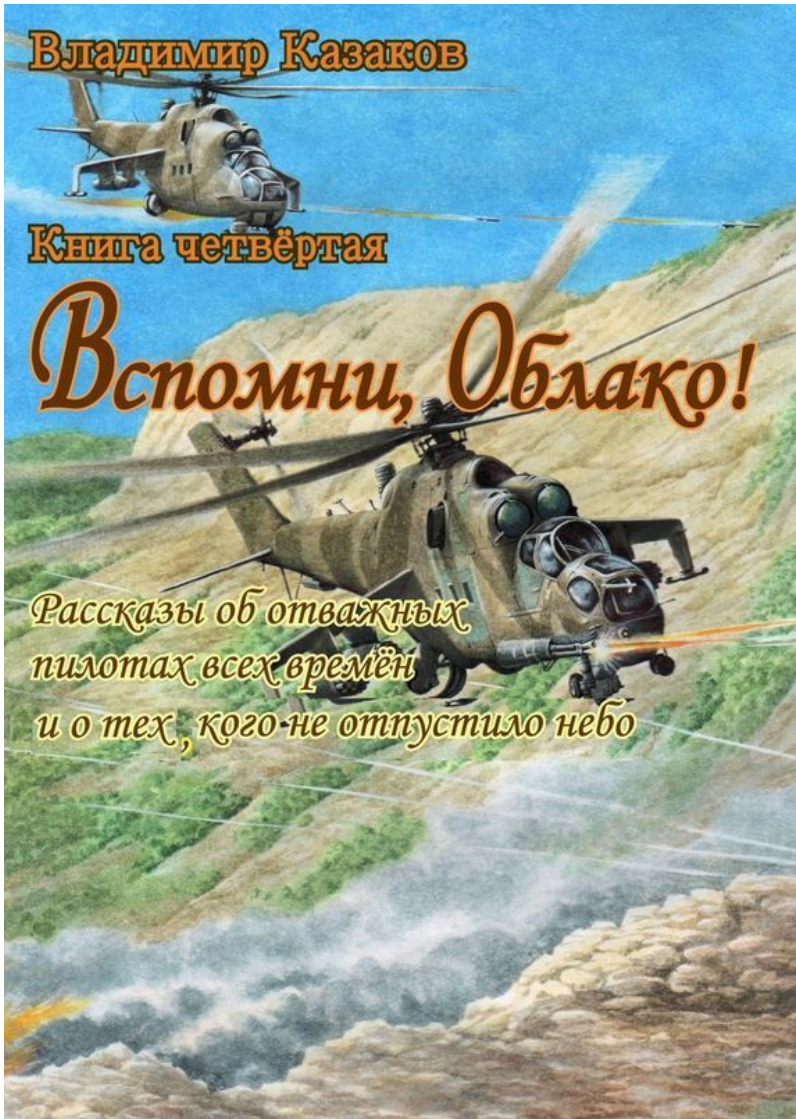


Владимир Казаков

Книга четвёртая

Вспомни, Облако!

Рассказы об отважных
пилотах всех времён
и о тех, кого не отпустило небо



Владимир Казаков
Вспомни, Облако!. Книга
четвёртая. Рассказы
об отважных пилотах
всех времён и о тех,
кого не отпустило небо

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17799602
ISBN 9785447448707

Аннотация

«У русского служивого люда, патриота, россиянина, во веки веков в первую голову стояли честь и верность клятве. И если для кого-то эти понятия – пустой звук, то, слава Родине-матери, есть воспитанные ею и другие сыновья. С другим отношением к данному слову, к своей присяге. И, братишки, оставим за собой право выбора – жизнь или честь» – это слова из открытого письма Николая Иванова к воинам, прошедшим Афганистан. А эта книга Владимира Казакова о тех сыновьях нашей Родины, кто выбрал честь.

Содержание

Часть первая	8
Перелёт на «валенке»	9
Делай как я!	30
Сокол	56
Конец ознакомительного фрагмента.	106

Вспомни, Облако!

**Книга четвёртая. Рассказы
об отважных пилотах
всех времён и о тех,
кого не отпустило небо**

Владимир Казаков

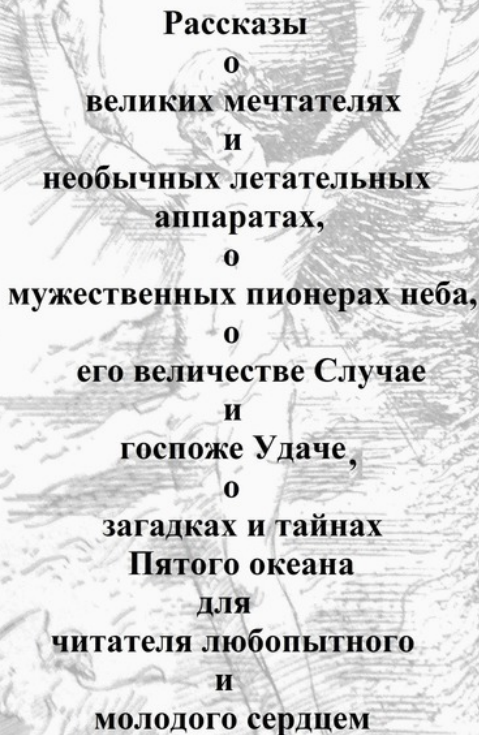
© Владимир Казаков, 2016

© Елена Бессонова, дизайн обложки, 2016

Редактор Елена Бессонова

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



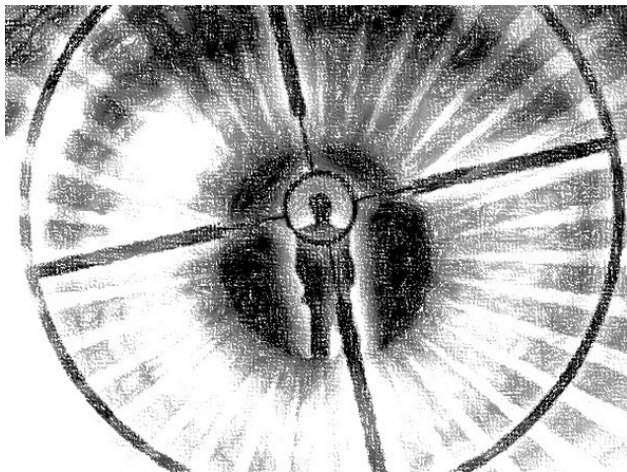


Рассказы
о
великих мечтателях
и
необычных летательных
аппаратах,
о
мужественных пионерах неба,
о
его величестве Случае
и
госпоже Удаче,
о
загадках и тайнах
Пятого океана
для
читателя любопытного
и
молодого сердцем

*В самом деле, в них много
от свободных и сильных птиц —
в этих смелых, живых и
гордых людях. Мне кажется,
что у них и сердце горячее,
и кровь краснее, и легкие шире,
чем у их земных братьев.
Их глаза, привыкшие глядеть
на солнце и сквозь метель,
и в пустые глаза смерти, —
широки, выпуклы, блестящи
и пристальные.
В движениях —
уверенная
стремительность
вперед...*

А. Куприн «Люди-птицы»

Часть первая



Перелёт на «валенке»

*Этот перелет, давший прямую
связь Туркестанской армии с
войсками Восточного фронта,
сильно содействовал
окончательному разгрому
белых войск и взятию нами
Оренбурга в начале февраля
1919 года.*

А. В. Шиуков

Маленький аэродром на окраине Актюбинска: стоянка самолетов, полосатый ветроуказатель на столбе, приземистая мазанка с подведенными к ней телефонными проводами на шестах, и все... Безбрежная белесая степь на север, восток и юг.

От мазанки лётчик-наблюдатель Дмитрий Проскурин бежал по заснеженному полю к группе людей, сидевших на корточках вокруг жаровни. Они, в поддевах, кожных, шинелях – вся одежда грязная, в пятнах масла, – грели руки у чадающего пламени. Коптили пропитанные керосином тряпки, гарь висела серым клубком в неподвижном морозном воздухе. Около жаровни стоял, посасывая самокрутку, кряжистый мужчина в потертом кожаном реглане. Не вынимая сигарки изо рта, лишь перекинув ее в уголок губ, он рассказывал что-то смешное. Парни, слушавшие его, весело

готовали.

– Горбунов, Горбунов! – еще издали закричал призывно лётнаб.

За очередным взрывом смеха крика не слышали. Человек в кожанке стоял к лётнабу спиной. Он повернулся лишь тогда, когда запыхавшийся гонец положил на его крутое плечо руку:

– Горбунов... есть приказ. Надо лететь, Федор!

– Садись, Митя, покури, я им про курицу рассказываю, ту, что в полет мы с тобой брали и цепляли к связке гранат вместо стабилизатора, – спокойно сказал Горбунов и, выплюнув чинарик, хотел продолжать байку.

– Федор, не шуткуй! В штабе армии представитель Восточного фронта. Было долгое совещание. Сейчас нужно взять пакет.

– Даже не спрашиваю куда, Митя, потому что не на чем лететь. Пока ты дежурил у телефона, посмотри, что случилось с нашей коломбиной... Пошли!

Они прошагали с полсотни метров до самолетной стоянки, где покоились старые полуразрушенные французский «Ваузен», русский «Лебедь» и разбитый истребитель «Ньюпор». Чуть в стороне, через прогал, в котором ночью стоял истребитель лётчика Полуянова, полулежал на земле их «Фарман», всего два дня назад участвовавший в бою.

– Ведь мы на нем нормально вернулись, – тихо сказал лётнаб. – Почему же нижнее крыло лежит на снегу?

– Сгнило, Митя...

– А гондола чего перекосилась?

– Выгнили узлы крепления. Троса начали подтягивать и кабина развалилась. Наш «фармашка» глубокий старик, пыхтит с четырнадцатого года.

– А мотор?

– Еще послужит как запасной... Так что штабникам придется ждать Полуянова, он и отвезет пакет.

– Он не вернется, Федя.

– Что случилось? Ну?.. Ну же!

– Казаки подбили... Сгорел.

Горбунов снял шапку и склонил голову.

К лётчикам вскачь неслась лошадь, запряженная в легкие сани.

– Тпру-у! Кто из вас Горбунов? – закричал красноармеец-возница.

– Велено в штаб доставить аллюр два креста!

– Гони! – сказал Горбунов, падая в сани. Вскоре, запорошенный снегом, он был уже в штабе передовых частей Туркестанской армии. Его ввели в просторную комнату, где сидело несколько военных. Горбунов поискал глазами, кому доложить о прибытии, но из-за длинного, заложенного картами стола поднялся среднего роста военный, в накинутой на плечи бекеше, и в растяжку произнес:

– Гор-бу-нов... Унтер-офицер Горбунов, вы ли это?

– Так точно, товарищ командир! Бывший унтер, ныне

красный военлёт Федор Горбунов перед вами. Здравия желаю, Алексей Владимирович!

– Помните меня?

– Как же, ведь я обслуживал ваш «Ньюпор» в авиагруппе Евграфа Николаевича Крутеня.

– Отменным вы были механиком.

– Теперь наш лучший лётчик связи, – подсказал кто-то со стороны.

Вот так неожиданно встретились, расставшиеся в 1915 году бывший авиамеханик Федор Иванович Горбунов и лётчик-истребитель Алексей Владимирович Шиуков, ставший в 1918 году начальником авиации и воздухоплавания Восточного фронта. Встретились тепло, обнялись.



Алексей Владимирович Шиуков

– Я к вам прибыл для координации боевой работы. Принято несколько единых решений о взаимодействии. Одно из них нужно срочно довести до сведения командования Восточного фронта, – пояснил Шиуков. – Срочно, понимаете Горбунов... Командующему Каменеву доставите пакет с документами вы, Федор Иванович. Впрочем, детальные указания получите от своих командиров.

– Не получится, Алексей Владимирович, сгнил мой «Фарман», навсегда прилип к земле.

– Что вы говорите, Горбунов! – это уже суровый голос начальника оперативного отдела, начоперода. – Саботаж! Да вы знаете...

– Минутку! – поднял руку Шиуков. – Не надо горячиться. Поломка?

– Хуже.

– Машину нельзя отремонтировать, Федор Иванович?

– Посмотрите сами.

– И посмотрим! Обязательно посмотрим! – грозно процедил сквозь зубы начоперод. Обратившись к другому командиру, приказал: – Позаботьтесь о транспорте на аэродром!..

К «Фарману» на трех санях подъехало несколько штабных работников и с ними Шиуков. С первых же минут осмотра стало ясно, что «старик развалился сам».

– Эх, подождал бы, один полётик выдержал! – горевал начоперод, теребя гвардейские усы. – Как теперь разработанный план перешлем? С гонцом? Пройдет ли он более четырехсот верст по территории белых? Вероятность ничтожно мала. Да и в три-четыре дня не уложится, тогда все насмарку!

Шиуков почти не слушал причитаний начальника оперативного отдела, он думал. Обстановка хуже некуда. Воинские части Колчака и белоказаки атамана Дутова отрезали Туркестанскую армию от красных боевых частей Во-

сточного фронта, в тылу которого были захвачены Оренбург, Уральск, другие города, создав так называемую «оренбургскую пробку». Восточный фронт оказался в тяжелом положении. Боевых сил не хватало, а нужно было обязательно отобрать у контрреволюции захваченные города с помощью частей Туркестанской армии. Требовалось точное согласование действий по времени и направлениям. Последние «штрихи» к плану и находились в пакете, адресованном командующему Восточным фронтом Сергею Сергеевичу Каменеву. Если план разгрома белоказаков не удастся осуществить, тогда ничто не будет сдерживать поход Колчака-Деникина-Юденича, по которому Колчак с Деникиным должны соединиться в Саратове для совместного наступления на Москву с востока, а Юденич ударит по Петрограду.

Шиуков прошелся по стоянке самолетов, внимательно осмотрел остовы разрушенных «Ваузена», «Лебедя» и «Ньюпора». Взял у Горбунова отвертку, тыкал ею в лонжероны, ковырял стыковочные узлы. Час потратил на осмотр вышедших из строя самолетов.

Штабники, приехавшие на аэродром в шинельках и сапогах, основательно продрогли, но не решались поторопить начальника авиации. А он забыл про них. Спыхватился, когда кончик его вислого носа побелел, и по совету Горбунова стал оттирать его шерстяной перчаткой.

– Товарищи, уезжайте, я задержусь здесь, – сказал Шиуков работникам штаба. – Надо посоветоваться с механика-

ми. – Горбунову он велел собрать техсостав в мазанке: – Думать будем. Потом работать на твоей машине.

– Не понял, Алексей Владимирович, о чем вы?

– «Фармашку» оживить попробуем. Я ведь не только лётчик, но и конструктор немного.

Шиуков скромничал. Он был одним из первых авиационных конструкторов в Российском государстве, притом универсальным.



Полет на планере А.В. Шиукова. 1908 г.

Полёт на планере А.В Шиукова, 1908 год.

Пятнадцатилетний тифлисский гимназист Алеша Шиуков (Шиукашвилли) разработал в 1908 году оригинальный проект дирижабля, который понравился многим сведущим

в воздухоплавании и технике людям. Потом Алеша загорелся идеей создать аппарат с машущими крыльями. Он его даже сработал. Но взлететь не смог, «орнитоптер-мускуллет», едва оторвавшись от земли, перевернулся и засыпал обломками своего юного создателя.

Неудача подзадорила Шиукова, и он построил балансирный планер с наглухо закрепленными крыльями. 5 мая 1908 года с Махатской горы в Тифлисе на этом аппарате Алексей Шиуков поднялся в небо, совершив первый в России взлет, положив этим начало практическому овладению планирующего полета.

В следующем году им был создан новый планер. В отличие от балансирного он был снабжен элеронами и рулем высоты. Это позволило для запуска аппарата применить буксировку, сделав взлет значительно проще. Позже на планер поставили руль поворота.

Освоив полеты на планерах собственной конструкции, Шиуков смело взялся за самолет. Для изготовления такого летательного аппарата, покупки мотора нужно было иметь примерно 5 тысяч рублей. О подобной сумме конструктор-самоучка мог только мечтать. И он обратился за помощью к промышленникам Тифлиса. Они игнорировали его просьбу, а один из них изрек:

– Если бы я решил пожертвовать деньги, то разве только на то, чтобы все ваши аэропланы облить керосином и сжечь!
Не помог Шиукову и председатель Кавказского воздухо-

плавательного кружка Гофман, сказав:

– Бросьте эту затею, молодой человек. Предоставим право постройки самолетов господам французам или американцам. Это их привилегия.

Выйти из затруднительного положения помог И. В. Джугашвили (Сталин). В марте 1912 года он вернулся из ссылки и устроил на квартире Шиуковых совещание с Тифлисскими революционерами. Алексей воспользовался случаем и рассказал ему о своей мечте, своих мытарствах. Иосиф Виссарионович посоветовал:

– Не к богачам надо идти за помощью. Помочь могут только рабочие.

Рабочие действительно помогли. Они безвозмездно выточили по чертежам металлические детали самолета, из подсобных материалов собрали крылья и рамный фюзеляж, качественно восстановили старый бросовый мотор «Гном».

Весной 1912 года самолет, получивший название «Канар», по конструкции «бесхвостный моноплан», Алексей Шиуков поднял в воздух, не имея диплома пилота-авиатора.

В то время Тифлисская публика уже видела полеты Уточкина, Васильева, Агафонова, Слюсаренко, Кебурия. Но все они, за исключением Кебурия, гастролировали на заграничных машинах, а на самолете собственной конструкции летал только Шиуков...

– Да, я немного и конструктор, – повторил Шиуков, обращаясь к Горбунову. – Попробую использовать свой опыт.

– Народу многовато, Алексей Владимирович, с нами семнадцать, в мазанке не поместимся.

– Что ж, поговорим на свежем воздухе.

Когда механики, мотористы, плотники собрались у той же жаровни и подпитанный масляной ветошью огонь запылал ярко, начальник авиации обратился к ним с речью:

– От того, полетит ваш самолет или нет, зависит успех очень важной боевой операции. Он должен полететь. Но он не может оторваться от земли без вашей помощи. Так поможем ему, товарищи!

Возник шум, смешки, прорвался задорный голос: «Сделаем мертвому припарки!»

– Тише! – остановил говор Шиуков. – Выход есть. Я посмотрел все аварийные машины. Они калеки, но кое-какие детали у каждого аппарата стоящие... У «Ньюпора» вдрызг разбит хвост, но передняя часть фюзеляжа целенькая. У «Ваузена» в добротном состоянии нижнее крыло, правда, и оно требует обтяжки заново. «Лебедь» даст нам сносные колеса и крепкие троса для расчаливания коробки крыльев. Мотор же и «фармановский» гожд...

– Но он стоит сзади, и винт на нем толкающий, – выразил сомнение пожилой механик с вислыми запорожскими усами на красноватом, выдубленном морозом лице.

– А мы кабину «Ньюпора» отпилим и перевернем. Я посмотрел: подмоторная рама требует несложной переделки. Беру на себя общее руководство. Надеюсь на вашу смекалку.

Попробуем, товарищи?.. Вижу, возражений нет. Тогда приступайте к демонтажу, а я набросаю примерный чертеж и постараюсь как-то облегчить нашу работу.

И загомонили механики, толпой направляясь к самолетам.

Шиуков, присев на пустую бочку, писал записку в штаб армии, время от времени потирая замерзшие пальцы.

– Идите в мазанку, там теплее, – предложил ему Горбунов.

Шиуков отмахнулся. В записке он перечислил все необходимое для работ, просил обеспечить связь аэродрома с городскими слесарными мастерскими, транспортом, и советовал поговорить с рабочими мастерских о круглосуточной работе. В приписке: «Не забудьте обеспечить питанием всех занятых в деле. Хлеба поболее. И горячего чаю, чаю не жалейте».

Работали до ночи, и ночь работали с фонарями «летучая мышь», и следующий день с короткими перерывами для принятия пищи. Спать Шиуков заставлял всех не менее двух часов, поочередно, составив для этого график. Спали, завернувшись в моторные чехлы, меж трех жарко полыхающих костров. Сам начальник авиации глаз не сомкнул, хотя довольно часто бегал греться к дежурному в мазанку, держал постоянную телефонную связь с городом. Горбунова и лётнаба Проскурина к работам не допустил, отправив их отдыхать на квартиры.

«Ньюпор» разобрали, отрезали переднюю часть фюзеля-

жа с кабиной, перевернули задом наперед, поставили на шасси «Фармана». Узлы крепления верхнего крыла пришлось переделывать. Заодно удлиннили горло кабины, чтобы в ней смогли уместиться два человека.

Довольно долго возились с подмоторной рамой, ее пришлось переклепывать основательно для крепления двигателя «Гном».

Никак не желали стыковываться нижняя фасонная плоскость «Ваузена» с верхним фармановским крылом и с чужеродной кабиной. Применили не только дополнительные стойки, растяжки, но кое-где и просто туго закручивали проволокой.

Большие колеса шасси «Лебедя» с прокладками посадили на фармановские оси, в покрышки вместо камер плотно набили тряпья.

Хвостовая ферма осталась, вместе с оперением, старой, только сломанный костыль заменили саперной лопаткой.

Пришлось ставить многочисленные заплатки на крылья, для этого использовали куски пестрых туркестанских халатов.

Работали и за совесть и за страх: было решено обществом – *«если чей узел рассыплется, приведет к аварии, тот отвечает сполна по законам военного времени»*. Не согласные с этим могли отказаться от работы. Отказался один, плотник, он не стал гарантировать качество склейки деревянных деталей при таком морозе.

– И времени требует столярный клей, к завтраму не схватит как надо, – бурчал он. И перешел подсобником к мотористу.

Утром третьего дня на аэродром привезли Федора Горбунова с лётнабом. Что же они увидели?

Прежде всего, трубно храпящих у затухающих костров измученных работяг – спали вповалку почти все. Ахнули, когда предстал перед ними самолет – «головастик», с вздернутым коническим носом и похожий от заплат на разноцветное, пятнистое чудище. Нижние крылья провисали и, когда Горбунов потрогал их, закачались.

– Ничего, Федор Иванович, в воздухе они выпрямятся, – успокоил Шиуков, пытаясь изобразить на сером лице улыбку.

– А что это за мешок привязан около хвостового оперения?

– Я побегал на аппарате по аэродрому и определил, что его тащит на нос, вот для центровки и принайтовали мешочек с песком.

– Так, значит, он летает, Алексей Владимирович?

– Я только пробежки делал и чуть-чуть оторвался. В воздух он пойдет, не сомневайся, да и держаться должен, по моим расчетам.

– Подождите, мотор-то у него вон как назад ушел, почему же его на нос тянет?

– А вот под этим капотом, – Шиуков указал на кониче-

ский фанерный носок, – мы бочку с бензином смонтировали, без дополнительного горючего вряд ли придешь к цели. Из бочки альвеером даже в воздухе можно качать.

– Бочку опустошу, тогда меня потянет назад?

– А мы проволоку сделали, дернешь – мешок с песком свалится с фермы.

– Да-а, – протянул Горбунов, – далеко на этом коне не ускачешь!

– Выбор твой, Федор Иванович. Откажешься – я полечу.

– Обижаете, товарищ начальник, – с вымученной усмешкой сказал Горбунов. – Но сначала я его попробую в воздухе.

– Нет. Если на контрольной посадке сложаются шасси или еще что произойдет, на ремонт у нас времени не будет. Бери пакет, взлетишь, сделаешь круг над аэродромом, если терпимо – ложись на курс.

– Тогда я полечу один. Легкая машина пойдет лучше.

– Нет. Полет не гарантирован. Если придется сесть в поле даже из-за пустяковой неисправности, кто тебе провернет винт, поможет запустить мотор? А если...

– Если... если...

– Всех «если» мы предусмотреть не можем, но главные.... вот тебе пакет.

Забирая из рук Шиукова конверт с большой сургучной печатью, Горбунов спросил:

– А карту?

– Не нужна. Я вот карандашом нарисовал схему, выйде-

те по ней на железку Актюбинск-Оренбург, будете считать полустанки и станции. Четырнадцатая ваша. Не проскочите дальше, там уже возможна встреча с казаками Дутова.

– На станциях и названия можно прочитать, – подсказал лётнаб Проскурин.

– Если погода позволит, – уточнил Шиуков. – Видите, снег метет, как бы не завьюжило. За дорогу цепляйтесь, за дорогу... В случае любой опасности знаете, что с пакетом делать.

– Ученого учить, – буркнул Горбунов. – Пошли, Митя!

Оделись лётчики тепло: Горбунов в унтах, Проскурин в валенках, на обоих стеганые ватные брюки, добротные полушубки под ремень. Тяжелые маузеры за пазухой. Брезентовые шлемы на головах, поверх еще и заячьи треухи.

Они с трудом втиснулись в кабину, живот к спине, уселись на жесткие деревянные сиденья.

– Как хоть назвали-то эту тележку? – весело обратился Горбунов к механику, схватившемуся за пропеллер, чтобы помочь лётчику в запуске.

– Не думали о том. По первым буквам «Ваузена», «Лебедя» и «Ньюпора», получается «валень», вот «Валенком» и прозовем.

– Лучше «Гибридом», – так же весело ответил Шиуков. Веселье их было наигранным. Все понимали опасность сложившейся ситуации не только лично для Горбунова и Проскурина, а и смертельную опасность для тысяч красных бойцов, если они будут участвовать в плохо скоордини-

рованной операции Восточного фронта и Туркестанской армии.

Механик «сорвал компрессию», и «Гном» заработал. Мотор стучал бодро, хорошо толкал вперед самолет. Но, хотя встречный ветер к часу взлета набрал силу, «Валенок» бежал по земле долго.

– Тяжеловат, – вздохнул Шиуков, провожая самолет взглядом из-под ладони.

– «Гномик» вытянет! – успокоил его механик.

Снежная пыль рассеялась, и они увидели аэроплан в небе.

Только сейчас Шиуков заметил, что, разбуженные звуком мотора, собрались за его спиной все строители «Валенка». Оторвался он от земли, и люди облегченно вздохнули.

«Валенок» сделал круг над аэродромом, покачал крыльями и ушел, растворился в белесой дали.

Непривычно, тревожно для экипажа проходил полет. Оба авиатора будто не слышали грохота мотора, прислушивались к скрипам, стонам и даже взвизгам конструкции. К тому же, «Валенок» все время крупно дрожал. От этой тряски не только клацали зубы у лётчиков, но и вихлялась стрелка компаса, единственного прибора, по которому можно было держать курс.

И вот то ли компас подвел, то ли отвлекли лётчиков переживания, то ли сизая поземка закрыла ниточку рельсов, только проморгали они железную дорогу.

– Митя, проскочили мы железку, или не дошли? – про-

кричал Горбунов, благо голова лётнаба торчала прямо за его плечами.

– По времени, видно, проскочили. Давай назад и ниже!

«Валенок» на планировании дрожал мельче, но все пытался отклониться влево, и на курсе его пришлось держать рулем поворота.

– Ишь ты, кобенится! – проворчал Горбунов.

На завьюженной земле они с трудом поймали темно-серую ленточку железной дороги, помогла им в этом черная тушка паровоза с одним вагоном, и, почти прижавшись к рельсам, пошли вперед.

Скрипя и постанывая, «Валенок» вез их.

Целлулоидовый щиток-отсекатель кабины смонтировали механики косо, и холодный жесткий ветер задевал правую часть лица Горбунова, а Проскурина хлестал по физиономии. Пришлось натягивать вязаные шерстяные маски. Пока снимали и опять завязывали шапки руками без меховых варежек, пальцы прихватил мороз.

Минут через сорок полета вдруг захлопала левая нижняя плоскость. Горбунов взглянул на нее и ахнул: разноцветные заплатки слизнул напористый воздух и, не смирясь, драл обшивку, выкроив уже порядочную дыру. Увидел, как раздевается крыло, и лётнаб:

– Что будем делать, Федор?

– Станция! Читай название...

Они проскочили над красноободранными крышами ваго-

нов длинного эшелона, продолжая путь.

Щелей в кабине гибридного самолета оказалось больше, чем хотелось бы, и на втором часу полета февральские сквозняки лётчиков почти доконали. Чтобы оттирать замерзшие руки, Горбунов все чаще держал рычаг управления коленками. Сзади него крутился, пытаясь согреться, Проскурин. Теперь вибрация машины не пугала их, а помогала трястись.

Через три часа полета Горбунов точно пилотировать машину уже не мог. Застыли ноги в унтах, холод просочился под шубняк и сковал поясницу, казалось, что за шиворот насыпали колотого льда, и он смерзся в комок в ложбинке у пояса. Горбунов набрал над рельсами побольше высоты.

Консоль нижнего крыла слева уже представляла голую решетку из лонжеронов и стрингеров, отдельные куски обшивки полоскал, выдирая, встречный ветер. «Валенок» шел с левым креном, приходилось Горбунову все время давить на правую педаль управления поворотом, и правая нога его быстро занемела до бедра, он почти не чувствовал ее. Попробовал согнуть, не получилось.

– Как садиться будем, Митя?

– Еще час лететь! Привезет «Валенок» два замерзших трупа. На, хлебни...

Федор отрицательно покачал головой: лётнаб в данной ситуации может себе позволить глоток спирта, он, пилот, нет.

– Глоток, не больше, понял, Мить! И начинай перекачивать горючее.

Это была мучительная работа. Альвеер сбоку и чуть впереди лётнаба. Чтобы дотянуться до его рукоятки, пришлось навалиться на спину пилота, пригнуть его слегка, снова выпрямиться на сиденье, и так качать, качать. Да еще левой рукой. А насос или замерз, или засорился – подавал горючее из бочки в самолетный бак по чайной ложке.

– Послушай, Федь, – пыхтел Проскурин, – правая рука как лед, а из-под левой подмышки пот ручьем, чудеса, да и только!

– Идет у тебя дело, идет, на хвост уже машину тянет. Сбрасывай мешок с песком!

Дернул Проскурин за проволоку, и, слава черту, мешок полетел вниз. Упал он, наверное, на крышу станционного вокзала.

– Название прочитал?

– У-ф! – оторвался Проскурин от альвеера. – Я и так знаю, это Соль-Илецк, дорога повернула вправо. Наша территория. У следующей станции аэродром.

– Я его знаю, бывал...

В воспоминаниях Алексей Владимирович Шиуков вот что писал об этом полете:

«Через два часа самолет коснулся колесами аэродрома назначения, а еще через мгновение рассыпался на куски, подняв клубы снежной пыли. К счастью, оба лётчика не пострадали».

Продолжение цитаты автор вынес в начало рассказа.

Не мог полузамерзший лётчик посадить дрожащий в лихорадке самолет, с оборванной обшивкой нижних крыльев, плохоотрегулированный, нормально. Это выше человеческих сил и возможностей. Самолет упал на землю, и довольно жестко. Так что ничего героического совершено не было, просто выполнялся воинский долг. За это немного позже командующий вновь образованным Туркестанским фронтом Михаил Васильевич Фрунзе наградил красного военного лётчика Федора Ивановича Горбунова, уроженца села Ковыловка Саратовской губернии, именным оружием.

Делай как я!

*Истинное мужество немногоречиво:
ему так мало стоит показать себя,
что само геройство оно считает
за долг, не за подвиг.*

А. А. Бестужев-Марлинский

6 ноября 1935 года Володя Стрельченко пригласил своего товарища по Саранскому аэроклубу Виталия Смирнова к себе в гости.

Когда вошли в горницу деревянного одноэтажного дома, гость бросил взгляд на большой портрет, висевший в простенке. Написан он был маслом, обрамлен рамой из темного полированного дуба. Виталия заинтересовало красивое, мужественное лицо на полотне, и мундир. Человек был в парадной форме... царского офицера.

– Кто это?

– Отец.

Наступила томительная пауза. Лицо Володи застыло в печальной задумчивости.

– Я давно хотел, чтобы ты знал об этом, – сказал он Виталию. – Отец мой – человек из народа, крестьянин. Офицерский чин и награды заслужил в окопах. С первых дней революции он стал красным командиром. Командовал батальоном. Дрался с интервентами, белогвардейцами, бандита-

ми. Мне было чуть больше трех лет, когда его скосил тиф. Это двадцатый год... К врагам революции отец был суров. В боях смел и умел. Я покажу тебе наградные документы отца, краскома Стрельченко Игнатия Семеновича... Горжусь им!.. Мама часто мне рассказывала о нем, запали в память слова отца – «Делай как я!». Так он учил всему, что хорошо знал, своих подчиненных и товарищей, да и маму тоже... Я хочу, чтобы ты был свидетелем моей клятвы перед портретом отца: если доведется воевать, буду воевать не хуже его. Клянусь!..

Бой над аэродромом

Ближнебомбардировочный полк базировался под Миргородом. Командир его, полковник Янсен, постоянно присутствовал на полетах: руководил переучиванием молодых лётчиков на новую авиатехнику – боевой самолет Су-2.

Особенно его привлекала группа молодежи, прибывшая из Волчанской военно-авиационной школы пилотов. Держались ребята дружно, всегда были веселы и остроумны, успешно осваивали новый самолет. А он оказался непрост и существенно отличался от старых машин подобного назначения. Двухместный моноплан со скоростью до 400 километров в час, вооруженный пятью пулеметами ШКАС, был способен нести бомбовую нагрузку до 500 килограммов. С экипажем в два человека – лётчик и штурман – Су-2 мог

успешно действовать в тактической зоне противника. Пилотировался самолет легко, но эта «легкость» давалась далеко не всем молодым лётчикам.

Из группы волчанцев полковник Янсен выделял Владимира Стрельченко. Казался он чуть взрослее, чуть серьезнее своих однополчан, был в числе лучших в прыжках с парашютом и в спортивной подготовке, а по общительности, в умении поднять настроение несомненно лидировал. В разговорах с людьми Владимир был убедителен, и если завязывался спор, то мнение его обычно оставалось определяющим. И народ тянулся к Владимиру, чувствовалось, что крепко его уважают.

Не мог командир полка не заметить и успехов Владимира в освоении нового самолета. Другие лётчики даже обращались к нему с просьбами помочь разобраться в том или ином элементе техники пилотирования. Однажды полковник Янсен увидел, что Владимир Стрельченко посадил с собой в «спарку»¹ другого молодого лётчика и провел с ним тренаж на земле, показывая движение рулями управления. При этом говорил: «Делай как я».

«Явные задатки инструктора и командира в этом сержанте», – подумал тогда полковник.

И когда настало время самостоятельных вылетов на СУ-2, командир полка решил лично посмотреть работу Стрельченко в воздухе.

¹ «Спарка» – двухместный самолет

После посадки Янсен сказал:

– Общая оценка полета – «отлично». Чувствуется, что и ранее у вас была хорошая летная подготовка.

– Я закончил Саранский аэроклуб, – ответил Стрельченко.

– А потом?

– Работал в том же аэроклубе мотористом. Как лётчик, совершенствовался в Ульяновской авиашколе, вернулся в Саранск, где сначала поработал авиатехником, потом стал инструктором-лётчиком аэроклуба и командиром звена.

– Летайте. Желаю успеха, сержант Стрельченко!

Полковник Янсен не ошибся. Стрельченко виртуозно пилотировал СУ-2, без промаха стрелял и бомбил по мишеням на полигоне. А когда авиаполк, став боевым, перебазировался в Белоруссию и с первых же дней Великой Отечественной войны начал действовать, Владимир Стрельченко, уже офицер и командир звена, умело бомбил врага в районе Жлобина и Рогачева, затем оборонял Киев. Воевал в небе городов Сумы и Харькова.

В декабре 1941 года звено лейтенанта Стрельченко с полной бомбовой нагрузкой вырулило на старт для взлета. И в это время взвыли сирены: «Боевая тревога!» К аэродрому подходили фашистские бомбардировщики под прикрытием истребителей.

Было еще время рассредоточиться по аэродрому, чтобы уменьшить потери, но Стрельченко дал команду на взлет

и принял бой в воздухе.

Противника плотным заградительным огнем встретили наши зенитчики. Однако пара истребителей «мессершмитт» прорвала огненную завесу, решив сбить Су-2 на взлете, где любой самолет ограничен в маневре. Вел пару опытный пилот из эскадры полковника Мильдерса «Пиковый туз» Курт Шаде.

Отлично маневрируя самолетом на малой высоте, Стрельченко сорвал первую атаку фашиста, а когда Курт Шаде решил повторить заход, Стрельченко так поставил свой самолет, что поджег «мессершмитт».

Курт Шаде за счет огромной скорости набрал высоту и, покинув самолет, приземлился около аэродрома на парашюте. Его напарник удрал.

Бомбардировщики тоже потеряли один самолет, сбитый нашими зенитчиками, и к Курту Шаде присоединились еще два немецких парашютиста.

– Как дела? – спросил Стрельченко штурмана. – Поздравление со сбитым принимаешь?

– Спасибо, командир! Но и нас он поцарапал. Кажется, пробит бензобак справа.

– Где-то задел, гад, и управление. Но машина слушается, значит – вперед!

– Добро! – поддержал штурман Лашин.

Они вывели звено на скопление живой силы противника и дважды штурмовали цель, нанеся большой урон фаши-

стам.

Придя на аэродром, Стрельченко отлично посадил свой поврежденный самолет...



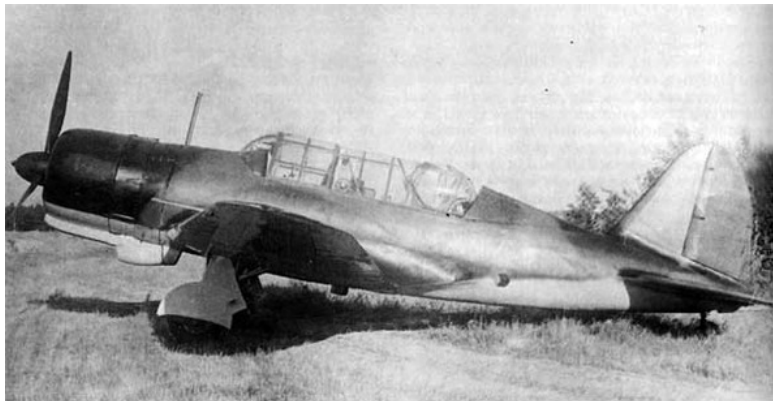
Герой Советского Союза Стрельченко Владимир Игнатьевич

А 9 декабря на грудь боевого лётчика, совершившего уже немало разведывательных и бомбардировочно-штурмовых полетов, командир полка прикрепил первый орден Боевого

Красного Знамени.

Разведчик

В одном из разведывательных полетов нужно было сфотографировать аэродром противника. На СУ-2 была хорошая фотоустановка. Безоблачное небо исключало скрытый подход. Линию фронта мы прошли на бреющем полете, – вспоминал Владимир Игнатьевич Стрельченко. – Высоту пять тысяч метров набрали вне видимости аэродрома, но были замечены истребителями противника Ме-110. Развернув самолет на солнце, я включил вторую скорость нагнетателя, набрал семь тысяч метров. Высота делала свое дело: кровь сочилась из ушей и рта, но от немцев я все же оторвался. А потом, разогнав машину на снижении, мы прошли над аэродромом и сфотографировали его. Задание было выполнено: зафиксировали более ста самолетов разных типов, а также взлетавшие истребители. По данным нашей разведки по аэродрому был нанесен бомбовый удар.



Су-2 лёгкий бомбардировщик-разведчик

Стрельченко был немногословен. Он не сказал, да по складу характера и не мог сказать, что на разведку посылались лучшие экипажи. Что на СУ-2 не было кислородного оборудования, без которого можно летать нормально на высоте не более 5000 метров. Он забрался на 7000. Там нечем дышать. А выше начинает «закипать» кровь, лопаются артерии. Выдержать такое состояние и физически, и психологически почти невозможно.

Умолчал Стрельченко и о том, что для качественного фотографирования нужно довольно продолжительное время точно выдерживать курс и высоту полета над объектом, а это значит, что лётчик добровольно отказывается от противозенитного и противоистребительного маневра – вынужденно идет на зенитки и скорострельные пулеметы истреби-

телей. Он становится удобной мишенью для прицельного огня, и весь расчет на железные нервы и удачу.

Стрельченко говорит, что его аппарат зафиксировал «также взлетающие истребители». Взлетали они, чтобы сбить его СУ-2. Погоня за разведчиком всегда длительна и жестока. За сбитого разведчика во всех армиях мира награждают самыми высокими орденами. А в том полете силы были совсем не равны. Несколько «мессеров» атаковали самолет Владимира Стрельченко. Из пушек они начинали стрелять с расстояния в километр, и любой снаряд, попав в самолет, мог разрушить его. А убойная сила скорострельного ШКА-Са, из которого стрелял штурман СУ-2, составляла всего четыреста метров. Очень неравный поединок. Но Стрельченко отлично выполнил задание и ушел от «мессеров».

Таких полетов Владимир Игнатьевич Стрельченко выполнил немало. Разведав цель, он потом вел товарищей уничтожать ее.

Вот только один абзац из наградного листа:

«... 12.07.42 г. произвел два вылета на разведку в район Подгорное-Острожск. Район разведки прикрывало большое количество истребителей противника, и поэтому тов. Стрельченко разведку производил на бреющем полете. Обнаружил автоколонну до 600 крытых автомашин и до 30 танков. Колонна двигалась из Острожска на Ольховатку. После разведки сделал два вылета ведущим в составе шести Су-2 на бомбардировку и штурмовку обнаруженной колон-

ны. Несмотря на сильное противодействие истребителей и зенитной артиллерии противника, сделал 4 захода на бомбардировку и штурмовку цели, уничтожил при этом группой более 10 автомашин и 8 танков».

В тот же день он, ведя разведку, обнаружил заправочную базу и артиллерийский склад немцев. Доложив об этом командиру полка, попросил у него разрешения сводить на эту цель группу самолетов. Пробился с ними сквозь огневую завесу. Бомбы накрыли цель. Два дня потом наблюдались сильные пожары и взрывы на том месте, где поработал Стрельченко.

Летал он не только на боевом СУ-2, часто разведку на невооруженном тихоходе У-2, почти всегда в плохую погоду, когда раскисший аэродром, слякотный и грязный, не позволял взлетать тяжелым самолётам

Один из полетов оказался особенно памятным.

...Он нашел колонну танков и мотопехоты гитлеровцев. Летя над шоссе, приказал штурману считать машины. И тут увидел «мессера», заходившего в атаку. Можно было уйти в низко висящие облака, но тогда штурман не успел бы подсчитать танки. И Стрельченко решил уходить от огня противника маневром. Когда «мессер», прицелившись, вышел на дистанцию поражения, У-2 мгновенно скользнул влево и вниз – красно-голубые трассы снарядов прошли мимо.

«Мессер» проскочил и пошёл на второй заход. Стрельченко теперь неспешно мог спрятаться в облаках, однако

и на сей раз не сделал этого – продолжал изводить врага на своей невзрачной машине.

Воздушная карусель закрутилась. На виражах немцу Стрельченко взять не удалось: фашист уступал в маневре. «Мессер» стал заходить сверху и клевать огнем тихоходный самолет с разных сторон. Тогда Стрельченко увел свою машину в облака. Но задерживаться там не стал, а снова вынырнул в чистое небо. Увидел гитлеровца на параллельном курсе. Почти рядом. «Не ушел, – подумал Стрельченко. – Самолубивый попался фриц!»

Немец, довернув нос своего истребителя только ножным управлением, выпустил веер снарядов, но так поспешно, что они оставили след далеко от У-2.

«Злится фриц», – подумав так, Стрельченко ввел свою машину в пике. Немец, развернувшись с глубоким креном, с огромной перегрузкой ввел в пикирование и свою машину. Он поймал в перекрестье прицела хвост увертливого русского тихохода и дал залп из всех пушек и пулеметов. Такое количество выброшенного из стволов раскаленного металла разнесло бы на горячие пылинки У-2, если бы за мгновение до залпа Стрельченко не вильнул в сторону.



(сверху) Самолёт У-2, (снизу) фашистский самолёт «Месершмитт-109

Увидев очередной промах, гитлеровец, видимо, рассвирепел, забыв, что охотится низко над землей. Будь иначе, он вывел бы из пикирования свой тяжелый истребитель. Но он по крутой траектории к земле продолжал сближаться с У-2. Почти над макушками деревьев Владимир Стрельченко рванул свой самолет вверх. Его маневр повторил и немец. И случилось то, на что рассчитывал советский лётчик: «месершмитт» задрал нос к небу, мотор взвыл на форсированных оборотах, но не смог вытянуть тяжелый самолет, преодолеть инерцию вниз, и... тот грохнулся на землю.

У-2, стрекоча слабосильным моторчиком, сделал круг над

поверженным врагом. Штурман сфотографировал чадающий костер.

Приземлившись на своем аэродроме, Стрельченко доложил командиру полка о полете и передал разведданные для штаба армии.

– Так, говоришь, земля наша приняла фашиста?

Приняла, только не ласково! Ты, Владимир Игнатьевич, практически сбил «мессера». Он на твоём личном счёте. Молодцы! Поздравляю!..

Вторым боевым орденом, орденом Красной Звезды, отважный лётчик был награжден 12 марта 1942 года.

Рассказ боевой подруги²

В мае 1943 года я прилетела на аэродром штурмового авиаполка. Меня встретили два капитана. Один из них – командир эскадрильи Иван Миронович Кухарев. Второй, чуть выше среднего роста, русский, голубоглазый, был в хлопчато-бумажной гимнастерке цвета хаки, в галифе синего цвета, в брезентовых сапогах и синей пилотке. Он с добродушной улыбкой представился:

– Владимир Стрельченко.

Как положено, я приветствовала старших по званию, назвав свою должность, – младший техник-лейтенант.

В течение месяца я находилась в Волынцево, где лётчики

² Матильда Филипповна Стрельченко – жена героя очерка.

учились летать ночью.

Как-то сразу обратила внимание на капитана Стрельченко. Он был прост в обращении с подчиненными, толково и коротко объяснял непонятное, руководил без суеты и крика, за что его уважали все. В то же время он был человеком с большим юмором и в короткие часы отдыха любил петь, знал великое множество песен, хорошо исполнял их.

Опытный лётчик. Имел 70 боевых вылетов на самолете Су-2. Его перевели в штурмовой полк на самолет Ил-2 и назначили командиром эскадрильи. А в июле 1943 года он стал штурманом сразу трех авиационных полков, практически штурманом дивизии.

За время переучивания на аэродроме в Волынцево мы с Володей сдружились, расставшись, стали переписываться, встречались при первой возможности.

Я работала техником звена в отдельной эскадрильи связи авиакорпуса, он летал с другого аэродрома. Я переживала за него, каждый день ждала весточки

Шло время. Володя летал на выполнение боевых заданий в одиночку и водил большие группы самолетов. К моей великой радости, возвращался невредимым.

Но в один из дней Володя не вернулся на свой аэродром. Об этом мне сообщили девушки из их полка. Я ночью добралась до них. Ждали известий с передовой. Утром сообщили, что капитан Стрельченко жив, а стрелок Коля Гаенко убит. Колю я знала хорошо – молодой красивый парень.

Что случилось с экипажем, Володя описал позже в письме к штурману, своему другу Михаилу Лашкину.

«...В октябре 1944 года на 1-м Прибалтийском фронте в одном из боевых вылетов я потерял один самолет.

Командир дивизии послал меня на У-2 найти этот самолет. Полетел со своим стрелком. Прилетел в район нейтральной полосы и стал искать где-то метрах в 500 от передка. Фронт проходил по ж. д. Витебск-Невель. На развороте я услышал пулеметную очередь. Стреляли с земли. Двигатель чихнул и заглох. Самолет упал в кустарник на нейтральной полосе, ближе к немцам.

К счастью, нас скрывали кусты и, хотя немцы стреляли по площади из минометов, в самолет не попали. А вот снайперы убили моего стрелка.

Ночь я пролежал рядом с мертвым другом, комсоргом полка Колей Гаенко, под огнем с обеих сторон. Утром пошел прямо в рост к своим, какое-то чудо пронесло меня через минное поле, как видно, родился в рубашке».

В деревне Лошица под Минском лётчики Володиного полка попали под бомбежку. Они были размещены в крестьянских хатах. Немецкие самолеты прилетели в полночь, высыпали бомбы.

Накинув реглан, сунув босые ноги в сапоги, Володя вышел из хаты посмотреть, что творится вокруг. Только отошел, как по другую сторону хаты взорвалась бомба. Стены развалились, начался пожар. Сгорели Володины документы,

ордена и одежда.

Документы и ордена ему восстановили, форму выдали новую.

Володя понимал, что тревожусь я за него, стремился всегда успокоить. Часто, возвратившись с боевого задания, летел к нашему аэродрому. Покачает крыльями – значит все у него хорошо. Конечно, ему попадало за эти вольности.

Войну мы закончили вместе, помогая друг другу переносить все тяжести нелегкой жизни. В январе 1946 года зарегистрировали брак, и началась послевоенная, вроде мирная жизнь...

Штурмовик

Опыт штурмовки вражеских войск и техники Владимир Игнатьевич Стрельченко приобрел, летая еще на СУ-2. Но этот самолет был ближним бомбардировщиком со слабой броней, огонь в упор не выдерживал, да и сам был вооружен недостаточно для удара «воздух-земля».

В 1943 году Стрельченко переучился на Ил-2. Этот самолет-штурмовик по своим боевым качествам во время второй мировой войны не имел себе равных в мире.



Легендарный Ил-2.

Из воспоминаний фронтовика Л. А. Горного

«Знал я Владимира Стрельченко с момента, когда в начале 1943 года он, 24-летний, прибыл в наш штурмовой авиаполк. Это был отважный, веселый человек, всеобщий любимец в полку. Мог совершить то, что другим казалось невозможным.

Помню, наш полк получил задание срочно перебазироваться на другой аэродром. Это необходимо было сделать в самые сжатые сроки, а воспользоваться можно было только самолетами. Как известно, Ил-2 – двухместный. Владимир Стрельченко, бывший тогда штурманом полка, совершил, казалось бы, невозможное – взял в самолет одиннадцать человек. В кабину пилота, рядом с собой, втиснул двоих, в кабину стрелка – четверых, и в фюзеляж забрались

тоже четыре человека.

«Не взлетит!» – считали все.

Стрельченко оторвал машину от земли и благополучно привел к месту назначения».

А вот один из боевых вылетов группы штурмовиков, ведомых Стрельченко.

Это было в начале августа 1943 года. Накануне взятия нашими войсками города Орла немцы начали вывозить из него по шоссе Орел-Брянск боевую технику, имущество и награбленное добро. Чтобы остановить колонны врага Владимир Стрельченко поднял в небо на рассвете 12 самолетов Ил-2. Он учел, что немцы начинают обычно летать не ранее 6—7 часов утра, поэтому его группа сможет появиться неожиданно и «поработать» успешно без прикрытия истребителями.

Но немцы не дремали. Еще до подхода к цели штурмовики попали в зону плотного, беспощадного зенитного заградительного огня. Стрельченко, умело маневрируя и подбадривая ведомых по радио, сумел сохранить боевой порядок группы и вывести ее на цель.

Немцы рассредоточиться не успели, и с первого же захода передняя часть колонны была «отрублена» – развалились и запылали более десятка машин, шоссе было исковеркано взрывами, пулеметным огнем расстреляно сотни фашистов.

На обратном пути группу Стрельченко догнали 20 истребителей Ме-109. До линии фронта осталось 50 километров.

– Переходим на бреющий полет! – приказал Стрельченко. – Воздушным стрелкам отбить атаки истребителей!

Прижавшись к земле, шли штурмовики, огрызаясь огнем. Два «мессера» запылали. До самой линии фронта роились «мессеры» над штурмовиками, разряжая свои «эрликоны». Немало пуль и снарядов рвали крылья красnozвездных машин, но они все до одной пришли на родной аэродром.

Фронтовые газеты не один раз писали о Владимире Игнатьевиче Стрельченко. Отмечали искусство лётчика. Описывали его полеты на разведку, фотографирование, бомбежку мостов и переправ, немецких штабов, штурмовку автоколонн и железнодорожных эшелонов, налеты на аэродромы врага, удары по переднему краю сопротивления.

Газеты отмечали, что секрет успехов Стрельченко в том, что он не действует по шаблону, а в каждом полете использует новые тактические приемы, умело избирает наиболее выгодный боевой порядок группы. Личное мастерство у него прекрасно сочетается с другими качествами – способностью умело командовать в воздухе, быстро принимать правильные решения. Именно за эти качества, кроме орденов Боевого Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны I степени, он получил полководческий орден Александра Невского и орден Британской империи 5-й степени.

В феврале 1944 года Владимиру Игнатьевичу Стрельченко присвоили звание Героя Советского Союза. В последнем пункте представления к высокому званию говорится:

«30.07.43г., будучи ведущим группы пяти Ил-2 в районе Опальхово гранулированным фосфором было накрыто до 10 танков, 20 автомашин и до батальона пехоты противника. Атака производилась с высоты 10 метров...»

Он произвел 260 боевых вылетов, из них 68 на бреющем полете. Сбросил на позиции оккупантов сто тысяч килограммов бомб, расстрелял более трехсот тысяч снарядов и патронов. Участвовал в 75 воздушных боях с истребителями противника, лично сбив один самолет и двенадцать в групповых боях. Атаками с неба его экипаж взорвал склад боеприпасов и горючего в районе города Калач, разрушил понтонный мост через реку Дон в районе хутора Вертячий, взорвал два железнодорожных эшелона, уничтожил более пятидесяти танков, 210 автомашин и другой техники противника, около 800 солдат и офицеров гитлеровской армии.

И что особенно важно: будучи ведущим групп, от звена до 25 самолетов, в 127 полетах он в жестокое противостоянии врага потерял только три экипажа. Летал в самых сложных условиях и не имел ни одного случая потери ориентировки или возврата, означавшего невыполнение боевого задания.

– Я и сейчас, через сорок лет, вижу его таким, каким он был в те суровые годы, – вспоминал однополчанин Стрельченко Владимир Николаевич Лазарев. – Вот к нам слегка раскачивающейся флотской походкой, большими шагами подходит коренастый военный. Бросались в глаза его

крупные, но правильные черты лица, внимательный взгляд, стрижка «под бокс», зачесанные назад волосы, широкий лоб. Подтянутый, аккуратный. На груди поблескивают ордена. Мы доложили по форме о прибытии. На этом официальная часть была закончена. Он разговаривал с нами, совсем «зелеными», просто, как с товарищами, как с коллегами. *«Ну что ж, будем воевать вместе. Располагайтесь, знакомьтесь...»*

Забота Стрельченко ощущалась на каждом шагу: в общении, на отдыхе и в строю. Как-то в одну из пауз между полетами он подозвал меня и, как бы, между прочим, сказал, что на свалку оттащили негодный самолет, и рекомендовал снять с него бронеспинку, положить ее на пол штурманской кабины нашего Су-2. «Защитит от осколков», – сказал, и ушел. Мы со штурманом сделали это. И броня в следующем же полете спасла моего штурмана от ранения, осколки легко пробили деревянный фюзеляж и уперлись в сталь.

С Владимиром Игнатьевичем можно было спеть хорошую песню. Больше всего ему нравились песни из кинофильма «Истребители», «В лесу прифронтовом», «Песня о Днепре» и «Вечерний звон».

Хороший, нужный всем был человек. Мы дошли с ним до Берлина и не раз слышали в воздухе его голос: «Делай как я!» Но он не только являлся боевым лидером, он был создателем крепких воинских подразделений, растил настоящих бойцов-патриотов.

После войны

Слово штурмана-испытателя Бориса Чузикова

Забайкалье. Короткое жаркое лето, грозы, ливневые дожди, половодье в июле на реках, а продолжительной зимой пятидесятиградусные морозы, сильные ветры из-за сопок, поземка песчаная и снежная. На аэродроме работающие двигатели создают густую морозную дымку, иногда переходящую в устойчивый туман. Холодно земле, деревьям, металлу. Не жарко и нам, летающим на реактивных бомбардировщиках Ил-28.



Реактивный бомбардировщик Ил-28

Заместителем командира бомбардировочного авиаполка был Герой Советского Союза Владимир Игнатьевич Стрель-

ченко. Летный состав уважал его за боевые заслуги, летное мастерство. Он знал людей, отлично понимал, чувствовал, когда надо сурово требовать исполнения воинских обязанностей, а когда можно пошутить, рассказать байку, анекдот. Холодно, ветер, долгое ожидание вылета, и вдруг в группе летного состава оживление, взрыв хохота и веселье. Догадываемся: туда пришел Владимир Игнатьевич и веселой шуткой укорачивает время перед ответственным и трудным полетом.

Наверное, это осталось у командира с войны, когда его эскадрилья из-за плохой погоды или по другой причине томила в ожидании полета на боевое задание и в головы лётчиков лезли разные мысли, воспоминания, нередко грустные, и веселый, общительный, импульсивный командир Владимир Игнатьевич Стрельченко шуткой поднимал дух бойцов.

Мне пришлось выполнять учебно-боевые полеты в составе его экипажа, и меня всегда восхищала отличная техника пилотирования Стрельченко, точное и очень плавное выдерживание всех параметров полета, так необходимое для того, чтобы сброшенные бомбы поразили цель. Штурману при таком пилотировании, при таком командире забота одна: поймать цель в окуляре и сбросить бомбовый груз.

Голос Владимира Игнатьевича в полете становился душевным, ободряющим, и вроде не команды, а просьбы звучали, но выполнить их хотелось как можно лучше.

Понимал ли сам Владимир Игнатьевич, как он нужен всем

нам как лётчик, командир и товарищ?

Подполковнику Стрельченко на службе в нашем авиационном полку не везло только в одном: у него не было настоящего полкового командира. Один не пожелал ехать в суровое Забайкалье, но числился командиром. Другой приехал и продолжительное время болел. А третий оказался плохо подготовленным для вождения летных групп. Поэтому Стрельченко пришлось фактически долгое время быть в двух лицах – командиром и заместителем по летным делам.

Умение водить большие группы самолетов было признанным мастерством подполковника Стрельченко. От ведущего полковой колонны зависит многое. Он должен думать и помнить о каждом лётчике в строю. От ведущего зависит соблюдение всех установленных интервалов и дистанций в группе. И этими незаурядными способностями при вождении полковых колонн в полной мере обладал Владимир Игнатьевич Стрельченко. Мне помнится такой случай, когда на требование третьего командира полка поставить ведущим большой группы самолетов на летно-тактических учениях его, а не заместителя, комдив генерал-майор Соколов Арсений Иванович, сам отличный лётчик, ответил:

– Полк поведет на ЛТУ Стрельченко, а вы научитесь водить звено и пока будете командовать на земле.

Владимир Игнатьевич стал полковником. Однако настало время, и по состоянию здоровья он не смог летать, ушел в отставку. В гражданских условиях он не сразу нашел себя. Об-

ладая природным даром рассказчика, он был в лекторской группе Брянского обкома партии, много выступал с лекциями и докладами на заводах, в школах, на предприятиях города Брянска.

Однажды, находясь в отпуске, я встретил Владимира Игнатъевича с перевязанной головой, и невольно спросил:

– Что случилось? Где получил травму?

– По глупости. Ехал без защитного шлема.

– В своей «Победе» без шлема? А кто ж в легковушке...

– Да нет, – перебил меня Стрельченко, – теперь я работаю водителем-испытателем боевых бронемашин. Гнал на установленной скорости по дороге автодрома, без шлема, маршрут знал хорошо, а какой-то чертяка перекопал дорогу, я и вмазался в эту ямку. Знаешь, Борис, не могу я без штурвала и техники. Пусть хоть баранка боевой автомашины напоминает мне штурвал самолета и мою летную работу.

* * *

Имя Героя Советского Союза В. И. Стрельченко носят пионерские дружины школы-интерната №3 в Саратове, школы №8 в Саранске, школа №27 в городе Сумы, класс в воронежской средней школе №8, класс в школе №31 города Москвы.

Мемориальной доской с его именем в городе Саратове увековечен дом, в котором он жил в последнее время.

Ушел из жизни Владимир Игнатъевич в 1981 году. На его могиле в Саратове – скульптура лётчика и надпись:

«Не верьте, что он умер, он словно сокол улетел в свой последний полет.

Герои не умирают. Они уходят в бессмертие».

Сокол

*И сегодня, в век реактивной авиации
и космических кораблей, небо
продолжает притягивать нас к себе
с той же неистовой силой, что и во
времена грека Икара, французов
Монгольфье и русского моряка
Можайского...*

Сергей Анохин

Его манила высота с мальчишеского возраста. Он любил смотреть на землю сверху. Для этого облазил, наверное, все крыши в Замоскворечье, забирался на самые высокие трубы, ходил вечно в саже... пока не увидел аэроплан.

Летать!

Но Сереже Анохину было только двенадцать лет. Кто примет всерьез мечту пацана? Такие нашлись среди авиаторов, летавших с Ходынского поля. Он бегал смотреть их полеты, они не отказывались что-нибудь рассказать ему, ответить на вопросы, показать самолет, и предупреждали: «Если задумал летать серьезно, начинай приобретать знания уже сейчас!»

Сергей покупал и доставал авиационную литературу, вчитывался в нее. Часто бывал в аэрохиммузее, круг знакомых ему лётчиков расширился.

В 20-е годы очень популярными были лотереи Осоавиа-

хима. Как-то старший брат подарил Сергею лотерейный билет. Билет выиграл лыжи. Лыжи по тем временам стоили дорого, и все считали, что Сергею повезло. Но когда он пришел за ними, увидел на рекламном плакате другой выигрыш – полет на аэроплане вокруг Москвы.

– А можно заменить лыжи на полет?

В искристых глазах паренька была такая горячая просьба, что ему не отказали.

И он полетел. Из аэроплана вышел восхищенный и потрясенный, укрепившись в желании быть только лётчиком.

Работать Сережа начал с пятнадцати лет. Сначала чернорабочим на Рязанско-Уральской железной дороге, в Москве – ремонтным рабочим пути, автобусным кондуктором. Только исполнилось восемнадцать, сразу же подал заявление в военно-теоретическую летную школу. Не получилось. Худенький, небольшого роста юноша не произвел нужного впечатления на строгую медицинскую комиссию, его не забраковали, нет, оставили кандидатом в курсанты, но... кандидатом второй очереди.

Сергей устроился работать в Бахметьевский автобусный парк Москвы шофером.

– Не унывай, Сережа! – успокоил его товарищ по работе Г. А. Кох. – Не сразу в небо соколы взлетают. Я вот учусь в планерной школе и тебе советую начинать с планеров.

Сергей внял совету.



Лётчик №1 легендарный Сергей Николаевич Анохин

– Я, – вспоминал Сергей Анохин, – посменно работал на автобусной линии, вечером ходил на занятия в планерную школу и, кроме того, еще посещал кружок, где мы строили свой планер ИТ-4, на котором я совершил свой первый полет.

День первого полета, после коротких пробежек, подлетов, зафиксировался в памяти Анохина ярко: это было светозарное утро одного из дней 1930 года на станции Первомайская, теперь это хорошо известная Планерная. Есть там Лысая гора. Вот с нее и прыгнул первый раз Сергей на крыльях в небо как учлёт.

Много было еще в жизни Анохина школ – Центральная школа лётчиков, Высшая парашютная школа. И все он закончил с отличием.

Первая скромная известность пришла к нему в сентябре 1933 года с короткой заметкой в журнале «Самолет». В ней рассказывалось, что «т. Анохин, стартовав на „Унаре“, при южном порывистом ветре прошел под грядой облаков через Святую гору к Отузам, обогнул Карадаг с моря, вышел к Коктебелю и вернулся на старт. Полет интересен своим труднейшим маршрутом, – писал автор статьи. – Немногие попытки преодолеть этот маршрут, делавшиеся на прошлых слетах, ни разу не увенчались успехом».

Случилось это в Крыму, в Коктебеле, на горе Клементьева, где проводились ежегодные слеты планеристов. В соревнованиях участвовали планеры самых различных моделей и типов, разработанные известными авиаконструкторами Шереметьевым, Грибовским, Антоновым, многими другими изобретателями-самоучками. Почти на всех Сергею Анохину приходилось летать, многие из них он поднимал в небо в первый раз.

Пожалуй, тут, в Крыму, впервые Анохин испытывал и свой характер.

– Самым удобным для нас был южный ветер на горе, создававший восходящий поток, – вспоминал Сергей Николаевич с удовольствием. – Но мы летали и без него. В облаках. Мы парили в них вслепую, а когда выныривали, оказы-

валось, что посадку делать уже негде. Приходилось садиться на пляжах в Гурзуфе и Ялте. Иногда, летая над пляжем, выполняли фигуры высшего пилотажа, крутили петли. Публика собиралась, смотрела на это воздушное представление. Перед приземлением кричали: «Освободите пляж! Освободите пляж!» И летали вдоль узкой прибрежной полосы, пока отдыхающие освобождали нам место. При удачном ветре раз парил я над Карадагом, увлекся потоками, кружил, стараясь не потерять высоты. Вдруг промелькнула какая-то тень. Оглянулся и увидел орла. А надо заметить, что в целях лучшего обтекания планера человеку оставляют в фюзеляже лишь малое отверстие – для головы. Я и руки не мог бы при желании высунуть. Орел же, видно, посчитал меня огромной птицей и стал играть, целить в меня выпущенными когтями. Ну, думаю, плохи шуточки, лицо защищено только очками. Начал кричать, отгонять его голосом. Не слежу уже, где парю, кричу и мотаю головой. А он взвывается, и снова рядом, вот-вот глаза выцарапает. Как ни кричу, орел все пикирует. Маневренность настоящей птицы несравненно лучше, и он этим пользуется. Потом ему, видать, эта игра надоела – исчез. Однако и высоты у меня не стало. А под крылом уже Судак. Мне удалось благополучно приземлиться на его окраине, на пустыре...

Нравились Сергею Анохину полеты в Коктебеле. С высоты казалось, будто адские силы демонстрировали здесь свое могущество. А за горизонтом, где-то рядом, находятся ска-

зочные волшебные страны. И каждый раз, когда в полете он видел дальние манящие вершины гор, напевал любимую песню:

Поднялись высоко шапки сдвинутых гор

...Первым оторвался от горы и улетел на планере вдаль Никодим Симонов – приземлился около Алушты. За ним рванулся на юг Семен Гавриш. Но, перелетев одну гору, был брошен нисходящим потоком прямо в лес. Кроны деревьев попались мягкие, хорошо спружинили, и его планер уцелел. Потом и Сергея Анохина потянуло вдаль к Севастополю. Маршрут был рискованным, потому что нормальная посадка почти исключалась: сплошное нагромождение скал, бетонные столбы и металлические изгороди вокруг домов отдыха и санаториев. Можно рассчитывать только на удачу в случае вынужденного приземления.

По словам Сергея Николаевича, он кругами в восходящих потоках набрал над горой приличную высоту и взял курс на запад. До Ливадии шел нормально. За «Ласточкиным гнездом» открылись новые прекрасные пейзажи. Усилился ветер. Склон постепенно снижался, и планер спускался вместе с ним. Море штормило, крупные валы вдребезги разбивались о берег. Нужно было прекращать полет, но садиться в такую погоду на море дело безнадежное – волна тотчас перевернет планер.

Анохин решил тянуть до Балаклавы и попытаться сесть

там. Когда подошел к Байдарским воротам, стало темнеть, и теперь уже хочешь, не хочешь, а приземление неизбежно. Ветер дул вдоль склона и планер не держал, а прижимал к земле. Анохин перелетел мыс, за которым неожиданно открылись совершенно отвесные скалы, а перед скалами – крохотный пляжик местечка Батилиман, что означает «тонущий лиман». Что делать? Садиться вдоль пляжа он не мог: площадка коротка, с берега не подойти, там скалы. Единственный выход – садиться с моря. Но как? Приводняться, с расчетом выскочить на берег? У берега камни, которые моментально разнесут планер в щепки. А щепки вляпятся в скалу, нависшую над пляжиком.

И вдруг Сергей Анохин увидел на берегу камень и столб для тента – нечто вроде ворот шириной метров пять. Быстро сообразил: фюзеляж планера пройдет, а крылья зацепятся и выполнят роль амортизатора. Решил идти на этот вариант посадки.

Заход с моря... нырок между камнем и столбом... удар... крылья разрушены. Но фюзеляж с кабиной пилота не потерял еще всей инерции полета и бьется о каменную стену...

С пограничной заставы, одна из сторожевых вышек которой была расположена на утесе, в Гурзуф полетела телеграмма:

**«АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА В МЕСТЕЧКЕ БАТИЛИ-
МАН.**

ПЛАНЕР РАЗБИТ, ПИЛОТ АНОХИН ЖИВ.»

Утром из Коктебеля приехали планеристы во главе с Гавришем. Побывали на месте посадки. Увидели разбитый вдребезги планер. Искали следы крови. Не нашли. Им сказали, что пилот находится в одном из домов отдыха, где его устроили на ночлег.

Семен Гавриш ворвался в комнату, где спал Анохин, с возгласом:

– Сережа, я столько пережил. Мы осмотрели берег, не знаю, как можно после такого удара уцелеть!

– Я оцарапал руку. Вы же получили телеграмму, что я невредим?

– Нам телеграфировали, что ты «жив», а между «жив» и «невредим» большая разница! Как все случилось?

– Ты же видел, пытался смягчить удар. Кабина в утес все-таки врезалась, но на излете. Вылез. Невдалеке, вижу, торчит пограничная вышка. Подлез по камням к ней. Так, мол, и так – прилетел, говорю. А пограничник недоумевает: какой полет? Откуда ты свалился? Уговорил его все-таки передать телеграмму в Гурзуф. Была ведь у нас такая договоренность: дать знать о себе телеграммой... Вблизи находился санаторий комиссии содействия ученым. Тот самый, где мы сейчас с тобой. Здесь о моей посадке уже знали и встретили меня овациями. Какие к черту овации? Настроение у меня жуткое: до цели не долетел, планер расколотил...

– А на горе молодежь бушует, обвиняет руководство школы в том, что оно разрешило нам летать с Роман-Кош, рис-

ковало мастерами.

– И напрасно бушуют. Если будем сидеть на месте, вообще никаких достижений не будет.

Сергей Анохин набирался опыта, который, сплавляясь с врожденным талантом, позволил ему стать большим мастером советского планеризма. Его летная книжка фиксировала на своих страницах всесоюзные полеты и мировые рекорды, дерзкие экспериментальные полеты и парашютные прыжки.

«Игра со смертью» – так называли американцы «неслыханный по дерзости эксперимент», который провел в воздухе пилот-инструктор Сергей Анохин.

Все началось с научного спора членов техкома на 10-м Всесоюзном слете планеристов в 1934 году. Дебатировался жизненно важный вопрос, глубинная суть которого – безопасность полета. В то время авиаконструкторам не было ясно, на какой же скорости планер и самолет могут войти во флаттер и разрушиться. Профессор Владимир Петрович Ветчинкин подсчитал, что аппарат потеряет крылья, если полетит быстрее 220 километров в час, а большинство специалистов считали, что до скорости 300 километров в час ничего с планером не случится.

Решили провести испытательный полет. Для этого выбрали «Рот-Фронт-2» конструкции О. К. Антонова, как аппарат, совершенный с точки зрения аэродинамики и оптимальной прочности.

– Олег Константинович, не давайте ломать этот планер!

Зачем губить такую хорошую машину? – уговаривал Антонова шеф-пилот «Рот-Фронта» Виктор Расторгуев, мечтавший установить на длиннокрылом серебристом красавце рекорд высоты.

– Надо, Виктор. Надо, – решительно ответил Антонов.

Планеров такого типа было четыре варианта, каждый в своем роде единственный.

Доверили провести испытание Сергею Анохину, к тому времени зарекомендовавшему себя авиатором с огромным самообладанием, ювелирно точным в пилотировании, человеком с отличной реакцией в минуты опасности.

...Сергей Анохин шел на аэродром. Его худощавую невысокую фигуру облегал новенький синий комбинезон, перетянутый в талии широким армейским ремнем с маленькой кобурой пистолета. Продолговатое, потемневшее от горячих крымских ветров лицо обрамлял белый подшлемник. На лбу летные очки. В уголке губ дымила папироса.

Волновался ли он?

По более позднему личному признанию, Анохин не страшился опасности и верил в себя, верил, что в случае необходимости сумеет воспользоваться парашютом, однако его сковывало какое-то нервное напряжение, ожидание неизвестного.

На вершине горы был в самом разгаре день «большого» парения. КИМ, «Темп», Г-9, «Упары» летали вдоль склона, пытаясь набрать высоту и уйти на дальность.

Аэропоезд – П-5 и прицепленный к нему длинным тросом «Рот-Фронт» – стоял на старте в полной готовности.

– Когда полетим? – подойдя к ожидавшей его группе конструкторов и лётчиков, спросил Анохин.

– Подождем... Часов в пять ветерок ожидается потише, – раздумчиво ответил начальник слета.

Руководителям слета и членам техкома было о чем подумать. Полет очень рискованный. Цена его, возможно, человеческая жизнь. На подобные эксперименты обычно требуется разрешение высшего начальства. Но каждый член технического комитета знал, что жизненно важный, необходимый для дальнейшего прогресса авиации вопрос испытания планера на вибрацию крыльев в воздухе дебатировался уже два года; что если сейчас начать согласовывать его во всех высших инстанциях, то разрешение опять вряд ли будет получено, скорее всего, оно «утонет» в потоке различных уточнений. И всю тяжесть возможной ответственности руководители слета взяли на себя.

Ждать, когда стихнет ветер, было нелегко всем причастным к будущему полету. Кое-кто нервно расхаживал по летному полю, другие высасывали папиросу за папиросой, третьи – в который раз! – осматривали и проверяли планер, парашют пилота. Сам Анохин выглядел спокойным, занимаясь тщательной подгонкой лямок парашюта, даже напевал.

Время тянулось томительно долго.

Но вот, наконец – долгожданная команда начальника сле-

та.

Места в буксировщике П-5 занимают лётчик Даниловцев, бортмеханик Эскин и член техкома Кочеткова. Сергей Анохин залезает в тесную кабину «Рот-Фронта» Планерист-парашютист Михаил Романов по инструкторской привычке проверяет подгонку подвесной системы парашюта и ласково треплет за плечо:

– Вперед, брат Сережа! Ни пуха, ни пера.

– Будет порядок, – успокаивает его Анохин.

– Подумай! – обращается к Олегу Антонову Расторгуев. –

Такой планер гробим.

– Летите, Сергей, – говорит Антонов и отходит в сторону.

Дул ослабевший ко второй половине дня южак. Самолет, двинувшись с места, выбрал слабинку троса, подпернул «Рот-Фронт». Потом долина будто втянула в себя гулкий стрекот мотора, и аэропоезд стартовал с крутой спины горы.

Десятки взволнованных лиц поднялись к небу, где аэросцепка широкими кругами набирала высоту.

...Сосредоточившись, Сергей Анохин следит за стрелкой высотомера. Набрано 2500 метров над аэродромом. Пора! Рука тянется и дергает рычаг буксирного замка. Самолет проваливается вниз. Теперь «Рот-Фронт» в свободном полете скользит над северной долиной горы к зоне, расположенной между деревней Кочка-Чакрак и северным склоном горы. Анохин видит и домики села Отуз, и хребты Крымских гор, поднимающихся из-за Карадага. Ему хочется рассмат-

ривать живописную картину внизу долго, но... пора начинать эксперимент.

Пилот опускает нос планера к земле, пикирует. Сначала полого, потом круче. Стрелка прибора скорости бежит по цифрам 100,120, 150... Нарастает гул, и тон его все выше и выше, как у натягиваемой гитарной струны, если бы гитара была величиной с гору. Анохин покачивает ручкой управления из стороны в сторону, чтобы создать толчок элеронам для начала вибрации, а сам смотрит на левую плоскость. Никакого дрожания, элероны до того тугие, что еле сдвигаешь ручку в сторону. Шум растет с каждым мгновением, свист встречного воздуха переходит в звон. Опять взгляд на крыло – кончик левой плоскости чуть скрутился вниз.

Скорость 200... 220... Стрелка с натугой ползет дальше по циферблату прибора...

Крылья планера задрожали. Слетела и пронеслась над головой крышка кабины со всеми пилотажными приборами.

«Надо выходить из пикирования».

Едва Анохин так подумал, как от стремительно возросшей вибрации планер будто взорвался. Скрутились и с треском оторвались несущие плоскости. Бескрылая кабина «Рот-Фронта» будто ударилась о невидимую стену. От резкого торможения Анохина выбросило из полуразрушенной кабины, оборвав брезентовые ремни на плечах. Обломки крыльев ударили по хвостовому оперению и расщепили его на мелкие части.

С земли видели «взрыв». На его месте образовалось серо-серебристое облако, из которого посыпались отдельные части планера, обрывки сверкающего оперения. Вращаясь, далеко друг от друга падали консоли крыльев. Но полные тревоги взоры онемевших от увиденного людей были прикованы к мчавшемуся вниз серебряному телу кабины «Рот-Фронта»...

Подробную картину разрушения наблюдал в бинокль только начальник слета. В «облаке» среди обломков планера он искал человеческую фигурку. И увидел ее. Но лицо его омрачилось: Анохин падал с нераскрытым парашютом.

– Все! Конец! – глухо выдавил из себя начальник слета, вяло опуская бинокль. Но секундами позже он услышал резкий, как ружейный выстрел, хлопок раскрывшегося купола.

– Молодец! Молодчина! – По-юношески резво начальник слета вскочил в «газик» и помчался к месту предполагаемого приземления.

Сергей Анохин действительно оказался молодцом. Ему удалось сохранить самообладание. Он нащупал вытяжное кольцо парашюта сразу после выброса из кабины, однако не дернул его, подумав, что части планера зацепят и порвут раскрывшийся купол. Летел вниз, опережая обломки, уходя от наиболее крупных частей аппарата.

«Пора!»

Резкий рывок кольца – и над ним раскрылся снежнобелый зонт, прекратилось стремительное падение. Приземлившись

у подножия северного склона горы, рядом с остатками развалившегося аппарата, Анохин отстегнул подвесную систему парашюта, собрал купол так, как этого требует инструкция, и сел на землю: ноги плохо держали его.

Когда волна участников слета докатилась до места спуска, Сергей Анохин спокойно сидел среди обломков «Рот-Фронта», будто моряк, потерпевший кораблекрушение и счастливо выплывший на твердую землю. Возле него лежал аккуратно сложенный в ранец парашют.

Одним из первых обнял лётчика Олег Антонов.

– Это невероятно, Сергей Николаевич, поздравляю вас! Вы невредимы? – говорил он, все еще переживая событие.

– Полный порядок, – отвечал Анохин, прикрывая на лице сочный синяк. Полураскрытые, бледноватые губы трепетали в счастливой улыбке: испытательный полет, хотя и закончился вынужденным прыжком, оставил в его душе небывалое ранее ощущение торжественной победы, ликующую радость, большое удовлетворение собой.

Поздравления сыпались на удачливого пилота со всех сторон. На «газике» подъехали начальник слета и профессор Ветчинкин.

Анохин встал и, оправив комбинезон, доложил:

– Товарищ начальник слета! Задание техкома выполнено.

– Поздравляю, это блестяще... Пока вы ничего не забыли, расскажите все по порядку.

– Но прежде всего скорость, какая у планера скорость, ко-

гда вы, гм?.. – замялся профессор Ветчинкин.

Двести двадцать пять километров в час, Владимир Петрович! – весело отчеканил Анохин.

– Успели заметить?!

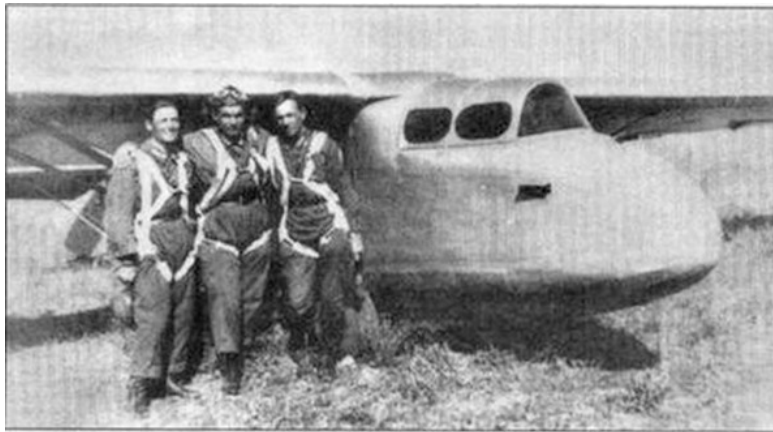
– Точно.

Профессор победно оглядел стоявших рядом:

– А кто тут ратовал за триста? А?.. Спасибо, Сережа!

Кое-кто за дерзость и своеволие все-таки получил нагоняй. Но, как нередко бывает, руководителей слета поддержала пресса. Газеты посвящали целые подвалы подвигу Сергея Анохина. Западная печать назвала испытание «Рот-Фронта» «небывалым испытанием на прочность».

Из Америки телеграфировали: «За любую цену покупаем киноплёнку, фиксирующую этот неслыханный эксперимент». К сожалению, уникальный полёт кинооператорами снят не был, хотя в Коктебеле находилась киногоруппа известного режиссёра Якова Протазанова. Он потом страшно переживал, что такой «трюк» – разваливающийся в воздухе планер и вылетающий из него человек – не удалось заснять.



(слева-направо) летчики-планеристы С. Ф. Гавриш, Н. Я. Симонов, С. Н. Анохин у пятиместного планера конструктора Г.Ф. Грошева Г №4

Известный в то время лётчик-испытатель Василий Степанченко, присутствовавший при эксперименте, поздравил Сергея Анохина и сказал:

– Ты все выполнил без ошибок. Предлагаю тебе перейти с инструкторской на летно-испытательную работу. Рекомендацию дам.

– С удовольствием! – согласился Анохин.

– Неужели летали так уж и без ошибок? И в жизни не делали? – однажды спросил его журналист.

– В воздухе крупных не помню, а вот на земле однажды совершил, – улыбнулся Сергей Николаевич. – Когда рабо-

тал инструктором в Коктебельской высшей школе парителей, отказался принять в свою группу молоденькую девушку – Маргариту Раценскую. Я тогда искренне считал, что женщинам в планерном спорте не место. Ошибся. Впоследствии Раценская стала рекордсменкой мира, заслуженным мастером спорта, судьей международной категории и... моей женой.

Сергей Анохин согласился быть лётчиком-испытателем, но судьба распорядилась иначе. Центральный совет Осоавиахима командировал его в Турцию учить полетам на планерах членов авиационного общества «Турецкая птица». Вместе с Маргаритой Раценской он пробыл там пять лет. Они сделали много полезного не только для турецких авиаторов, но и для родной страны. Например, к их заслугам можно отнести то, что турки немецким планерам «Цоглинг» предпочли советские аппараты УС-4, ПС-2, Г-9. Там же, в Турции, Сергей Анохин на пилотажном Г-9 освоил выполнение фигур высшего пилотажа «на спине», то есть в перевернутом полете, что впоследствии сослужило добрую службу и ему лично, и другим лётчикам-испытателям, и воздушным спортсменам. Он и Гавриш доказали возможность выхода из перевернутого штопора и буксировки планера Г-9 в перевернутом положении.

После возвращения из Турции окончательно сложилась судьба Сергея Анохина как лётчика-испытателя. И помог ему в этом Михаил Михайлович Громов, организатор лет-

но-исследовательского института и школы лётчиков-испытателей.

– Наше дело требует высокого мастерства, – сказал Громов Анохину, – особенно в пилотировании. У вас есть ощущение машины, остальному научим.



С.Н Анохин и М. К. Раценская на Всесоюзных планерных состязаниях в конце 40-х

Не сразу (сомневался, что у него что-то получится) Анохин согласился с доводами Громова и, по собственным словам, «прикипел» к этой работе. И заслужил от «лётчика №1» вот такие слова:

– Сережа Анохин – человек безусловного бесстрашия, для которого не существовало никаких установленных пределов. Он летал необычайно красиво, виртуозно, всегда с опреде-

ленным замыслом и только ему присущим неповторимым почерком...

Сергей Николаевич испытывал самолеты, планеры транспортные и десантные, парашюты, иную десантную технику. В частности, ему довелось первому в мире поднять в воздух летающий танк конструкции О. К. Антонова.

Крылатый танк... Ничего подобного до этой конструкции Олега Константиновича Антонова и после нее создано не было. Правда, пытался американский инженер Кристи в 1932 году построить бронемашину с крыльями и пропеллером, так называемую «мечту полководцев», но у него не полетела даже модель. Конструировал подобную машину и советский изобретатель Павел Гроховский, но тоже дошел только до модели.

Вновь идею крылатого танка (КТ) родило все возрастающее партизанское движение в тылу гитлеровской армии. А-7, Г-11 и другие десантные планеры возили народным мстителям пулеметы, минометы, стрелковое оружие, боеприпасы, взрывчатку, но не в состоянии были взять на борт орудие, танкетку. Отсутствие такого рода вооружения не позволяло партизанам увеличить огневую мощь отрядов, препятствовало выходу на широкое наступление.

Тогда и задумали построить летающий танк. Энтузиасты, еще до того, как идея обрела плоть, видели широкие возможности применения «гибрида» из броневой стали и полотна.

...Ночь. Самолет буксирует аппарат к активно действу-

ющему аэродрому противника, с которого беспрестанно взлетают коричневые «хейнкели» и криволапые «юнкерсы», несут в бомболюках взрывчатку на наши города. Над таким аэродромом водитель крылатого танка, он же планерист, отцепляется, бесшумно планирует на взлетно-посадочную полосу. Приземлившись, сбрасывает крылья и хвостовое оперение. Развернута орудийная башня, в боевой готовности пулеметы. Многотонная броневая машина гусеницами давит вражеские самолеты, экипаж пушечно-пулеметным огнем уничтожает крупные машины и летно-технический состав противника.

Закончив дерзкую операцию, танк уходит на соединение с партизанами в заранее намеченный район. Уходит благополучно, ведь охрана глубинных аэродромов не имеет противотанкового оружия.

Подавали голоса и скептики, а их всегда немало.

– Форма танка совершенно не аэродинамична, – говорили они. – Тяжелая махина не полетит, даже не оторвется от земли, хоть к каждому углу прилепи по крылу!

Авиаконструктор Антонов сел за расчеты и нашел оптимальные данные для будущих танковых крыльев.

Инженер Александр Эскин, один из помощников конструктора, командирован из Тюмени в Москву за танком. Получает его в городе Горьком и железной дорогой отправляет в Тюмень.

В Тюмени долгожданный Т-60 обступили конструкторы,

инженеры, рабочие. Неужели полетит? С крыльями – должен. Попробовали сверлить броню – не берет, – садится крепчайшее сталинитовое сверло!

И все-таки в холодных цехах бывшего пивоваренного завода, недосыпая, недоедая, построили диковину. Тщательно закутав брезентом корпус танка и комплект крыльев, оперения и обтекателей, отправили секретный груз в столицу. Доверили испытывать новинку Сергею Анохину. Его вроде бы удивить чем-нибудь трудно, но и он, увидев аппарат, поразился дерзости затеи. Познакомившись с расчетами, поверил в возможность полета. Его и других смущало только одно: не разлетятся ли вдребезги гусеницы танка на взлетной скорости 115—120 километров в час, если их крепость рассчитана на обычную дорожно-транспортную скорость? И хотя специалисты ЦАГИ обнадежили: «Выдержат!» – решили начинать испытания с пробежек за самолетом.

Анохину пришлось научиться водить танк.

И вот он в танковом шлеме и с надетым парашютом сидит в кабине, оборудованной и авиационным управлением. Отовсюду давит горячее, раскаленное солнцем железо. Тесно. Мешают поворачиваться рычаги танка и штурвал. Впереди – узкая смотровая щель, закрытая бронестеклом, через нее почти ничего не видно в стороны. Анохин вглядывается в специальные зеркала-перископы по бокам: огромная бипланная коробка крыльев на месте, просматривается кусочек хвостового оперения. Взялся за управление, «пошуро-

вал» элеронами – действуют нормально! Двинул ножные педали – работает и хвост.

планер КТ ("крылатый танк")



Выпуск таких "крылатых танков" был налажен в Тюмени. Завод по их изготовлению располагался на Центральной площади в крытых лабазах рынка. Конструктором авиамодели был О. К. Антонов. Планеры перебрасывали через линию фронта партизан, вооружение, боеприпасы, продовольствие.

– К пробежке готов! – доложил по радиотелефону.

Стоящий впереди четырехмоторный бомбардировщик двинулся, натягивая трос, сцепляющий его с танком. Трос толстенный, скребет бетонку. Слабенький рывок – танк почти не тронулся с места, а слабина уже выбрана.

Стартер поднял флаг, разрешил движение.

Бомбардировщик тяжело, натужно воя моторами, разбе-

гается. 30... 50... 100 километров в час отмечает прибор скорости. Гусеницы танка визжат и гремят по бетону. Анохин почти глохнет в темной кабине.

«Будто все черти, собравшись на всемирный шабаш, бьют в барабаны и рельсы!» – думает он.

Пилот-танкист подобран, сжат, как пружина, готов молниеносно отцепиться, если подведут гусеничные траки, слетит стальная ребристая лента с катков...

Следующая пробежка – 115 километров в час! Тяжелый аппарат «вспухает», хочет оторваться от взлетной полосы. Анохин дергает за рычаг отцепки – из пасти буксирного замка выпадает кольцо троса. Летающий танк очень быстро теряет скорость и останавливается.

Все в порядке! Гусеницы выдержали. Постепенно в ушах пилота-танкиста угасает металлический звон.

«Ух! Жарко!»

Анохин запускает мотор танка и своим ходом едет на стоянку, где его с нетерпением ждут создатели летающей железной колесницы и много других заинтересованных в эксперименте людей.

– По-моему, можно попробовать и туда... – показывая в небо, предлагает Анохин.

– Рановато, – охлаждает его пыл ведущий инженер-испытатель. – Нужно на подлетах как следует проверить управление.

Несколько раз отрывался от земли летающий танк. Ано-

хин делал короткие подлеты, пробовал действия элеронов, рулей высоты и поворота. С каждым разом подлеты становились выше, танк дольше оставался в воздухе.

Наконец наступил день решительных испытаний.

Быть или не быть?! Пойдет в небо аэротанковая сцепка или «рожденный ползать летать не может»?

Раннее утро, солнце еще не взошло, но на нашем аэродроме уже кипит работа, – рассказывает Сергей Николаевич. – Снуют бензозаправщики и автостартеры, гудят моторы – техники готовят машины к предстоящим полетам. Я докуриваю папироску, по старой авиационной привычке тщательно затаптываю окурок и иду к летающему танку. На его броне блестит роса, башня развернута назад, и длинный ствол пушки смотрит вдаль, на синеющий за аэродромом лес. Необычный аппарат готов к испытательному полету.

– КТ³ без обтекателя. Решили в первый полет его не ставить, чтоб не задерживать эксперимент, – вспоминает конструктор Олег Константинович Антонов.

– Я открываю тяжелый люк, – продолжает Анохин, – и влетаю в танк. Запускаю мотор, даю ему прогреться, включаю скорость и, лязгая гусеницами, подруливаю в хвост бомбардировщику, который будет меня буксировать. Его поведет старший лейтенант Павел Еремеев. Он буксирует меня с начала испытаний и называет не иначе как «капитаном уле-

³ КТ – крылатый танк

тающей черепахи».

– Если в воздухе встретимся с фашистскими истребителями, – шутил он, – то вся надежда на твою черепаху, с ее артиллерией и броней мы всю гитлеровскую авиацию разгромим!

В наушниках радиотелефона раздается команда:

«Взлет разрешаю!»

В смотровую щель вижу облако пыли, поднятое винтами самолета, буксирный трос натягивается, планер вздрагивает и трогается с места. Стремительный разбег, и мы отрываемся от земли.

Антонов дополняет Анохина, уточняет:

– КТ отделился от земли раньше самолета, понятно, ведь у него нагрузка на квадратный метр крыла меньше, да и закрылки приопущены. Вслед за ним отделяется от полосы буксировщик. Ревут двигатели, поезд проносится мимо нас и, медленно набирая высоту, скрывается от наблюдателей за высокими соснами близлежащего леса.

– Я внимательно слежу за поведением летающего танка в воздухе. Рулей он слушается хорошо, все идет нормально, – рассказывает дальше Анохин. – Вдруг в наушниках раздается голос Павла Еремеева: «Очень греются моторы. Тащу тебя к ближайшему аэродрому!» Крылатый танк оказался слишком тяжелым для этого самолета, и хорошо, что лететь нам пришлось недолго. Скоро подо мной стал виден небольшой аэродром. «Отцепляй трос!» – говорит лётчик-букси-

ровщик. Я отцепился.

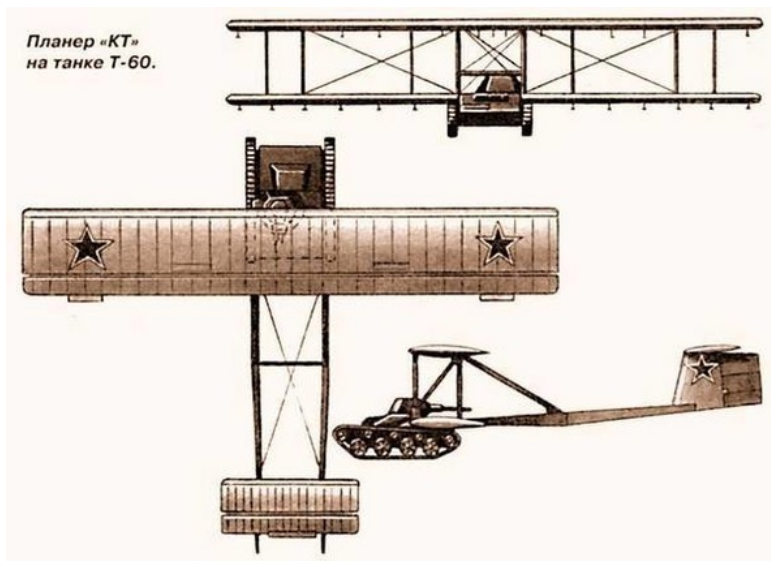
– Стремясь поскорее проверить саму идею, мы выпустили КТ в первый пробный полет без обтекателей, – напоминает Антонов, – которые должны были значительно снизить воздушное сопротивление угловатого, плохо обтекаемого, увешанного гусеницами танка. Но тогда мы еще не знали, что это послужит причиной отцепки... Проходят минута, десять минут, а поезда не видно. Если бы все было хорошо, самолет, подняв КТ на достаточную высоту, уже вернулся бы на аэродром, а вслед за ним спланировал бы и Анохин на КТ. Но их нет...

– Опускаю закрылки, целюсь на травку рядом с полосой, подхожу как раз к началу, выравниваю машину, и вдруг вижу, как аэродромная команда опрометью бросается от посадочного «Т» врассыпную, кто куда. Заканчиваю пробег, останавливаюсь, завожу двигатель и своим ходом, не сбрасывая крыльев, еду к командному пункту, а сам посмеиваюсь...

Сергей Николаевич Анохин улыбался, направляя свою «невидадь» к зданию командного пункта, а у тех, кто был на аэродроме, появление крылатого танка вызвало немалую панику. Многие бросились в укрытия. Кое-кто просто драпал во весь рост. Они приняли КТ за фашистский самолет неизвестной конструкции. Гитлеровцы подходили к Москве, похваляясь своим «секретным оружием». Всего можно было ожидать. А тут приземляется стальная крылатая машина без опознавательных знаков и первым делом идет в «психи-

ческую атаку» или на таран (кто знает!) сердца аэродрома – командный пункт.

Но растерялись далеко не все. Сыграли тревогу в подразделении охраны и на зенитной батарее. Быть бы Сергею Анохину битым, если бы он не остановился, не вылез из танка и, примостившись на башне, не закурил. Тотчас вокруг него собралась толпа любопытных.



Планер КТ на танке Т-60

А на испытательном аэродроме томились в тягостном ожидании и неизвестности создатели крылатого танка, пока

не приземлился самолет-буксировщик. Лётчик рассказал:

– Тянуть КТ оказалось делом нелегким. Набор высоты продолжался на взлетной мощности двигателей. Скорость полета с таким тормозом на хвосте была небольшой. Двигатели начали греться. Скоро температура масла достигла предела. И я дал команду Анохину на отцепку. Мой самолет как будто из хомута выскочил.

Неутомимый Александр Эскин, уехавший на автомашине искать крылатый танк, пригнал его целехоньким околицами и полями на место взлета.

Итак, первый в мире окрыленный бронеаппарат, предназначенный для воздушно-десантных войск, летал. И поднял его в небо Сергей Николаевич Анохин. Некоторое время он занимался лётно-испытательной работой и в городе Саратове, проверяя право на жизнь еще одной идеи.

Многие подбитые или с испорченными двигателями самолеты производили вынужденные посадки в местах, откуда вывезти их наземным транспортом было невозможно, не позволяли время или боевая обстановка, например, если посадка осуществлялась в тылу врага.

Тогда решили попробовать вытаскивать аварийные самолеты самолетами. Исправный самолет должен был брать своего подбитого, но имеющего крылья аналога, и как планер буксировать на базу.

Сергей Анохин попробовал провести буксировку У-2 за У-2, Р-5 за Р-5 и выявил, что однотипные самолеты

в аэропоезде летать не могут, но вполне возможна буксировка легкого самолета тяжелым. Так, разведчик Р-5 перетаскивал связной У-2, а бомбардировщик СБ – разведчика Р-5. Лётчик Саратовской военной авиационно-планерной школы Петр Круглов на самолете СБ легко поднимал с земли истребитель Як-1, который как планер пилотировал Анохин.

Немалую пользу Сергей Николаевич принес боевому планеризму. Одно событие особенно врезалось в память ветерана, так как результат этого испытания позволил сохранить жизнь многим пилотам-планеристам ВДВ.

При заходе на посадку, если пилот уточнял расчет скольжением на крыло, некоторые десантные планеры начали сваливаться в штопор. Сначала грешили на недоученность молодых пилотов. Но потом опытный лётчик Адам Добахов попал в критическое положение и с трудом вышел из него.

Найти причину неповиновения планера поручили Сергею Анохину.

Буксируемый самолетом, он на новеньком планере этой же конструкции поднимается в воздух. Планер отлично слушается рулей. Анохин отцепляется от буксировщика и приступает к выполнению задания. Делает скольжение на правое крыло секунду, другую... и вот оно: помимо воли пилота, планер перебрасывается на левое крыло и срывается в штопор. Однако после этого он становится послушен рулям, и Анохин выводит его в горизонтальный полет.

Высота достаточная, и можно продолжить испытания. Те-

перь Анохин выполняет скольжение на левую плоскость. Планер перебросился в правый штопор и тоже из него легко вышел, как только захотел этого испытатель.

Приземлившись, Анохин доложил:

– Причина аварий ясна. При скольжении на крыло этот тип планера срывается в штопор, а так как на посадке высоты для вывода нет, то аппарат встречается с землей на первом витке. Уточнять расчет скольжения на этом планере нельзя.

– А как планер выходит из штопора после двух-трех витков? – спросили Анохина.

– Это надо еще уточнить.

Дальнейшие испытания назначили на середину дня – лучшее время для планериста. От нагретой солнцем земли поднимаются потоки воздуха и создаются отличные условия для длительного пребывания безмоторного аппарата на высоте.

С утра Анохин с инженером-испытателем Авдеевым тщательно осмотрели планер, подготовили к полету. Инженер ушел в столовую обедать, а пилоту не хотелось тащиться почти километр по жаре, и он остался на аэродроме, решив довольствоваться бутербродами и чаем из термоса.

В обеденный час на аэродроме тихо, безлюдно. Самолеты спрятаны в глубокие капониры, планеры для маскировки размещены под деревьями. Перекусив, Анохин залез в кабину своего планера и прилег на балластные мешки. Задремал.

Очнулся от стука. Показалось, что в планер вбивают гвозди. Анохин вышел из кабины, смотрит: красноармеец с ве-

личайшим усердием приколачивает фонарь аварийного покидания планера к пилотской кабине.

– Ты что делаешь?!

– Мне приказали укрепить прочно этот колпак, а то лётчик жалуется, что через щель сильно дует, – ответил молодой человек, глядя на Анохина синими наивными глазами.

– Разве это так делают?

– Не испортим! Мы дело понимаем. Мой папаша столяр, и я тоже. Видите, гвозди длинные, а тонкие, дерево не то, что ветром – топором не отобьешь.

– А знаешь ты, для чего этот колпак нужен?

– Нет, я еще технику не изучал. Меня только вчера на аэродром прислали работать по столярной части.

Красноармеец смотрел на Анохина так простодушно, что тот перестал злиться.

– Эта штука, парень, называется не колпак, а фонарь. Если с планером произойдет авария, то лётчик может спастись, лишь сбросив фонарь и прыгнув с парашютом.

– Так, значит, я для вас западню готовлю, – побледнел красноармеец и дрожащими руками стал вытаскивать уже заколоченные гвозди.

Пришел инженер-испытатель, и через некоторое время Анохин поднялся в воздух. Над аэропоездом кружились два истребителя «Як», чтобы в случае появления фашистских самолетов прикрыть испытателя.

Нужная высота набрана. Анохин отцепляется, включает

приборы-самописцы и делает глубокое скольжение на правое крыло. Планер норовисто выкручивается влево и штопорит. Первый виток, второй, третий... Но, вращаясь вокруг своей продольной оси, планер поднимает нос выше горизонта. Это признак плоского штопора, из которого летательный аппарат может и не выйти.

«Не стоит рисковать», – решает Анохин и ставит рули на вывод.

Не слушается планер! Он вращается быстрее и быстрее. Анохин ставит руль на вывод еще и еще. Опять безрезультатно. Увлеченный борьбой с непокорной машиной, он забывает про землю – она стремительно приближается. И когда он видит ее, она смертельно близка. Глаза выхватывают из общей картины лес, отдаленный дуб и даже опаленную молнией его черную вершину. Это значит – до удара остались секунды.

Пилот срывает фонарь, торопливо рвет пряжки привязных ремней и, наполовину вывалившись из кабины, открывает парашют. Наполнившийся воздухом купол вырвал его из аппарата, а через мгновение под его ногами разлетается в мокрые клочья кочан капусты.

Хочется курить.

Лезет в карман за папиросами, но портсигара нет в кармане.

Наклоняется к парашюту, автоматически, привычными движениями собирает его.

И вдруг мысль, пугающая, горячая до того, что во рту мгновенно пересыхает: «Сейчас меня могло не быть!.. Засни я в планере, и усердный солдат намертво бы заколотил фонарь моей кабины!»

Взгромоздив на плечи собранный парашют; он идет на поиски планера. Миновав маленький лесок, на краю летного поля Анохин увидел то, что осталось от новенького десантного аппарата. Обломки. Их разбирают его товарищи, пытаются найти под деревянным хламом тело пилота. Со старта не заметили, как Анохин покинул планер, а из-за деревьев не увидели парашюта: он раскрылся на очень малой высоте.

Первым замечает Анохина инженер Авдеев. Бросается навстречу, обнимает, крепко целует пилота.

– Слава Богу, жив! – И начинает что-то объяснять.

– Подожди, дай сначала закурить, – просит Анохин.

Гибель планера не прекратила испытаний. Видимо, штопор был начат на недостаточной высоте. Полной и ясной картины при этом не получалось.

Анохин глубоко верил в парашют, мастерски владел им. Но на этот раз вынужденный прыжок и обстоятельства сильно подействовали на его нервы. В голову лезла разная чертовщина. Он думал о случайностях, которые могли помешать воспользоваться парашютом. А их тысячи, и все предвидеть, конечно, невозможно. Ведь, например, обладая даже самой необузданной фантазией, нельзя было предположить, что кто-то заколотит гвоздями фонарь пилотской кабины.

Свое волнение Анохин тщательно скрывал от окружающих. И ожидание нового полета было мучительным. А он откладывался из-за плохой погоды со дня на день. Циклон, зародившийся у скалистых берегов Скандинавии, принес низкие лохматые тучи, прочно зависшие над аэродромом.

Наконец распогодилось, и лётчик-испытатель с чувством глубокого облегчения поднялся в воздух. Спокойствие и вера в себя возвратились к нему. Теперь мысли сосредоточились на том, как лучше выполнить задание.

Скольжение на крыло, штопор, и опять у планера при вращении нос поднимается выше горизонта. Три витка – рули на вывод. Планер продолжает крутиться. Но Анохин терпеливо ждет. Он одновременно следит за приборами и за приближающейся землей. Высота быстро тает.

Вдруг характер штопора меняется. Планер опускает нос, ускоряет вращение и тут же прекращает его. Наконец-то достигнут результат: с большим опозданием планер все же выходит из штопора!

В последующие дни Сергей Анохин еще несколько раз выполнял штопор на загруженном десантном планере. Удалось установить причину срыва в штопор. Дефект оказался производственным, а не конструкторским. На заводе некоторые детали клеили из более тяжелого, чем положено, материала, из-за этого сместилась центровка аппарата, нарушились аэродинамические качества.

Этот рассказ почти без изменений записан со слов Сер-

гея Николаевича. После испытаний многие авиаторы утвердились в мысли, что «Анохину не ведомо чувство страха». Как видим, это не так. Анохин умел его преодолевать.



С.Н Анохин во время командировки в Турции

Имя Сергея Анохина прочно осталось в памяти не только воздушных спортсменов, но и боевых планеристов, и партизан Великой Отечественной войны.

Он одним из первых сделал вылазку на десантном планере из-под Москвы в тыл врага.

На территории, захваченной немецкими войсками, попала в окружение рейдирующая часть генерала Казанкина. К нему и послали Анохина на планере А-7, загруженном боеприпасами. Буксировал планер самолет СБ (скоростной бомбардировщик).

Этот полет Сергей Николаевич сам описал в очерке «Мое

небо»:

«...Нам предстояло пройти двести двадцать километров за линию фронта, найти расположение части, уйти в сторону, дабы шумом самолета отвлечь внимание вражеских ПВО, потом планер должен был отцепиться и в планирующем полете достичь базы.

Мы взлетели, едва стемнело. Ночь опустилась быстро. Единственные ориентиры, которыми я мог пользоваться, — всплески огня из выхлопных патрубков двигателей. Видны они были лишь в том случае, когда я держался прямо за самолетом.

Вести планер в таком режиме очень трудно. Здесь требуется предельное напряжение зрения и внимания. К тому же...

Был в нашей части начальник штаба, майор, прозванный Косточкой. Этот самый Косточка перепутал установленные на ту ночь сигналы «свой-чужой», и, оповестив о своем пролете наших зенитчиков красной ракетой, мы тотчас вызвали на себя ураганный зенитный огонь. Глупо погибать от огня своих батарей! А снаряды рвутся все ближе и ближе. В черном небе то справа, то слева возникают белые облачка разрывов. Мы идем в их кольцо. СБ проделывает головокружительные пируэты, пытаясь уйти от разрывов. Следом за ним повторял каскад фигур и мой планер.

Как-то нам удалось уйти от огня. Но... мы тут же врезались в зону аэростатных заграждений (и здесь Ко-

сточка что-то намудрил). Стальные нити тросов, готовые перерубить и самолет, и планер, почти касались крыльев. Даже в кромешной темноте я видел эти смертоносные нити, настолько близко они проносились от планера. СБ опять маневрировал. Опять я абсолютно синхронно должен был повторять маневры вслед за самолетом. Порой хотелось отдать буксирный трос, освободиться от самолета и в свободном планировании уйти из опасной зоны. Наверное, то же самое думал командир буксировщика. «Хвост» больше ста метров длиной был для него страшной обузой. Тем не менее, мы оба выполняли приказ. Абсолютно точно. Без всяких оговорок.

Через два с половиной часа стало ясно, что базу Казанкина нам не найти. Сколько мы ни кружили в указанном районе, сигнальных огней не было. СБ потащил меня назад. И опять были аэростатные заграждения, и опять зенитный огонь. Мы шли, связанные тросом, держась друг за друга. Вернулись на свой аэродром целыми и невредимыми. Часть генерала Казанкина нам отыскать не удалось потому, что генерал за это время с боями пробился из окружения...»

– Весной 1943 года, – рассказывает Сергей Николаевич, – мы находились на Калининском фронте. Командовал группой один из первых советских планеристов-конструкторов – Павел Владимирович Цыбин... Так вот, летали мы за Полоцк, там был партизанский аэродром. Его держала бригада,

которой командовал капитан Титков. В то время его называли Железняком...

Началось все с того, что партизаны бригады «Железняк» попросили с Большой земли помощь (они сильно нуждались в оружии, боеприпасах, военном снаряжении) и предлагали использовать для этого авиацию и небольшой Бегомльский аэродром.

Москва не сразу согласилась с предложением партизан. Непривычно было в условиях вражеского тыла решиться на такой шаг, как посадка транспортных самолетов в районе населенного пункта на площадку ограниченных размеров. Тут и наземная боевая обстановка могла быть не совсем подходящей. И все же партизаны получили сообщение, что для осмотра местности в бригаду вылетает самолет с представителем ВВС. Командованию бригады предписывалось в определенном порядке жечь костры и обеспечить безопасность посадки самолета.

Но, как назло, вдруг испортилась погода. Небо с ночи затянулось серыми облаками, в воздухе повисла сизоватая дымка. Это вроде и хорошо: меньше вероятности нападения вражеских самолетов. Но и для своих лётчиков большая помеха. Сидят партизаны на аэродроме и гадают: прилетит или нет?

На землю уже давно спустились вечерние сумерки. Поселок Бегомль тонул в ночной мгле. Весь состав штаба бригады ждал на аэродроме. Забыли про обед и ужин.

Среди ночи в воздухе послышался гул самолета. Он то приближался, то удалялся. Один из партизан вскочил на ноги, сорвал с головы фуражку, подбросил ее кверху и крикнул во весь голос:

— Братцы! Так это же наш, советский самолет! Угадываю в нем ЛИ-2. Но он не один, поверьте, не один. Не тянет ли за собой планер? Уж слишком медленно приближается. Да и гул не совсем нормальный.

Не ошибся партизан, бывший авиатор Константин Сидякин. В небе показался воздушный поезд. Две черные птицы со свистом разрезали черное небо и зажгли световые сигналы. На земле сразу вспыхнули костры. Они были разложены в две линии на кромках аэродрома по четыре костра в каждой. Теперь воздушный поезд совершал круг над аэродромом. Но вот он отошел в сторонку, и партизаны увидели, как одна из этих птиц устремилась вниз, скользнула над крышами домов и плавно коснулась посадочного поля. Планер докатился до середины аэродрома и отвернул в сторону.

Самолет на посадку не пошел. Планерист послал в его сторону зеленую ракету, и тот, сделав прощальный круг, подался на восток.

Самолет ушел, а партизаны чуть не задушили в объятиях пилота-планериста, впервые севшего на их аэродром. Им был Сергей Николаевич Анохин.

Когда все волнения улеглись, командир бригады капитан Титков пригласил Анохина в штаб. Планер затащили в гу-

стой кустарник и замаскировали его ветками. Когда Титков смотрел на эту бесшумную машину, у него невольно вырвалось:

– Вот бы на ней отправить в тыл тяжело раненых партизан!

– Планер без буксировщика от земли не оторвешь, – ответил Анохин. – А для аэропоезда хватит ли взлетной площадки? Завтра днем посмотрим.

Двинулись к поселку. Навстречу человек. Что-то неуловимо знакомое в его облике показалось Анохину. И вдруг слышит:

– Сережа! Вот не ожидал!

– Никак Костя?!

– Да, это был Константин Сидякин, старый знакомый по работе в Осоавиахиме, он давно уже воевал в тылу врага и за боевые заслуги был награжден Орденом Ленина.

Обнялись, расцеловались. И опять, так же как ранее Титков, Сидякин первым делом заговорил о раненых партизанах:

– Дело серьезное... Двое в очень тяжелом состоянии. У одного началась гангрена, у второго прострелено легкое, и ему срочно нужна хирургическая помощь. Вывезти раненых на легком самолете нельзя: носилки не войдут, а сидеть они не могут. Остается один выход – планер, в нем можно поставить носилки.

– Но ты-то понимаешь, что с такой площадки аэросцепка

не взлетит?

— Ты... сможешь, Сережа.

— Ладно, — потупился Анохин. — До утра...

На планере возвратились в свою бригаду партизаны, разные, с разными заданиями, посланные командиром на Большую землю. Шли большой группой, разговаривая. В поселке, видимо, никто не спал, так как многие жители стояли возле домов, встречали на улице.

В помещении штаба были накрыты столы, приготовлены для гостей теплая вода и чистые полотенца.

За столом, конечно, было шумно. Вопросы к прилетевшим сыпались со всех сторон. Ведь до партизан газеты доходили редко, не очень регулярно слушали они и радиопередачи из Москвы. Им было интересно во всех подробностях знать, как живет и борется родной народ по другую сторону фронта. Так и прошла эта ночь за разговорами и воспоминаниями. Наступил рассвет, а никто еще не смыкал глаз.

В голове командира бригады Титкова навязчивая мысль: не забракуют ли представитель авиации летную площадку? В таком случае можно было предложить еще три, но там требовались большие работы по очистке поля от камней и кустарника, вырубке леса, ям много пришлось бы засыпать.

После завтрака поехали на аэродром. Сергей Анохин измерил все поле шагами и закурил трубку. Титков с нетерпением ожидал его приговора.

Анохин вывел командиров на дорогу, что шла на Бояры,

показал на телефонные столбы и произнес:

– Эту линию придется все же убрать. И вон те высокие деревья в лесу спилить. Они могут помешать при посадке самолетов. А так – лады!

У партизан гора с плеч свалилась. Перенести телефонную линию в сторону и срезать с десятков деревьев – дело выполнимое. Бойцы из роты связи тут же принялись за работу. Но представитель ВВС все еще прикидывал, смотрел:

– Потребуется, – сказал он, – специальная команда, которая будет обслуживать костры, разгружать планеры и самолеты, собирать парашютные мешки, ремонтировать посадочное поле.

– Сделаем! – заверил Титков. – А как же с тяжелоранеными?..

Еще раз осмотрели аэродром. Картина безрадостная проталины, грязь, небольшие воронки. Да и длина площадки метров пятьсот, не больше.

«Легкий самолет не поднимет планера с людьми, рассуждал Анохин. – Нужен мощный, типа СБ. А кто сумеет посадить двухмоторный бомбардировщик на такой пятачок?.. Разве что старшина Юрий Желютов, лётчик решительный и классный?..»

Тут же на аэродроме Анохин написал текст радиogramмы в Москву, в которой доложил командованию о создавшейся обстановке и попросил прислать лётчика Желютова.

Радиogramму передали. Вскоре пришел ответ.

«ЗАВТРА НОЧЬЮ БУДЕТ САМОЛЕТ ЖЕЛЮТОВА»

– Вот с него и начнем работу на вашем аэродроме, – сказал командиру бригады Анохин.

Наступила ночь, та самая, когда должен был прилететь Желютов. Погода выдалась благоприятная. Планер был уже подготовлен для погрузки раненых.

Скоростной бомбардировщик прилетел ровно в полночь. Низко прошелся над аэродромом, как бы прикидывая, а можно ли сесть на это поле. Сделал еще один заход и круто нырнул вниз. Его черная тень промелькнула в прогалине между кустами и плавно коснулась земли. Партизаны бросились к нему. От винтов хлестал сильный ветер. Сергей Анохин подбежал к кабине и осветил лётчиков электрическим фонариком. Лётчики возбуждены. Оказывается, за ними гнался вражеский ночник, и они опасались, как бы он не засек их на аэродроме.

Самолет развернули. Подтянули планер.

– Крепить трос!

Старшина Желютов привез обычный стометровый буксировочный трос. Для такого аэродрома он был слишком длинен. Бомбардировщику в связке с планером, чтобы оторваться от земли, нужен разбег в километр, не меньше, а тут всего половина такой дистанции, к тому же сто метров уйдет на трос.

Как-то Сергей Анохин в Центральном аэроклубе имени Косарева водил планеры на коротком тросе и даже на жест-

кой деревянной тяге длиной всего два метра. Учтя этот опыт, связали узлами стальной трос, укоротив его до десяти метров, тем самым выиграв для разбега девяносто метров.

– Уйдем?

– Будем стараться, – ответил Желотов.

– Грузить раненых в планер! – приказал Анохин.

Их оказалось больше, чем мог взять аэропоезд. Узнав об этом, раненые заволновались. Один из них, весь в бинтах, чуть приподнял голову, огляделся по сторонам и сказал:

– Ладно, я могу переждать до следующего самолета, – и откинулся назад.

Сергей Николаевич с фонариком подошел к нему. На гимнастерке воина были голубые петлицы с «птичками».

– Так это же из нашенских! – громко проговорил Анохин, всматриваясь в раненого. – Как попал сюда?

– Дело нехитрое... Летал на СБ бомбить Кенигсберг, да вот подбили на обратном пути. Сам не знаю, как в живых остался. Партизаны нашли и вытащили из обломков... Скорее бы вновь на самолет, да, видать, кончилась моя воздушная стихия. – И в его груди что-то заклокотало.

– Ничего дружище, – подбодрил его Анохин. – Ты преждевременно списываешь себя из авиации. На новых самолетах летать будешь. А пока придется в Боткинской больнице на ремонте побывать. Там отполируют, знаешь как? – И он распорядился нести авиатора в планер.

К отлету все готово. Сергей Николаевич снял с себя авто-

мат, пистолет, и вручил их партизанам. Ведь он возвращался в советский тыл, а тут такому оружию цены не было. Правда, потом военные планеристы рассказывали, что иногда и им приходилось вести огонь из своих автоматов по немецким ночным перехватчикам.

– А тебе, Костя, вот! – и протянул Сидякину парашют. – Пойдет на рубахи твоим парням.

– Ты что? А вдруг?..

– Бери. Бери. Раненые должны знать, что пилот не покинет их в критическую минуту. И планер будет легче на несколько килограммов...

Тут комбриг Титков протянул пилоту подарок – трофейный «вальтер». Они обнялись.

– Я вам еще надоем! – кричал Анохин уже из кабины планера. – Всех поднимем на ноги, чтобы ваш аэродром заработал на полную железку. Ну, до скорой встречи! – И он дал лётчику сигнал на взлет.

Взрели винты, провожающих обдало шквальным ветром. Самолет, выставив вперед два световых луча из подкрыльных фар, рванулся вперед с тормозов. Подскочил и планер. Воздушный поезд стремительно мчался по полю. Партизаны с напряжением ждали, когда он оторвется от земли. Первым взвился планер. Теперь он летел над хвостом самолета. Но вот самолет уже у самой кромки поля. Он задрал нос и как бы нехотя перевалил через деревья. И будто повис в воздухе. Казалось, он вот-вот рухнет вниз. И все-таки он

вытащил планер в небо.

«И только тогда я ощутил, как взмокла, несмотря на холод, спина», – позже напишет Анохин.

Над полем прокатилось громкое «Ура!»: аэродром выдержал испытание, с него поднялся первый загруженный до отказа воздушный поезд. Как было не радоваться! Теперь партизаны тревожились за то, чтобы он благополучно добрался на Большую землю. Ведь от доклада Анохина зависело – быть или не быть Бегомльскому аэродрому базой снабжения белорусских партизан.

Экипажи Желютова и Анохина благополучно миновали линию фронта, но едва не угодили под бомбежку гитлеровцев на своем аэродроме. Она только закончилась, когда их воздушный поезд пошел на посадку. Там все было разворочено немецкими бомбами и охвачено огнем. Расцепившись, садились на свой страх и риск поодиночке. Планерист нашел для своего аппарата ровный кусочек поля. Сделав зигзагообразный, между воронок, пробег, уберег от аварии свою машину и лётчик.

– Признаться, самой большой наградой за этот полет было для нас сообщение из госпиталя о том, что жизнь раненых спасена, – говорил Сергей Анохин. – Вернулись в строй и те двое тяжело раненых партизанских командира. Фамилий их, к сожалению, назвать не могу.

«Метры, равные жизни» – так назывался очерк П. Корзинкина, опубликованный в газете «Советская Россия» 23 мая

1962 года. В нем рассказывалось о подвиге авиаторов. На очерк пошли отклики читателей, и через 19 лет Сергей Николаевич Анохин узнал, кого он спас, кем были те двое тяжело раненых партизана.

Владимир Цабо командовал партизанским отрядом «Истребитель». В одном из боев, при нападении на фашистский гарнизон в Лындупах, партизаны уничтожили 7 гитлеровцев и 11 полицейских, разрушили железнодорожную ветку, сожгли склад и полицейскую управу, но и понесли потери. Цабо был ранен в ноги.

Три месяца, лежа на носилках, он продолжал командовать отрядом, но потом началась гангрена. Вот тогда на планере его и вывез Анохин. Это произошло 17 марта 1943 года. К этому времени отряд «Истребитель» пустил под откос 222 железнодорожных эшелона с живой силой и вооружением врага, взорвал 5 мостов, разгромил 4 фашистских гарнизона и уничтожил свыше 2000 гитлеровцев.

После войны В. Т. Цабо работал директором средней школы №13 в Гродно.

Вторым спасенным оказался Алексей Шевченко, тоже командир партизанского отряда, раненый в бок и грудь. После госпиталя на Большой земле он снова отправился во вражеский тыл. Работал секретарем подпольного Мядельского райкома, участвовал в создании двух новых партизанских бригад. После победы А. И. Шевченко был секретарем Поставского райкома партии, затем председателем Молодеч-

ненского райисполкома.

Имя третьего раненого – лётчика с СБ в прессе ни разу не называлось. Упустили журналисты? А может быть его фамилия и не фигурировала в отчетности о полете, так как он был взят на борт сверх допустимой в тех условиях нормы? При встрече спрашиваю об этом Сергея Николаевича.

– Я вообще никаких отчетов о том полете не писал, – ответил он. – Забрала ребят «санитарка», и все! Поэтому и фамилии раненых партизанских командиров долго не знал – газета помогла. А тот лётчик, верю, повоевал еще... хорошо, тоже бы откликнулся, если жив.

Из очерка в «Советской России» и сами спасенные впервые узнали имя пилота, пришедшего им на помощь в такой трудный час.

«О подвиге Сергея Николаевича, имя которого я, наконец-то узнал, – пишет Владимир Тихонович Цабо, – хорошо знают моя жена, обе дочери и будет знать сын, который только начинает ходить. А если бы вы видели, с каким восторгом слушают ребята на уроках истории рассказ о неведомом мне лётчике! Я постараюсь, чтобы мой сын был таким же смелым, как Сергей Николаевич Анохин, и так же ценил дружбу, как он».

Вообще, все, кто хотя бы раз в жизни встречался с Анохиным, а тем более служил или работал с ним, отзываются о нем с восхищением, не забывают его имени.

– Лечу с Анохиным! Радости нет предела. До аэродро-

ма бегом. Готовимся к полету, все проверяем: упаковку груза, центровку и многое другое, – вспоминает военный планирист Сергей Снятков, после войны работающий многие годы генеральным директором Киржачского производственного шелкового объединения. – Сумерки... Взлетаем. Чувствую себя спокойно. Все-таки не кто-нибудь, а сам Анохин рядом...

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.