А потом неожиданности, почти сплошь невеселые, пошли одна за другой.

О том, что у немцев сильная бомбардировочная авиация и что они имеют обыкновение активно бомбить важные центры в тылу своих противников, было, конечно, известно. Двухлетний опыт войны в Европе, начиная хотя бы с длительной тяжелой, принесшей обеим сторонам немалые потери воздушной битвы за Британию, свидетельствовал об этом с полной определенностью.

Тем не менее единое, объединенное общим командованием, соединение истребительной авиации, предназначенное для воздушной обороны Москвы, – 6-й авиакорпус ПВО – было создано буквально за считанные дни, вернее часы, до начала войны: приказ первого командира корпуса полковника И.Д. Климова о своем вступлении в должность датирован 21 июня 1941 года. Конечно, до этого истребительная авиация ПВО Москвы тоже существовала, но существовала в виде отдельных, независимых друг от друга авиадивизий: 24-й и 78-й. Всего за неделю до начала войны был утвержден план передачи нескольких полков из одной дивизии в другую – о создании корпуса речи еще не было. Передача по плану должна была быть завершена... 23 июня. Но, как было сказано, до конца план этот выполнять не пришлось – 21 июня был создан 6-й авиакорпус, в который вошли все одиннадцать авиаполков, составлявших 24-ю и 78-ю дивизии, отныне расформированные... Словом, поиски наилучших форм организации авиации ПВО Москвы были к началу войны далеко не закончены.

Впрочем, не одни лишь поиски наилучших организационных форм. Не было заблаговременно решено и многое другое, например, вопрос о самом количестве самолетов, потребном для надежного прикрытия Москвы.

Вот что писал об этом в своем очерке «Авиационный щит столицы» генерал Н. А. Сбытов, в то время – командующий Военно-воздушными силами Московского военного округа, прямо отвечавший за оборону столицы с воздуха: «В один из первых дней войны я был вызван к И. В. Сталину, который потребовал от меня доклада о состоянии истребительной авиации. После доклада он спросил меня, какое количество истребителей необходимо для надежного прикрытия Москвы. Выслушав мои соображения, И. В. Сталин заметил, что самолетов нужно гораздо больше, но сейчас для этого нет возможностей...»

Представляя себе этот разговор, читатель не может не посочувствовать положению, в которое попал Сбытов: не располагая почему-то результатами выполненных заблаговременно расчетов сил и средств, потребных для решения главной задачи, стоявшей перед возглавляемым им объединением, командующий ВВС округа был вынужден высказать лишь свои личные «соображения» – и тут же выслушать несогласие Сталина с этими соображениями... Вопрос оказался явно неподготовленным.

Много нерешенных – старых и новых – задач стояло перед командованием московской авиации. Их приходилось решать, причем решать обязательно быстро и обязательно правильно – ни промедления, ни ошибок война не прощала.

В такой-то обстановке и начал командовать 6-м авиакорпусом И.Д. Климов. Заместителем командира корпуса (а впоследствии, после ухода Климова на высшую должность, его командиром) стал подполковник А. И. Митенков. Заместителем командира корпуса по политической части был назначен бригадный комиссар И. А. Орлов, а начальником штаба корпуса – полковник Н.А. Кобяшов. Однако вскоре – еще до начала налетов вражеской авиации на Москву – начальником штаба стал полковник И. И. Комаров, а полковник Кобяшов был перемещен на должность заместителя начальника штаба.

Создавать корпус как единый, управляемый из общего центра организм, который, конечно, только и мог решить стоящую перед воздушными защитниками Москвы более чем сложную задачу, командованию корпуса пришлось начиная с самых первых шагов, уже в военное время, фактически одновременно с выполнением боевых заданий.

К тому же части 6-го авиакорпуса были вооружены преимущественно устаревшими самолетами – теми самыми «И-шестнадцатыми» и «Чайками», которые в Испании, особенно поначалу, проявили себя отлично, на Халхин-Голе – удовлетворительно, от силы – хорошо, но сейчас, в преддверии большой войны, явно нуждались в замене.

Их и заменяли: перевооружение нашей авиации уже началось – недаром так интенсивно шли испытания и доработки «мигов», «яков» и «лагов», – но, к сожалению, именно только началось.

«До 80 процентов общей численности самолетов, имевшихся у нас к началу войны, уступали однотипным самолетам фашистской Германии по своим летно-техническим данным», – писал впоследствии главнокомандующий Военно-воздушными силами Главный маршал авиации К. А. Вершинин.

Еще беднее новой материальной частью была истребительная авиация, выделенная специально для противовоздушной обороны страны: в первые месяцы войны она имела до 90 процентов самолетов устаревших типов. Так что, оказывается, авиация ПВО Москвы по сравнению и с Военно-воздушными силами в целом, и особенно по сравнению с авиацией ПВО, предназначенной для прикрытия других, менее важных тыловых пунктов страны, была еще в сравнительно выгодном положении – в ее составе, судя по данным журнала боевых действий 6-го авиакорпуса, по состоянию на 30 июня сорок первого года устаревших самолетов было «всего» 55 процентов.

Обидно много оказалось в те дни такого, чего мы чуть-чуть не успели. По крайней мере – в авиации. Не знаю даже, что досаднее – чистое упущение, недомыслие, неожиданно для всех обнаружившееся с началом войны, или такая вот вещь, о которой подумали, предусмотрели, приняли верное решение, начали уже делать... и вот – не успели вовремя доделать!

Именно так получилось с перевооружением нашей авиации на новые типы самолетов в сорок первом году. Если вдуматься, в самом факте цикличности колебаний уровня боевой техники ничего противоестественного нет. Более того – по существу такая цикличность вполне закономерна. Завершив очередную замену устаревших самолетов, танков, орудий на новейшие, любая страна некоторое время пожинает плоды этой замены – располагает наиболее совершенным техническим оснащением своей армии. Но предпринимать такое дело чересчур часто – невозможно: на это никаких ресурсов самой богатой державы не хватит. В результате через некоторое время отличная техника превращается в хорошую, а затем – и в удовлетворительную. Чередования пиков и провалов этой сложной периодической кривой в разных странах, естественно, не совпадают. И, надо думать, гитлеровцы, нападая на нас, конечно, кроме всего прочего, учитывали и тот факт, что в отношении оснащения боевой техникой наша армия (и в частности авиация) едва вышла из очередной нижней точки и только-только пошла на подъем.

Правда, была в этом, как оно ни покажется на первый взгляд странным, и своя положительная сторона: в новых самолетах заключались широкие потенциальные возможности последующей модификации. В немецких же самолетах, созданных несколькими годами раньше, эти возможности были уже в значительной степени реализованы и исчерпаны. Где-то с середины войны это обстоятельство стало работать в нашу пользу – способствовать успеху в техническом соревновании с противником.

Но то было потом. А пока, в начале войны, положение оставалось сложным.

Это чувствовалось повсюду – чувствовалось и в частях истребительной авиации Московской зоны ПВО. Новых самолетов было еще очень мало, не многие полки успели получить их, а в получивших далеко не все летчики освоили даже дневные полеты на этих машинах, не говоря уже о значительно более сложных, ночных. А между прочим, налетов противника следовало ожидать именно ночью...

В донесении командованию ПВО Московского военного округа командир нашего корпуса И.Д. Климов и Н.А. Кобяшов – тогда еще начальник штаба корпуса – докладывали, что на 1 июля сорок первого года из 494 летчиков корпуса подготовлены для боевой работы 417, в том числе ночью – 88, а ночью на истребителях новых типов – восемь... Восемь!..

В этом же донесении Климов и Кобяшов писали и о некомплекте боевых самолетов, и о неудовлетворительности имевшихся средств связи между командным пунктом ПВО и аэродромами («связь только проволочная, в одну цепочку, что, безусловно, ненадежно обеспечивает управление частями»), и о неполноценности сети аэродромов («большинство из них не отвечает требованиям для полетов истребителей»), и о том, что на девяти действующих аэродромах имеется всего пять аэродромных радиостанций, и о многом другом, чего остро не хватало корпусу для надежного выполнения своих задач.

Положение требовало принятия решительных мер, и, к чести командования нашей авиации, такие меры были приняты.

Достаточно сказать, что в течение первого же месяца войны – до начала налетов вражеской авиации на Москву – в составе 6-го авиакорпуса были дополнительно развернуты семь полков, а общее количество самолетов увеличено более чем в полтора раза. Интенсивными темпами шло освоение летчиками полетов ночью, в том числе и на истребителях новых типов.

Словом, делалось многое.

Не буду перечислять всего – расскажу только об одном, наверное, далеко не самом важном, но имевшем непосредственное отношение ко мне и моим товарищам: об организации

двух отдельных (это значит – не входивших в состав какого-либо полка и дивизии, а подчинявшихся непосредственно командиру корпуса) авиационных ночных истребительных эскадрилий противовоздушной обороны города Москвы.

Летный состав этих эскадрилий был сформирован из летчиков-испытателей авиационной промышленности.

– Здорово! Наконец-то и мы понадобились! – комментировал это событие Гринчик.

И все мы безоговорочно согласились с ним, хотя, если вдуматься, ничего особенно «здорового» в обстоятельствах, заставивших вспомнить о нас в подобном плане, конечно, не было.

Перечитывая сейчас старые приказы о формировании этих эскадрилий, первый из которых начинался внушительными словами: «Ставка приказала...», я вижу, что командование считало нас (или, во всяком случае, писало так, будто бы считало) куда более зрелыми мастерами, чем мы были в действительности.

Так, в приказе по корпусу говорилось, что летный состав обеих отдельных эскадрилий обладает большим опытом по эксплуатации самолета в воздухе и уверенно летает на всех высотах и ночью.

Правда, если отбросить последнее утверждение – относительно ночи, – то в общем подобная характеристика была не очень далека от истины. Мы и в самом деле имели на новых истребителях, особенно на «мигах», наверное, больший налет, чем летчики любой строевой части. Тут, как нередко случается, не было бы счастья, да несчастье помогло: эпопея с капризными моторами и другими «детскими болезнями» первенцев нашего скоростного самолетостроения заставила изрядно полетать на них, а значит – надежно вжиться в их повадки, привыкнуть к тому, что они любят, а чего не любят, начать чувствовать себя в их кабинах как дома.

Это было действительно немало. Однако, к сожалению, далеко не все! Ни один из нас не летал на новых истребителях ночью, мало тренировался в выполнении на них фигур высшего пилотажа, ни разу не стрелял в воздухе.

Правда, как я узнал впоследствии, в этом отношении мы мало отличались от подавляющего большинства летчиков нормальных строевых частей. Много лет спустя я прочитал в «Военно-историческом журнале», что из всего летного состава, предназначенного к переходу на новые истребители, к началу войны было подготовлено к боевым действиям на этих самолетах всего около четырнадцати процентов. Причем большая часть летчиков, входивших в эти четырнадцать процентов, была готова воевать на новых истребителях только днем.

Но при всем этом они, по крайней мере, имели хоть какой-то опыт стрельбы в воздухе и проведения учебных воздушных боев – пусть на старых самолетах. У нас же в эскадрилье было немало гражданских летчиков-испытателей, не кончавших военных летных школ и не имевших подобного опыта вовсе.

Не надо быть авиационным специалистом, чтобы оценить значение таких пробелов: мы, в сущности, не умели делать именно того, что прежде всего потребовалось бы в воздушном бою.

К счастью (теперь я понимаю, что, конечно же, к счастью!), нас это, по крайней мере в первый момент, нимало не смущало. И если бы кто-нибудь спросил тогда любого из нас – молодых и по-молодому самонадеянных, – умеем ли мы делать все, что положено ночному летчику-истребителю, то, наверное, услышал бы в ответ нечто, подобное классическому анекдоту:

– Скажите, вы умеете играть на скрипке?

– Не знаю. Никогда не пробовал. Очень может быть, что умею...

Впрочем, в интересах истины надо добавить, что определенная разница между персонажем этого анекдота и нами все же была. Мы действительно «никогда не пробовали» делать именно данные вещи на именно данном самолете. Но при всей своей профессиональной, да и не только профессиональной молодости мы уже так много раз успешно справлялись с совершенно новыми для себя заданиями на столь же новых машинах, что успели привыкнуть к этому. «Привычка к непривычному» – едва ли не самая характерная черта, отличающая лет-

чика-испытателя от летчиков других специальностей. На всех новых типах самолетов мы вылетали сами, в лучшем случае после короткого устного полуинструктажа-полуконсультации со стороны кого-нибудь из уже попробовавших новую машину коллег, а иногда, когда такого коллеги рядом не было, то и без этого.

На том же «МиГ-третьем» я вылетал, посидев минут десять-пятнадцать в его кабине, попривыкнув таким образом к расположению рычагов и приборов и выслушав в заключение примерно следующую речь нашего летчика-испытателя Якимова, имевшего в тот момент уже весьма солидный – не менее чем двух- или трехдневный – стаж полетов на МиГ-3:

– На взлете держи его изо всех сил левой ногой: норовит развернуться вправо. Когда будешь на посадку заходить, учти – при выпуске закрылков он сам немного опускает нос, но недостаточно: надо еще добавить, иначе скорость быстро гаснет. Перед выравниванием держи двести – двести десять.

Так я и сделал: на взлете бдительно следил за направлением, с силой нажимая на левую педаль; снижаясь на посадку, после выпуска закрылков отдал еще немного ручку от себя; подошел к земле на скорости двести десять километров в час – и благополучно сел. Во всем остальном более или менее разобрался в полете сам. Говорю «более или менее» потому, что свободных минут для изучения повадок машины в моем распоряжении было маловато: время было горячее, шел, как я уже говорил, великий аврал, и предоставление мне специального ознакомительно-тренировочного полета для освоения «мига» в воздухе было расценено начальством как излишняя роскошь. Так я, как, впрочем, почти все наши летчики, и полетел впервые на новой для себя машине сразу по испытательному заданию. Да еще выслушал по возвращении упреки ведущего инженера – моего институтского товарища Евгения Гансовича Каска:

– Что ж ты не все режимы сделал?

– Не успел, Жень.

– Другие успевают.

– Ну ничего. Завтра успею...

Назавтра я действительно успел все и, на правах старого миговца, уже инструктировал кого-то: «На взлете держи его изо всех сил левой ногой...»

Так что некоторые основания для самоуверенного убеждения – мы все можем! – у нас, по-видимому, все-таки были.

Но представляло ли себе истинный уровень нашей подготовленности начальство, подписавшее приказ о формировании грозных отдельных авиаэскадрилий, – этого я не знаю и по сей день.

Все на свете начинается с организации.

С того же началась и деятельность командования нашей эскадрильи. С назначений, перемещений, уточнений списков личного состава и материальной части.

Материальная часть у нас оказалась довольно пестрой. Кроме шести «мигов», ради которых, в сущности, и была сформирована эскадрилья, в ней числились еще четыре И-16 и два И-153 – «Чайки». Ничего хорошего в подобной разношерстности, конечно, не было, но что поделаешь: боевой техники не хватало, и пренебрегать хотя бы одной, пусть устаревшей, лишней машиной не приходилось.

Первая отдельная авиаэскадрилья, сформированная из летного и технического состава завода, выпускавшего МиГ-3 серийно, оказалась в этом смысле в более выгодном положении: у них было девять самолетов одного и того же, самого современного в те дни типа – МиГ-3.

Командиром первой эскадрильи был назначен летчик-испытатель майор Н.Н. Иноземцев, а нашей, второй, – известный летчик-испытатель, мировой рекордсмен, участник беспосадочного перелета из Москвы через Северный полюс в Соединенные Штаты Америки Герой Советского Союза полковник Андрей Борисович Юмашев.

Через много лет после описываемых событий в тихом читальном зале Центрального архива Министерства обороны я увидел старые листы списков личного состава эскадрильи – приложений к приказам о ее формировании. Как положено в подобных случаях, дело шло по инстанции – сверху вниз. Каждая последующая инстанция выпускала свой приказ, который начинался словами: «Объявляю приказ...» (следовало наименование инстанции вышестоящей) – и заканчивался ссылкой на приложение: списки личного состава. Вот эти-то списки и отличались, как я обнаружил, читая их, заметным непостоянством. Из двадцати с лишним летчиков нашего института нужно было выделить в состав эскадрильи двенадцать, и тут-то и могли возникнуть и, видимо, возникали в действительности определенные сомнения: кого выбрать?

В самом деле – кого? Ну, разумеется, прежде всего тех, кто уже имел боевой опыт, успел принять участие в военных действиях. С кандидатурами таких летчиков спорить не приходилось. Впрочем, их у нас было немного, испытателей, познавших воздушный бой еще до Великой Отечественной войны: сам комэск Юмашев, затем летчик-испытатель майор Николай Васильевич Гаврилов, воевавший в Китае, да летчик-испытатель Виктор Николаевич Юганов, отличившийся в боях на Халхин-Голе, – вот, пожалуй, и все.

Особо бесспорной была позиция Гаврилова – инициатора формирования наших эскадрилий: именно он подал эту идею командованию.

Итак, три вакансии заполнены. Остаются девять. Кого назначить на них? Кадровых военнослужащих или командиров запаса? Более опытных или более молодых и задорных? Больше других полетавших на «мигах» или имеющих наибольший специфически испытательский опыт освоения нового вообще, в чем бы это новое ни выражалось? Словом, критериев для сравнительной оценки кандидатов можно было предложить немало и, если прибавить к ним еще такой во все времена сильнодействующий фактор, как личные симпатии или антипатии начальства, станет ясно, почему забушевали страсти и за каждые несколько дней, проходивших между выпуском в свет приказов очередной вышестоящей и очередной нижестоящей инстанции, списков личного состава эскадрильи успевал заметно деформироваться. Кройка и перекройка шли полным ходом. Мы – молодые летчики, не имевшие ни боевого опыта, ни орденов и регалий, ни даже сколько-нибудь солидного стажа испытательской работы, – естественно, чувствовали себя наиболее вероятными аутсайдерами. Как всегда в подобных ситуациях, густо пошли слухи:

– Знаешь, тебя, кажется, вычеркнули...

– Я слышал, что Лешу включили...

– Мне дали понять, что нужны только военные...

– Юмашев говорил с кем-то по телефону. Я как раз вошел, а он сказал: «Летчик-испытатель что хочешь освоит. На то он и испытатель...»

В конце концов начальство приняло мудрое решение: не рубить живое тело нашего коллектива на части, а взять всех. Не беда, если поначалу на каждый самолет будет по полтора, а то и по два летчика. О чем речь: попросим – добавят нам самолетов!

Не знаю, что натолкнуло наших руководителей на подобное, наверное, самое разумное из всех возможных, решение. То ли резонное соображение о той самой, уже упоминавшейся профессиональной летно-испытательной «привычке к непривычному», позволявшей рассчитывать, что настоящий испытатель во всем разберется и все освоит, как говорят, на ходу: и ночной полет, и стрельбу в воздухе, и вообще все, что там еще понадобится. Возможно, сыграло свою роль и другое обстоятельство: с началом войны резко сузился круг летно-испытательной работы.

Сузился, наверное, по многим причинам. Но, в частности, я думаю, и потому, что трудно было нам всем тогда, в самом начале войны, представить себе, насколько долго она продлится! В своих воспоминаниях Маршал Советского Союза А. М. Василевский, возвращаясь к словам Сталина, высказавшего в ноябре 1941 года уверенность в том, что война продлится «еще

несколько месяцев, полгода, годик, наконец, и гитлеровская Германия рухнет под тяжестью своих преступлений», отметил, что эти надежды оказались неоправданными: «Да, мы все страстно желали этого, но действительность была суровее, и прогнозы не подтвердились...»

Так или иначе, представление о возможной продолжительности войны было у большинства из нас весьма заниженное. А отсюда в некоторых головах, по-видимому, возникла мысль, что, мол, успеем отвоевать с той техникой, какая есть; заниматься ее усовершенствованием или, тем более, созданием новой – особого смысла не видно... Разумеется, ход приведенных рассуждений я сейчас несколько схематизирую, но тем не менее факт остается фактом: размах летных испытаний в начале войны резко сократился.

Правда, в интересах истины следует сказать, что подобное положение длилось недолго. Уже осенью сорок первого года возобновилась интенсивная испытательная работа. Оказалось необходимым в срочном порядке выяснить очень многое: почему летные данные самолетов в боевой эксплуатации хуже, чем у опытного образца, и сколько километров в час скорости съедает открытый фонарь кабины летчика, и чем отличаются характеристики винта с деревянными лопастями от характеристик винта с лопастями из дюралюминия, и многое, многое другое. За каждой из этих проблем стояла живая, далеко не радостная в те месяцы военная действительность. Деревянные лопасти понадобились потому, что мы потеряли большую часть металлургических заводов, производящих «крылатый металл» – дюралюминий. С открытыми фонарями фронтовые летчики летали не по безграмотности и не по косности характера, а потому, что иначе невозможно было обеспечить себе круговой обзор, нужный в воздушном бою не в меньшей степени, чем скорость... Война заставила разгрызть все эти твердые орешки, а по прошествии некоторого времени потребовала и новых типов самолетов – так родились знаменитые впоследствии Ла-5, Як-3, Як-9, Ту-2.

Но все это было потом.

А в начале войны действительно не было у нашей авиационной промышленности задачи более важной, чем форсирование серийного выпуска «яков», «мигов», «лагов», пикировщиков Пе-2 и особенно штурмовиков Ил-2. Это был, без преувеличения, вопрос жизни или смерти. На его решение и были брошены все силы и средства. Заводы энергично набирали темпы выпуска боевых машин, но самолетов – прежде всего новых типов – все равно не хватало: у противника их было гораздо больше, чем у нас.

Самолетов не хватало!..

Стремление найти выход из этого положения, помнится, вызвало к жизни множество инициативных предложений. Конечно, далеко не все эти предложения заслуживали серьезного рассмотрения, но всегда были продиктованы искренним желанием помочь делу.

Передо мной лежит очень показательный в этом смысле документ – сейчас уже архивный – письмо заместителя начальника штаба нашего корпуса полковника Кобяшова командованию, написанное в августе 1941 года. Кобяшов предлагал, чтобы усилить наши Военно-воздушные силы... возобновить «как временную меру» выпуск снятых с производства устаревших истребителей И-16.

В письме этом много удивительно наивного, начиная хотя бы с предложения выпускать И-16, «одновременно усиливая темпы производства новых типов самолетов», будто у нашей авиапромышленности, направившей все свои ресурсы на налаживание производства этих самых новых типов, оставались в то время какие-то свободные «запасные» заводы, на которых можно было бы выпускать И-16 одновременно с новыми истребителями, а не вместо них.

Самолет И-16 в этом письме назывался «старым» – в кавычках – и характеризовался как «вполне удовлетворяющий всем требованиям на сегодняшний день для действий по наземным войскам противника», хотя в действительности он этим требованиям ни по огневой мощи, ни по живучести, ни по другим своим основным данным уже никак не удовлетворял.

Наконец, возобновление выпуска И-16 – устаревшего, тихоходного, уступающего по скорости даже бомбардировщикам, не говоря уж об истребителях противника, – ничего не могло дать для решения такой первостепенной задачи истребительной авиации, как завоевание господства в воздухе, без которого не могли быть обеспечены ни действия по наземным целям, ни какая-либо иная эффективная деятельность боевой авиации.

Не приходится поэтому удивляться, что письмо Кобяшова было оставлено без внимания.

Но при всей своей очевидной наивности это письмо характерно тем, что наглядно отражает всю отчаянную остроту, с которой войска ждали самолетов: если нет новых, дайте хотя бы старые!

Единственно возможный путь для удовлетворения этой потребности заключался в том, чтобы, не отвлекаясь ни на что иное, всеми силами расширять выпуск машин новых типов. Именно такой путь был выбран руководством нашей авиапромышленности, и он привел к нужным результатам: достаточно сказать, что к концу войны у нас выпускалось по четыре тысячи боевых самолетов ежемесячно! И опытное самолетостроение возобновилось, и перспективные научные исследования в воздухе, и многое другое.

...Но в первые недели войны нагрузка летчиков-испытателей в нашем коллективе резко сократилась. И, по-видимому, это обстоятельство также способствовало решению включить всех летчиков института в состав боевой эскадрильи ПВО.

В эти первые недели в мыслях и чувствах многих из нас еще не все встало на свои места. Мы, конечно, отдавали себе отчет в масштабе надвинувшихся событий, почувствовали, что отныне вся наша жизнь разрублена на до и после, но при всем том в начале июля сорок первого года многим из нас представлялось, что война все еще далеко – если не во времени, то, по крайней мере, в пространстве.

Психология мирного времени оказалась неожиданно живучей.

Поэтому приказ командования о выделении из состава нашей эскадрильи на каждую ночь дежурного звена был встречен летчиками, как принято выражаться, без должного понимания:

– Что они там, не знают, что ли, что мы еще не готовы? Все равно – выделяй дежурное звено или не выделяй – толку от нас сейчас мало. Вот полетаем на «мигах» в сумерках, потом ночью, постреляем по конусу, по наземным мишеням – после этого и доложим начальству: так, мол, и так – к бою готовы... Тогда пожалуйста, назначайте в дежурство, хоть днем, хоть ночью...

При всей нашей здоровой испытательской уверенности в том, что мы справимся с любым делом («Не знаю: очень может быть, что умею...»), мы еще не переварили мысль, что справляться придется не когда-то, не вообще, а сейчас, с ходу, без подготовки.

Простая истина, состоящая в том, что если на тебя напали, а ты воевать не готов, не остается ничего другого, как начинать воевать «неготовым», уже воспринималась нами применительно ко всей стране, но – не к нашей эскадрилье. Переход от общего к частному, оказывается, не всегда психологически проще перехода от частного к общему.

Но, так или иначе, приказ оставался приказом. По воинским правилам он не обсуждается, а выполняется. Мы были еще далеко не до мозга костей военными людьми в то время, а посему приказ обсуждали. Однако, обсудив и даже не признав целесообразным, все же выполняли: что-то военное в нас все-таки уже было. А приказ, как я понял впоследствии, полностью вытекал из обстановки. Хронологически и, по-видимому, причинно он совпал с первым появлением над Москвой вражеского самолета-разведчика, который 8 июля пришел со стороны Волоколамска, прошел среди бела дня над Москвой – и безнаказанно ушел на запад. Тогда-то и были введены дежурства истребителей: в одних частях – дневные, а у нас, поскольку мы, как было сказано, во всех документах числились ночниками, – ночные.

В одно из начавшихся ночных дежурств я претерпел первые неприятности в своей воинской карьере. Придя в вечерних сумерках к своему «мигу» и приняв доклад механика, я уселся

в кабине и начал методически проверять исправность боевой техники: показания приборов, положение рычагов и тумблеров, электрическое оборудование... Вот на электрооборудовании-то я и оплошал – недолго думая, нажал на рычажок под надписью «посадочная фара». И в тот же миг, как оно и положено, прикрытый прозрачным плексигласом вырез в передней кромке левого крыла вспыхнул ярким светом и высветил в нескольких десятках метров перед машиной на зеленой траве аэродрома обширное овальное пятно. Убедившись, что фара в порядке, я через три-четыре секунды выключил ее. Но прегрешение уже было совершено! Я еще продолжал спокойно проверять исправность многообразного оборудования самолета, не подозревая, что в это время уже зазвонили телефоны, забегали люди, зазвучали приказания «выяснить и доложить».

Нарушение режима светомаскировки! Вот как, оказывается, называлось содеянное мной, а вовсе не опробование фары, как я по наивности ответил прибежавшему заместителю командира эскадрильи.

Режим светомаскировки! Конечно, в условиях военного времени он был необходим. За его соблюдением следили строго. Иногда даже чересчур строго. В городах деятельный домовый актив доходил до того, что преследовал появление вечером во дворе человека, одетого в белую рубашку, не говоря уже о зажженной спичке, зажигалке, папиресе. Обозлившийся курильщик пытался взывать к гласу рассудка:

– Ну кто с воздуха обнаружит город по папиресе, когда ее и на земле-то за двести метров уже не видно! Вы бы уж тогда лучше трамвайное движение прикрыли: вон у них дуги какие вспышки дают!

Но подобная попытка незамедлительно пресекалась:

– Много рассуждаете! Наше дело за своим домом смотреть. А о трамваях, будь спокоен, думает тот, кому положено.

Живуч этот взгляд: «положено – не положено». Даже в наши дни прорывается он отдельными рецидивами. А в предвоенные годы спорить с ним было совсем непросто.

Но одно дело в городе и другое – на аэродроме. Да и самолетная фара – не папироса и не спичка.

Возражать было трудно. Режим светомаскировки я действительно нарушил. Единственное, чего я, в полной мере признав свое прегрешение, так и не добился от разгневанного непосредственного начальства, – это прямого приказания впредь, заступая на дежурство, фару не проверять. Точно так же не получили сколько-нибудь вразумительного ответа и мои ехидные вопросы о том, как поступать, если, паче чаяния (тогда мы еще допускали, что «паче чаяния»), противник действительно предпримет ночной налет на Москву. Как тогда, возвращаясь из боевого вылета, включать посадочную фару или не включать? И если включать, то как быть с режимом светомаскировки? А если не включать, то как быть... с посадкой?

Читатель видит, сколь глубоко невоенным человеком был я тогда: даже вопросы начальству задавал...

Первая боевая тревога оказалась ложной.

Судя по приказу, который последовал назавтра и строго регламентировал – кто, как и в каких случаях имеет право объявлять тревогу по городу Москве, – судя по этому приказу, установить, кто первый сказал «э», в тот раз так и не удалось. Но тревога была полноценная: завывало множество сирен, гудели паровозные гудки (кстати, в только что упоминавшемся приказе содержалась специальная просьба к Наркомату путей сообщения: по возможности запретить паровозным машинистам, увидевшим в небе самолет, самостийно реагировать на этот факт гудками), даже где-то захлопали зенитки... Через много лет, читая книги воспоминаний Главного маршала артиллерии И. Н. Воронова и летчика-командира А. Г. Федорова, я понял, в кого стреляли тогда зенитки – в наши же самолеты, по заданию оказавшиеся в пределах Московской зоны ПВО. Где-то не сработала договоренность авиаторов с зенитчиками – и вот резуль-

тат. Слава богу, хоть не попали! Правда, как потом рассказывали, артиллерийское начальство пришло в особый гнев именно из-за последнего обстоятельства: как это так – стреляли и не попали!

Но, так или иначе, хорошо было уже то, что эта первая тревога чему-то научила. Во всяком случае, система оповещения стала работать несравненно более четко – без излишней самостоятельности.

Еще несколько дней прошло без особых событий, если не считать разоблачения вражеского шпиона в лице нашего зам-комэска, известного летчика-испытателя майора Владимира Васильевича Шевченко. Среди многих слухов, циркулировавших в те дни (как, видимо, всегда при нехватке достоверной информации), заметное место занимали увлекательные – и, разумеется, подкрепленные ссылками на самые что ни на есть надежные источники – рассказы о многочисленных шпионах и диверсантах, заброшенных противником в наш тыл. При всем своем разнообразии рассказы эти имели и нечто общее, более или менее стабильное. Так, все фигурировавшие в них вражеские агенты были обязательно одеты в нашу форму – военную или, на худой конец, милицейскую – и имели советские ордена. В конце концов в чьих-то доверчивых, но, видимо, не очень искушенных в аналитическом мышлении головах эти многократно повторяемые приметы диверсанта трансформировались довольно странным образом: вместо доверия и уважения форма и знаки отличия стали вызывать кое у кого подозрение.

Так или иначе, в один прекрасный день у нас на аэродроме раздался телефонный звонок и некий придиричивый («Нас не проведешь!») голос принялся дотошно выяснять, состоит ли на службе в нашей организации некто Шевченко, что он собой представляет и, главное, как выглядит.

А выглядел Шевченко так: плотный, выше среднего роста, белокурый, голубоглазый, в форме майора авиации, с орденом Ленина на гимнастерке. Словом, все приметы налицо. Не человек, а чистая находка для бдительного охотника за шпионами! И, на беду Владимира Васильевича, такой охотник попался ему навстречу не где-нибудь, а на перроне Казанского вокзала в Москве (эта подробность – так сказать, место действия – усиливала подозрения: железнодорожные станции известны каждому читателю детективов как один из любимых объектов вражеских лазутчиков). Все, что оскорбленный до глубины души Шевченко высказывал задержавшим его людям, только подливало масла в огонь: «Ишь, мазурик, как русский язык выучил! Все такие слова знает! Их этому, наверно, в специальных школах учат...»

Появившись через несколько часов на аэродроме, Шевченко кипел так, что начальник штаба нашей эскадрильи летчик-испытатель А. П. Чернавский сказал:

– На него сейчас можно сковородку ставить и яичницу жарить.

Посмеялись. Повозмущались. Но надолго нашего внимания это происшествие к себе не привлекло. Все помыслы были направлены на события совсем иного масштаба. Первый месяц войны шел к концу. Сообщения ТАСС (они тогда еще не превратились в «От Советского Информбюро») ото дня ко дню становились тревожнее: гитлеровская армия все глубже и глубже вгрызалась в нашу страну. Начали появляться наименования новых, все более близких к нам направлений. Вероятность налета на Москву с каждой ночью становилась все больше.

В тот вечер я снова был в составе дежурного звена – подошла моя очередь. Никаких особых эмоций это у нас уже не вызывало. Даже ворчать на начальство, навязавшее нам эти бессмысленные дежурства, перестали: все равно никакого реального толка от ворчанья нет, да и привыкает человек ко всему – разумному ли, неразумному ли – чрезвычайно быстро.

Я, как обычно, принял машину от механика А.Д. Тимашкова, проверил исправность материальной части (конечно, не зажигая фары – соблюдению режима светомаскировки меня научили) и залег на чехлы рядом с самолетом, настроившись провести ночь в неторопливых беседах с летчиками и механиками дежурного звена. Благо, «миги» стояли совсем близко друг от друга: военное положение выражалось только в том, что строгое, стройное построение

машин в одну шеренгу было заменено разбросанным – в таком художественном беспорядке, да носами самолеты смотрели не в сторону ангаров, как раньше, а в сторону летного поля – чтобы, в случае чего, взлетать прямо с места, без выруливаний и разворотов.

Не буду задним числом выдумывать предчувствия, которые, по всем литературным канонам, должны были меня обуревать. Нет, предчувствий не было. Ничто, как говорится, не предвещало...

Медленно напознала теплая июльская ночь. Северная часть небосклона оставалась светлой, бирюзовой, даже звезды на ней почти не просматривались. Подумалось о моем родном городе Ленинграде; там только кончились белые ночи, все небо такое, какое видится отсюда на севере: «И не пуская тьму ночную на золотые небеса, одна заря сменить другую...»

Было тихо и как-то по-дачному уютно. Я не рассказываю, как пахло сеном с соседнего луга и как тянуло влагой с реки, только потому, что это было тысячу раз с большим успехом описано до меня. Но, честное слово, было и сено, была и река...

Неужели сегодня исполняется уже месяц, как идет тяжелая, так неудачно начавшаяся для нас война? Ничто кругом не напоминает о ней.

И в тот самый момент, когда это «ничто не напоминает» пришло мне в голову, война напомнила о себе. Напомнила в лице запыхавшегося моториста, который прибежал откуда-то от ангаров и передал приказ: продолжать дежурство в готовности номер один.

Готовность номер один – это летчик, сидящий в кабине с надетым парашютом. Это прогретый и расчехленный мотор. Это – взлет через минуту после команды.

Запах сена и влаги уже нет. Пахнет бензином, авиационным лаком – словом, кабиной самолета. Передо мной зеленоватым, таинственным светом флуоресцируют циферблаты приборов. Под козырьком кабины на прицеле распят шлем с очками – если понадобится, я надену его за несколько секунд.

Если понадобится... Самое удивительное, что это «если понадобится» даже сейчас, когда я сидел в самолете в готовности номер один, продолжало представляться мне категорией достаточно отвлеченной. Велика инертность человеческой психики! Воззрения мирного времени, в частности уверенность в том, что, прежде чем воевать, надо научиться воевать, еще прочно сидели в моей штатской голове.

Правда, через год-полтора, как только позволили обстоятельства, к этим воззрениям – по существу своему вполне разумным – в какой-то степени вернулись. Появились учебные полигоны в ближних армейских тылах, увеличилось количество учебных полков, пошли многочисленные конференции по обмену боевым опытом, возродилось понятие ввода в строй. И конечно, все это привело к резкому повышению эффективности боевых действий и заметному сокращению потерь в нашей авиации, да и, наверное, в других родах войск. Но все это пришло потом, после того как наша армия завоевала себе возможность воевать планомерно, расчетливо, методично. На пути к этой возможности предстояло пройти и через дивизии народного ополчения, и через поголовные партийные мобилизации, и через многое другое!

Когда вспыхивает пожар и не хватает пожарных со всей их огнегасящей техникой, тушить пламя бросается каждый порядочный человек, оказавшийся поблизости. Пригодность моральная в такой момент решительно преобладает над профессиональной. Сейчас это очевидно каждому, но тогда – и я тому живой пример – многие из нас просто не задумывались об этом, уютно устроившись в ложе привычных представлений, бесспорных хотя бы от постоянного повторения.

Немалую роль в этом сыграло, по-видимому, и то, что появление по первому вызову квалифицированных, оснащенных всем необходимым пожарных представлялось абсолютно гарантированным. Недаром мы читали книгу «Первый удар» и смотрели фильм «Если завтра война». Тяжкий вред, нанесенный молодежи нашего поколения литературой и искусством подобного шапкозакидательского направления, конечно, не мог раствориться мгновенно. Даже

под воздействием всего, что мы узнали о настоящей большой войне за первый месяц с момента ее начала...

Прошло, наверное, около получаса после того, как наше дежурное звено было приведено в состояние готовности номер один, и в окружающем мире стали прорезаться тревожные симптомы. Донесшийся издали вой сирен свидетельствовал о том, что объявлена воздушная тревога – теперь, после введения строгого порядка в этом деле, посчитать ее снова ложной было трудно. Справа, в том месте небосклона, под которым угадывалась Москва, нервно закачались узкие белые столбы прожекторов. Еще западнее задрожал неясный отблеск какого-то зарева – там, в нескольких десятках километров от нас, находились сплошные прожекторные поля, прикрывавшие подступы к Москве с наиболее угрожаемого направления, – как ни мало существовала Московская зона ПВО, но ее командование во главе с генералами М. С. Громадиным и Д.А. Журавлевым, полковником И.Д. Климовым и другими командирами, да и все входившие в состав Московской зоны части времени за прошедший месяц зря не теряли.

Прошло еще несколько минут – и над Москвой яркими звездами засверкали вспышки разрывов, издали похожих на невинный фейерверк. До ушей донеслось какое-то потрескивание – расстояние приглушало грохот стрельбы.

Это открыла заградительный огонь зенитная артиллерия Москвы.

Зенитная артиллерия Москвы открыла заградительный огонь!

Значит, враг где-то близко, рядом! Где же он?

Но разобраться в происходящем я не успел. Из темноты, окружавшей мой самолет, вынырнула человеческая фигура, быстрыми шагами, почти бегом, подошла к машине и просунула голову ко мне в кабину. Наш командир – это был он – положил мне руку на плечо и каким-то очень неофициальным, неожиданным в такой обстановке и вообще мало свойственным ему тоном сказал:

– Марк, надо лететь!..

Не буду утверждать, что в тоне моего ответа бодро гремела оркестровая медь. Что ни говори, а пришлось за несколько секунд пересмотреть все установившиеся воззрения по вопросу о том, к чему я готов, а к чему не готов. Но так или иначе, если не тон, то содержание моего ответа, видимо, удовлетворило нашего начальника, потому что он тут же, уже нормальным «командным» голосом приказал:

– Высота три – три с половиной тысячи метров. Центр города Москвы. Ниже двух с половиной тысяч не спускаться: там привязные аэростаты заграждения. Обнаружить противника. Атаковать. Уничтожить!

Он не успел еще договорить, как механик, не дожидаясь моих распоряжений, протянул руку в кабину и несколькими движениями рукояткой заливного шприца отправил в мотор порцию бензина, нужную для запуска... Шипение сжатого воздуха из баллона... Лениво, толчками проворачиваются невидимые в темноте лопасти винта... Лапки зажигания на «включено»... Кнопка вибратора... Мотор дает вспышку, другую – и начинает работать. Добавляю ему газу, чтобы прожечь после стоянки свечи, и сталкиваюсь с сюрпризом. Первым из, увы, достаточно обширной серии сюрпризов, с которой мне пришлось столкнуться в эту ночь.

Итак, первый сюрприз: из выхлопных патрубков мотора бьют здоровенные, полутораметровые, слепящие летчика синие хвосты пламени. А надо сказать, обзор из «МиГ-третьего» был и без того не богатый: глубокая посадка летчика в кабине, низкий козырек, массивный и высоко задранный вверх капот мощного мотора. Все это было нужно – иначе большой скорости не получишь, – но улучшению обзора как на земле, так и в воздухе отнюдь не способствовало. Оставалось смотреть под углом к направлению полета – вперед-влево и вперед-вправо – между мотором и крылом. Днем мы так и поступали... Но что делать сейчас? Надо было что-то придумывать, причем придумывать незамедлительно: на взлете МиГ-3, как я уже говорил, для поддержания направления требовал от летчика действий весьма решительных. Упустить же

направление означало создать такие боковые нагрузки на шасси, которых оно могло не выдерживать. Тогда в лучшем случае авария, если не катастрофа.

В пятидесяти метрах от меня запустился мотор соседнего «мига», в котором находился Якимов. Наверное, сейчас он ошарашен тем же, чем я.

Издавна принято в затруднительных случаях возводить очи к небесам. Чисто рефлекторно я сделал то же самое и... увидел звезды. Вот оно – решение! На взлете буду смотреть не столько вперед, сколько вверх. Так сохраню направление, взлечу, а там – когда окажусь в воздухе – видно будет!

Собираюсь уже взлетать, как внезапно в кабину просовывается еще одна голова: мой друг, в то время еще совсем молодой летчик Леонид Иванович Тарощин, торопливо обнимает меня, взволнованным голосом желает удачи в бою – и в ту же секунду исчезает за бортом машины.

Перед тем как опустить на глаза очки, кричу механику:

– Скажи ребятам: на разбеге, чтоб не слепило, смотреть поверх капота, на какую-нибудь звезду! Понял?

Механик кивает и по моему взмаху рукой отскакивает от машины в сторону. В сущности, мой совет – что-то вроде первого обмена опытом. В эту ночь все первое: первый ночной полет на «миге», первый боевой вылет, первая встреча с противником... Впрочем, противника пока нет. До него предстоит еще добраться. Плавно увеличиваю газ... Показания приборов в норме... Отпускаю тормоза... Не спуская глаз с намеченной только что звездочки, удерживаю самолет от разворота вправо (кто это придумал выражение «путеводная звезда»? Молодец! Очень точно придумал)... Ручку потихоньку от себя – все делаю почти на ощупь... Так, достаточно... Два-три легких толчка – и я всем телом чувствую отделение машины от земли. Конвульсивно вздыхаю, – оказывается, во время разбега я задержал дыхание... Осторожно переносу левую руку с сектора газа на рукоятку шасси, быстро поворачиваю ее – и по импульсу всего самолета вперед, на увеличение скорости, чувствую, что шасси убралось. Правильно, вот и сдвоенный хлопок закрывающихся створок по брюху фюзеляжа. Ничего. Все в порядке: взлетели! Оказывается, МиГ-3 прекрасно взлетает и в темноте.

Круто набирая высоту, разворачиваюсь в сторону, где должна быть Москва, и чувствую, как меня бросает в холодный пот от того, что я увидел.

Москва была в огне.

Москва – в огне!

Кто из нас всего месяц назад мог не иначе, как в кошмарном сне, представить себе что-нибудь подобное? В нас прочно, как нечто само собой разумеющееся, успело впитаться представление о будущей войне: только «малой кровью» и только «на чужой территории»...

Вскоре мы узнали, что любая паршивая зажигательная бомба – «зажигалка», – особенно на фоне окружающего затемнения, дает такое зарево, будто горит по крайней мере целый квартал. Внешний эффект от ночного пожара, к счастью, несравненно больше, чем реальный вред от него.

В ночь первого налета гитлеровской авиации на Москву, как нам через день рассказали представители штаба ПВО, во всем городе возникло всего четыре по-настоящему серьезных пожара. А тысячи сброшенных противником «зажигалок» были своевременно потушены москвичами, дежурившими на крышах и во дворах своих домов. Выяснилось, что домовый актив способен не только на то, чтобы придирается к соседу, закудившему папиросу или вышедшему на улицу в белой рубашке.

Правда, мне так и осталось не совсем ясно, кто же главным образом тушил зажигательные бомбы: те, кто делал замечания за нарушения режима светомаскировки, или те, кому эти замечания адресовались. Скорее всего – и те и другие вместе! Много, очень много во взаи-

моотношениях и жизненных позициях людей было решительно сдвинуто войной (хотя, что еще более удивительно, очень скоро вернулось на исходные позиции, когда война осталась позади).

Но, подходя в ту памятную ночь к Москве, я ничего о том, как выглядят горящие «зажигалки», еще не знал. Я видел множество ярких огненных точек, сливающихся в ответ сплошного зарева. В голове мелькнули ассоциации с той, первой Отечественной войной 1812 года, когда тоже разгорелся пожар московский. Но то был другой пожар – и другая Москва!

Вид горящей столицы мгновенно привел меня в то душевное состояние, с которым люди идут на таран.

То же самое – и притом в очень сходных выражениях – говорили потом мои товарищи, совершившие боевые вылеты в ту ночь: Байкалов, Якимов, Шевченко, Федоров. Повторяю: трудно назвать другое время, когда помыслы, устремления, восприятие окружающего у самых разных людей совпадали бы так точно, как во время войны.

Приблизившись к городу, я обратил внимание, что хотя большинство прожекторов продолжали беспорядочно (вернее, мне казалось, что беспорядочно) шарить по черному небу, некоторые из них, сгруппировавшись по три или по четыре, построились в четкие пирамиды. Они держали в скрещении своих лучей самолеты противника.

Он очень нахально – не подберу другого слова – летал в эту ночь наш противник! Гитлеровские бомбардировщики ходили на малых высотах – два, три, от силы четыре километра, – будто и мысли не допускали о возможности активного сопротивления с нашей стороны. Через несколько дней выяснилось, что так оно, в сущности, и было. Пленные летчики со сбитых немецких самолетов рассказывали, что, по данным их разведки, с которыми их ознакомили перед вылетом, сколько-нибудь серьезную систему ПВО и, в частности, организованную ночную истребительную авиацию они над Москвой встретить были не должны. Как мы знаем, немецкая разведка – фирма достаточно солидная, да и в данном случае тоже нельзя сказать, чтобы она полностью ошиблась. Всего несколькими неделями раньше ее сведения мало отличались от действительности. Но чего она не учла – это напряжения, с которым наша авиация, армия, вся страна на ходу училась воевать, собиралась с силами, исправляла ошибки и упущения предвоенного периода, большим потом и большой кровью закладывая основу для будущего перелома от неудач и поражений к победе.

Вот этого-то не мог ни ожидать, ни даже впоследствии объяснить себе наш противник! Впрочем, многие наши союзники и доброжелатели тоже... Факты показали, что месяц отсрочки, который история подарила воинам и командованию Московской зоны ПВО, был использован с толком. Враг встретил под Москвой пусть еще не вполне совершенную и безукоризненно действующую, но уже безусловно боеспособную, активную систему ПВО.

...Но вот Москва уже подо мной. Можно начинать действовать.

И я начал действовать.

К сожалению, действовать почти сплошь неправильно. Действовать правильно я не умел.

Первый самолет противника, к которому я устремился, едва разглядев его в скрещении лучей прожекторов, растаял в воздухе раньше, чем я успел с ним сблизиться. Объяснялось это просто: он уже отбомбился и уходил на полной скорости в западном направлении. Прожектора еще сопровождали его, но с каждой секундой наклонная дальность от их рефлекторов до цели становилась все больше, освещенность самолета резко падала, и через короткое время он исчез.

Все ясно: надо ловить не того, который на отходе, а того, который на подходе, с бомбами. Это вдвойне целесообразно: можно и прицельное бомбометание ему сорвать, и атаковать с большими шансами на успех, пока прожектора его надежно держат. Вот он – боевой опыт, который в ту ночь у новичков вроде меня формировался, можно сказать, даже не от часа к часу, а от минуты к минуте!

Лихорадочно осмотревшись, я обнаружил еще одну яркую точку в скрещении прожекторных лучей, образующих на этот раз не наклонную, а стройную, вытянутую вертикально

вверх пирамиду. Скорее туда!.. Разда два моя машина попадала под слепящий световой удар прожектора. Это действительно воспринималось как физический удар – с такой силой действовал на глаза свет, особенно по контрасту с тьмой, в которой самолет был всего секунду назад. Рефлекторно каждый раз я прятался от луча, – чуть не стукаясь носом о ручку управления, отвешивал энергичный поклон внутрь кабины. И эта инстинктивная реакция оказалась вполне правильной (едва ли не первым правильным моим действием в эту ночь, если не считать разве что взлета по звезде): вынырнув через несколько секунд из кабины, я неизменно обнаруживал, что снова нахожусь в темноте. Молодцы прожектористы – мгновенно опознавали свой самолет и выпускали его из луча. Свое дело они знали!

Кажется, ничто больше не мешает мне атаковать фашиста.

Но стоило этой мысли мелькнуть в моем сознании, как вокруг вспыхнуло несколько огненных шаров. Машину резко потрянуло. Погаснув, огненные вспышки превращались в чернильно-черные, просматривающиеся даже на фоне окружающей мглы облачка. Врезавшись в одно из них, я почувствовал резкий пороховой запах («вот оно, откуда пошло выражение: понюхать пороха!»)... И тут же рядом рванула новая порция сверкающих шаров... Понятно: попал под огонь своей зенитной артиллерии! Не знаю уж, как это получилось – то ли я просто сам залез в заградительный огонь, то ли кто-то из артиллеристов, не более опытный в ратном деле, чем я, принял МиГ-3 за самолет противника. Но ощущение было – помню это до сих пор – чрезвычайно противное!.. Недолго думая, я сунул ручку управления в одну сторону, ножную педаль – в другую, и энергичным скольжением вывалился из зоны артогня.

Горячий пот заливал мне глаза под летными очками.

Как довольно скоро выяснилось, я был далеко не единственным летчиком, попавшим в подобный переплет. Во всяком случае, командование нашего корпуса вынуждено было поставить перед командованием Московской зоны ПВО вопрос о том, что зенитчики, недостаточно твердо зная силуэты советских самолетов, нередко обстреливают их. Причем обстреливают не только «миги», «яки» и «лаги», появившиеся сравнительно недавно, но даже такие, казалось бы, хорошо известные машины, как тот же И-16. Обстреливают – а иногда и сбивают.

Да, не сразу приходит умение воевать! Не сразу – и, кроме всего прочего, не по всем компонентам, составляющим это умение, одновременно: осмотрительность приходит почти всегда позже, чем боевая активность.

...Но вернемся к событиям ночи первого налета гитлеровской авиации на Москву.

Итак, я выскочил из зоны артиллерийского зенитного огня. Но где же противник? Не вижу его. Второго упустил! Этак я выжгу все горючее, а немца не только не атакую, но и не увижу вблизи! До сих пор помню, как отчаянно я обозлился при одной мысли о подобной перспективе.

И в этот момент я увидел его. Того самого! В скрещении вцепившихся в него нескольких прожекторов он плыл с запада точно мне навстречу. Я немного отвернул в сторону, чтобы, описав полукруг, выйти ему прямо в хвост.

Смутно мелькнули в голове теоретически известные мне соображения о том, что атаковать самолет противника лучше всего сзади-сбоку – под ракурсом «три четверти», – тогда и его поражаемая площадь больше, и меньше шансов нарваться на ответный огонь. Но, стреляя сбоку, надо целиться с упреждением: не во вражеский самолет, а впереди него – в то место, куда он придет за время полета пуль, выпущенных из моих пулеметов. Стрельбы же в воздухе с упреждением – как, впрочем, равно и без упреждения – я до того в жизни не пробовал ни днем, ни ночью. А посему решительно отмел этот тактически грамотный, но несколько туманный для меня по выполнению вариант.

«Черт с ним! – подумал я. – Буду бить его точно с хвоста. Без никаких там упреждений. По крайней мере, хоть попаду».

Дистанция быстро сокращалась. Из блестящей точки моя цель превратилась в самолет. Ясно видны угловатые обрубки крыльев, моторы, двухкилевое хвостовое оперение... Это – «Дорнье-215». Или, может быть, 217. Не узнать его невозможно. Слава богу, что-то, а боевые самолеты фашистской Германии мы знали хорошо.

Самолеты фашистской Германии мы знали хорошо.

Примерно за год до начала войны мы получили возможность собственными руками пощупать немецкую авиационную технику.

Произошло это в то время, когда действовал заключенный между нами и гитлеровской Германией в августе 1939 года договор (пакт) о ненападении. Излишне говорить о том, какие сложные чувства вызвал он во всем нашем обществе! При этом, надо сказать, сомнения вызывал даже не сам факт заключения этого договора – его мы встретили, как говорится, без восторга, но «с пониманием». Сколь ни крут был свершившийся тогда поворот нашей внешней политики, но мы-то – особенно работавшие в области оборонной техники – знали (хотя, как выяснилось два года спустя, в далеко не полной мере), что к большой войне еще не готовы. Декларативные заявления вроде фразы Ворошилова, что, мол, «советский народ не только умеет, но любит (!) воевать», всерьез не воспринимали.

Десятилетия спустя некоторые компетентные историки высказали мнение, что пакту с Германией как средству отсрочки или даже предотвращения войны существовали разумные и реальные альтернативы. Не берусь судить, так это или не так. Но если такая альтернатива и существовала, то мы-то ее не видели – скажу снова: не буду изображать себя и своих товарищей умнее, чем мы были на самом деле. Поэтому договор большинство из нас восприняло как горькое лекарство – противно, но нужно.

Однако дальше начались вещи совсем уж непонятные. Через месяц последовал еще один договор – о дружбе и границе. Ну, о границе – ладно. Но о дружбе!.. Тут же Молотов произнес речь, из которой следовало, будто то, что мы называли фашизмом, на самом деле вроде бы и не фашизм – ни в печати, ни в мало-мальски официальных докладах и речах найти это слово стало невозможно. То, в чем мы с комсомольского, даже пионерского возраста привыкли видеть враждебное, злое, опасное, – вдруг оказалось как бы нейтральным. Это не формулировалось прямо словами, но влезало в души с фотографий, на которых Гитлер был снят рядом с Молотовым, из сообщений о советской нефти и советском хлебе, который утекал от нас в фашистскую Германию, даже из введенного тогда же «прусского» строевого шага.

...Вот где-то в середине этого странного, противоречивого 22-месячного периода нашей истории немцы и продали нам по несколько штук своих основных типов боевых самолетов: истребители «Мессершмитт-109», «Мессершмитт-ПО» и «Хейнкель-100», бомбардировщики «Юнкерс-88» и «Дорнье-215», транспортный «Юнкерс-52», тренировочно-пилотажные «Бюккер-Юнгманн» и «Бюккер-Юнгмейстер». Конечно, эта коммерческая операция особых сомнений вызвать у немцев не могла: самолеты перечисленных типов уже несколько лет участвовали в воздушных боях, множество из них было сбито и попало в руки противников Германии – так что говорить о какой-либо секретности этих машин уже давно не приходилось. А бессмысленность игры в секретность там, где секрета больше нет, очевидная любому здравомыслящему человеку, была, разумеется, понятна и фашистам. С другой же стороны, почему бы не похвастать боевой мощью и совершенством своих военных самолетов, победоносно летающих над всей Европой, перед русскими? Пусть, мол, знают, с кем имеют дело! Так что, если вдуматься, операция эта в глазах немцев должна была выглядеть не только и не столько коммерческой, сколько рекламной, что ли.

Впрочем, самолеты действительно оказались хороши.

В них было то, что дается только реальным боевым опытом – и ничем другим: простота, доступность массовому летчику средней квалификации, неприхотливость в обслуживании. Это были солдатские самолеты.

Мы все полетали на них. Каждая машина прошла испытание по развернутой программе, чтобы выявить ее летно-тактические данные и аэродинамические характеристики. Эту работу проводил на каждом самолете свой ведущий летчик: на «Мессере-сто девятом» – И.Д. Селезнев, на «Дорнье» – П.Ф. Муштаев, на скоростном «Хейнкеле-сотом» – П.М. Попельнушенко. И. И. Шелест упорно отрабатывал на «Бюккере» перевернутый полет – ныне обязательный элемент любого соревнования по фигурному пилотажу, но в те времена представлявший собой новинку. А потом, после завершения основной программы испытаний немецких самолетов, был устроен перекрестный облет «всех на всем» – для сравнения впечатлений, выработки общей точки зрения, да и просто для расширения профессиональной эрудиции летчиков-испытателей.

Повторяю, общее впечатление от немецких военных самолетов сложилось у нас положительное.

– Добротные аэропланы, – решили мои коллеги.

Кроме пилотажных и эксплуатационных свойств, о которых я уже упоминал, нам понравились в них и многие так называемые мелочи, которые на самом деле – особенно в авиации – совсем не мелочи. Например, рычаги управления – каждый своего цвета и своей формы: тут уж не перепутаешь, где рычаг шасси, а где кран закрылков (сейчас подобными вопросами всерьез занимаются в те годы еще не оформившиеся отрасли науки – инженерная психология и техническая эстетика). Понравилось нам и приборное хозяйство, особенно манометры и термометры винтомоторной группы, циферблаты которых, в сущности, не имели права именоваться циферблатами, так как были выполнены без оцифровки: на черном поле выделялась жирная белая скобка – находится стрелка внутри этой скобки, значит, все в порядке, вылезла за ее пределы – ненормальность. Удобно и просто.

Правда, при более детальном обследовании немецких самолетов в них выявились и некоторые странности, причем как раз в том, что с первого взгляда понравилось нам едва ли не больше всего: в приборном хозяйстве. После того как мы в полете на мерном километре оттачивали их указатели скорости (без этой операции определить с достаточной точностью скорость летательного аппарата невозможно), выяснилась странная закономерность: в области малых, околопосадочных скоростей полета указатель показывал величину меньше истинной, а в области больших скоростей – больше. Подлинный диапазон скоростей машины как бы искусственно растягивался. Причем поправки были отнюдь не ерундовые, а этак километров по сорок в час в каждую сторону. Для чего это понадобилось? Не может же быть такое случайное совпадение на всех машинах, да еще у немцев, славящихся своей аккуратностью.

– Тут не иначе как расчет на психологический эффект, – с многозначительным видом разъяснил окружающим один из наших коллег-испытателей. – Заходит, скажем, немец на посадку. Видит на приборе скорость сто шестьдесят. Хорошо! Простая машина! На какой малой скорости садится! А в бою взглянет: скорость пятьсот пятьдесят. Отлично! Никто не уйдет, никто не догонит...

– Постой, – возразил кто-то из слушателей. – Летчик же знает, что сто шестьдесят по прибору – это на самом деле двести. А пятьсот пятьдесят – это от силы пятьсот. Не все ли равно, против какой цифры стоит стрелка, если это липа?

– Что значит липа! Я же объясняю – психологический эффект. Как бы там на самом деле ни было, а все равно смотреть как-то приятней.

Не уверен, что подобное объяснение понятия «психологический эффект» удовлетворило бы редакцию толкового словаря, но более вразумительного анализа возможных причин столь странных поправок к показаниям указателей скорости немецких самолетов мне ни от кого услышать не довелось.

Впрочем, бог с ними, с поправками.

Довольно скоро выяснилось, что и по своим вполне реальным летным данным эти машины хотя и хороши, но вряд ли лучше наших. Например, по такой решающей для военного летательного аппарата характеристике, как скорость, последние модели советских самолетов не отставали от самолетов наших, как тогда говорили, «заклятых друзей». Это касалось и истребителей, и особенно пикирующих бомбардировщиков – самой «модной» в то время машины, которой немецкие воздушные силы гордились более всего. Наш «Петляков-2» по скорости решительно превосходил даже «Юнкерса-88», не говоря уже об одномоторном «Юнкерсе-87». Реклама рекламой, но сильные и слабые стороны самолетов фашистской Германии мы теперь знали хорошо.

Не узнать тип немецкой машины, за которой гнался, я не мог.

С каждой секундой «Дорнье» все ближе.

Я лечу ему точно в хвост. Настолько точно, что временами ощущаю характерное потряхивание – попадаю в его спутную струю.

Чем же он все-таки отличается от того «Дорнье», который был у нас? Вроде точно такой же и в то же время чем-то другой! Да нет, ерунда. Просто обстановка такая, что самое знакомое кажется необычным: ночь, горящая Москва, первый бой, до начала которого теперь уже остаются буквально секунды... И вдруг меня будто осенило: кресты! Кресты на плоскостях – вот что было непривычно! При каждом взгляде на фашистский самолет чуть снизу они четко выделялись на ярко освещенных прожекторами желтоватых крыльях. Вот что, оказывается, придавало немцу иной вид, чем «нашему» самолету того же типа.

И тут же, повинуясь инстинктивному побуждению, я дал длинную очередь... по крылу с черным крестом.

Это, конечно, было тоже неправильно, причем неправильно со многих точек зрения. Во-первых, до «Дорнье» оставалось еще метров четыреста и открывать огонь с такой дистанции не следовало: так я только демаскировал себя, не имея почти никаких шансов поразить цель (особенно если вспомнить блистательный уровень моей воздушно-стрелковой подготовки). Во-вторых, шпаря такими длинными очередями, я рисковал довольно скоро – как раз к тому моменту, когда они будут особенно нужны, – остаться без патронов. И наконец, в-третьих, не было ни малейшего смысла целиться в кресты, какие бы чувства их вид во мне ни вызывал. Даже если бы я в них попал, существенного вреда противнику это бы не причинило... К сожалению, все эти очевидные и убедительные доводы рассудка пришли мне в голову лишь после того, как я снял палец с гашетки, выпустив в безбрежное воздушное пространство изрядную порцию пуль.

Нет, надо ближе! Еще ближе!

Новая очередь – теперь уже с меньшей дистанции и не по крыльям, а по кабине, по моторам. И, кажется, удачная. Вроде попал. Что же будет дальше? А дальше последовало то, что, будь я поопытнее, можно было бы без труда предугадать: с обоих пулеметных постов бомбардировщика – и верхнего и нижнего – навстречу моему «мигу» протянулись трассы встречных очередей. Стрелки ожидали атаки истребителя – я, в сущности, сам предупредил их об этом той первой очередью издалека. Кроме того, я подошел к ним точно на их же высоте – без превышения или принижения – и этим дал возможность вести ответный огонь по себе обоим стрелковым точкам. Наконец, дав очередь, я продолжал идти за бомбардировщиком по прямой, никак не маневрируя, то есть оставался относительно него в одном и том же неизменном положении.

Словом, события развивались вполне логично. Встречного огня надо было ожидать.

Но, боже мой, до чего же отвратительное ощущение – когда в тебя стреляют! Трудно передать, как это мне не понравилось!

После войны мне не раз приходилось читать, что к опасностям всяческого рода, в том числе и к стрельбе по собственной персоне, привыкают. Не знаю. Сильно сомневаюсь. Подо-

зреваю, что авторы подобных утверждений просто забыли свои собственные ощущения в такой ситуации (если, конечно, в них вообще кто-нибудь когда-нибудь стрелял). Я, во всяком случае, не привык. И если во многом другом мои первые впечатления впоследствии не раз менялись, то это оказалось на редкость стабильным.

Другое дело, что у обстрелянного человека постепенно вырабатывается умение действовать разумно и целесообразно, несмотря на ощущение опасности, но речь сейчас не о том.

Правда, в дальнейшем мне пришлось испытать ощущения еще более отвратительные, чем обстрел в воздухе, – штурмовой налет противника на земле, когда нет возможности ни взлететь, ни спрятаться куда-нибудь, кроме халтурно вырытой щели на краю летного поля (умение окапываться, столь полноценно освоенное пехотой, увы, никогда не принадлежало к числу воинских талантов нашего рода войск). Все это я в полной мере хлебнул позднее, на фронте. В первый раз даже выковырнул из земли в метре от себя и взял на память горячий, остро пахнущий осколок. Но хранил его недолго: вскоре же выбросил, ибо событие оказалось, увы, далеко не уникальным, а таскать с собой или тем более демонстрировать окружающим осколок, «который меня чуть-чуть не убил», стало, по понятиям фронтового этикета, просто неприличным. Такова, видимо, судьба всех и всяческих сувениров: мода на них недолговечна.

...Итак, стрелки с «Дорнье» открыли по моему «мигу» встречный огонь. Почему они меня не сбили – ума не приложу. Наверное, на меткости их огня сказалось сильное нервное напряжение (вспомним, что они не ждали серьезного отпора), ослепление светом нескольких прожекторов, в то время как я-то все-таки находился в темноте, и, наконец, тот установленный экспериментально общеизвестный факт, что господь бог особенно оберегает пьяных и сумасшедших. Пьяным я в ту ночь, правда, не был, но вел себя, без сомнения, во многом как настоящий сумасшедший...

Следующий заход я сделал немного снизу – верхняя точка противника уже не могла вести огонь по мне, – дал короткую очередь по кабине с переносом на правый мотор и тут же отскользнул в сторону... Порядок: встречная очередь (только одна!) прострочила темноту там, где я был секундой раньше, но откуда уже успел вовремя убраться. На войне опыт приходит быстро! Впрочем, иначе и невозможно: попробуй он не прийти!..

Через несколько заходов ответный огонь с «Дорнье» прекратился. Мои трассы упирались прямо в фюзеляж и моторы врага... Или мне это только кажется? Потому что если это так, то чего же он не падает?.. Хотелось крикнуть ему: «Падай же, сукин сын, наконец!...»

Долго, бесконечно долго бил я по фашистскому самолету. Так, по крайней мере, мне казалось, хотя часы, на которые я взглянул после выхода из боя, этого впечатления не подтвердили.

Очередь... Еще очередь... И вдруг – «Дорнье» как-то странно, рывком завалился в правый крен, на мгновение завис в таком положении, потом опять резко увеличил крен, занес хвост и – вывалился из прожекторов.

Где он? Глаза, привыкшие к ярко освещенной цели, ничего в воздухе вне прожекторных лучей не различают. Крутом все черно. Куда он девался?

О том, что «Дорнье», может быть, просто сбит, я в первый момент даже не подумал, хотя последние десятки секунд всем своим существом только этого и ждал. Не подумал, скорее всего, потому, что никогда не видел, как сбивают самолеты, и подсознательно прочно впитал в себя неоднократно читанное в произведениях художественной и не очень художественной литературы что-нибудь вроде: «Ярко вспыхнув, смердя дымным факелом, стервятник в последнем штопоре с протяжным воем устремился к земле».

А тут означенный стервятник не вспыхнул, не засмердил дымным факелом, а главное – неизвестно куда устремился. Хорошо, если к земле, а вдруг ни к какой не земле, а просто он таким хитрым маневром вышел из боя, сейчас летит себе домой и посмеивается над мазил-ой-истребителем, который по нему бил, бил, да так и не сбил.

На земле, докладывая о выполненном боевом вылете, я закончил донесение тем, что противник накренился, занес хвост и вывалился из прожекторов.

По этому поводу один из моих коллег заметил:

– Чего тут копать: вывалился – не вывалился. Доложил бы просто – сбил, мол, и все тут.

– А вдруг не сбил?

– Да нет, по всему похоже, что сбил. А потом, знаешь, сейчас это нужно. Каждая сбитая машина нужна. Для подъема духа.

Мой товарищ явно путал моральный эффект от сбитого самолета врага и от бумаги, где об этом было бы написано.

Во времена, о которых идет речь, еще не была разработана классификация правды по различным видам: «мобилизующая» и «демобилизующая», «окопная» и, видимо, «стратегическая», «малая» и «большая» и тому подобное. Но определенное стремление к разработке, а главное, внедрению в жизнь подобной классификации, как мы видим, уже намечалось.

– Нет, – сказал я. – Давай лучше подождем подтверждения земли. Вернее дело будет.

Подтверждение пришло назавтра.

Но все это было потом, на земле.

А в полете, потеряв противника из виду, я даже несколько растерялся. Вся сила моих душевных устремлений, направленных на одно – сбить врага! – как-то осеклась, не получив выхода. Это было похоже на то, как, поднимаясь по лестнице в темноте, встречаешь на каждом шагу очередную ступеньку и вдруг нога проваливается – лестница кончилась.

Что делает человек в состоянии растерянности, хотя бы минутной? Известно: озирается. Осмотрелся вокруг себя и я. Все выглядело так же, как несколько минут назад: и россыпь разноцветных – от вишнево-красного до слепяще белого – больших и малых пожаров подомной, и шарящие по небу тонкие стволы прожекторов, и зависшие внизу на парашютах люстры светящихся авиабомб, и сплошная черная тьма кругом...

Я перенес взгляд в кабину, на слабо подсвеченные циферблаты приборов, – и очень хорошо сделал, что перенес: показания одного из них мне решительно не понравились. Это были, как нетрудно догадаться, часы. По ним выходило, что хотя бой с «Дорнье» длился считанные минуты, но до этого я потерял немало времени, без толку гоняясь за двумя первыми обнаруженными мной самолетами, а еще ранее потратил сколько-то минут, чтобы прилететь к Москве с нашего аэродрома, находящегося в нескольких десятках километров от нее. Словом, бензин в основных баках моего «мига» должен был кончиться с минуты на минуту. Я узнаю об этом по перебоям в работе мотора – такой прибор, как бензиномер, в те времена на истребителях ставился не всегда – и сразу же, пока мотор не встал, переключу трехходовой кран на дополнительный бачок, которого хватит еще на двенадцать, от силы пятнадцать минут. До их истечения – хочешь не хочешь – надо быть на земле. Но как?

До этого голова у меня работала, так сказать, в наступательном направлении – взлететь, искать противника, атаковать! – и, наверное, поэтому извечный вопрос «как отсюда слезть» в сознании до поры до времени не возникал. Теперь эта проблема встала во весь рост. Надо возвращаться домой, причем возвращаться не как-нибудь, а по-быстрому. Бензина мало!

Никаких технических средств, обеспечивающих выход к своему аэродрому, у меня не было. Не было ни радиокompаса, ни какого-нибудь иного радионавигационного устройства. То есть вообще в природе подобные вещи уже существовали – техника, так сказать, дошла, – но во всем нашем авиакорпусе ПВО города Москвы имелось... шесть (шесть!) простейших радионавигационных приборов – радиополукомпасов, – которые в спешном порядке устанавливались на «лагах» 24-го истребительного авиаполка. Капля в море!

На моем же самолете не было ни радиополукомпаса, ни даже обычной радиостанции. Впрочем, обычной на борту машины истребительного типа она тогда в нашей авиации еще не была. Потребовалось всего несколько месяцев – повторяю, война учит быстро! – чтобы на всех

«мигах», «яках» и «лаггах» были установлены приемники, а на каждом третьем из них, по идее предназначенном для командира звена (оно тогда состояло из трех самолетов), – и передатчик. А еще несколько месяцев спустя полнокомплектная радиостанция – приемник и передатчик – стала обязательным элементом оборудования всех без исключения боевых летательных аппаратов. Правда, с этим возникли новые трудности: пользу, вернее, жизненную необходимость радиосвязи пришлось доказывать – консервативен человек.

Известный летчик-истребитель, участник войны в Испании, а в годы Великой Отечественной командир авиадивизии Г. Н. Захаров писал об этом в своих мемуарах: «Летчики настолько привыкли к тому, что они ничего не слышат, что сама информация, поступающая по звуковым каналам, а не по зрительным, мешала им, выводила из равновесия, дробила внимание. Не сразу и не просто осуществлялся этот не столько технический, сколько психологический переход летчиков к непрерывному использованию радиосвязи в воздухе, и немало трудов всем авиационным командирам стоила эта перестройка. Но это произошло – в середине, скорее даже во второй половине сорок третьего года».

Да, конечно, произошло.

Появилось и управление самолетами внутри группы, и наведение с земли, и радионавигация. Сейчас, в наши дни, просто невозможно представить себе, как это – очутиться ночью в воздухе без спасительной стрелочки по крайней мере одного, а то и нескольких дублирующих друг друга приборов, показывающих направление на приводную радиостанцию. На этом, в сущности, и держится почти полная всепогодность современной авиации.

У меня же в первом боевом вылете всего этого, повторяю, не было. Затемненные окрестности Москвы лежали беспросветно черным, покрытым матовой дымкой, повсюду одинаковым ковром. Конечно, я знал курс на свой аэродром. Но если даже допустить, что мне удастся точно выйти на него, то как я об этом узнаю? Радио-то нет! Никто не сможет, даже услышав над головой шум миговского мотора, подсказать мне: «Ты над точкой».

Нет, надо спускаться пониже. Все-таки ночь июльская, еще не очень темная, с малых высот обязательно что-нибудь на земле будет просматриваться даже сквозь злополучные хвосты пламени, вот уже без малого сорок минут исправно бьющие у меня перед глазами из выхлопных патрубков мотора.

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.