

Ефим Парахин



ОБЫКНОВЕННЫЙ ГЕРОЙ

Записки советского летчика

Ефим Парахин

Обыкновенный герой

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=18534073

ISBN 9785447477929

Аннотация

В этой книге нет вымысла. Здесь приведены подлинные воспоминания человека, реально существовавшего, жившего на земле и непосредственно участвовавшего в изложенных событиях.

Содержание

Семейный архив	5
Ефим Данилович Парахин вспоминает	10
Красная Роза	10
Восточно-Сибирское управление ГВФ	17
Московская авиационная группа особого назначения	29
Конец ознакомительного фрагмента.	30

Обыкновенный герой
Записки летчика
Ефим Парахин

© Ефим Парахин, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Семейный архив

*«Мы все добудем, поймем и откроем:
Холодный полюс и свод голубой!
Когда страна быть прикажет героем,
У нас героем становится любой»*

Ещё в 2004 году, отец передал мне на хранение записки своего брата Ефима Даниловича Парахина, фронтовика, Героя Советского Союза. Отцу же эти записки в 1997 году переслала, после смерти мужа, жена Ефима Даниловича – Надежда.

Сегодня уже нет в живых ни моего отца – Александра Даниловича Парахина, ни его брата – Ефима Даниловича Парахина, ни жены Ефима – Надежды Демидовны Парахиной (Мартыненко).

Сохранилось письмо Надежды Демидовны адресованное Александру Даниловичу:

«Саша. Появилась okazия, и я отправляю Вам записки Ефима (ни Ире, ни ребятам эти записки не нужны). Они не представляют чего-то цельного и систематического. Но это записки Ефима. И этим все сказано. О себе писать нечего. Отвыла в свое время девять дней, сороковой день. Сделала оградку у могилы. Растут цветы. Подала заявление на памятник, но денег ещё не брали, значит, не привезли камни.

Ира тоже молчит. Но думаю, что осенью она придет. Передавайте привет и лучшие пожелания Кате. Будьте здоровы и счастливы. Обнимаю. Надя. 24.07.97.»

Намерения Ефима Даниловича Парахина предать свои «Записки» гласности (опубликовать их) не вызывают у меня сомнения. Наличествуют сами «Записки». В «Записках» содержатся открытое обращение Ефима Даниловича к юным допризывникам Советской Армии и его открытое письмо академику Сахарову А. Д.

При жизни Ефим Данилович не раз высказывал в кругу семьи сожаление, что не успел довести до конца и опубликовать свои воспоминания.

Все это, на мой взгляд, предоставило мне право напечатать эти записки.

В этом произведении приведены подлинные воспоминания человека, реально существовавшего, жившего на земле и непосредственно участвовавшего в изложенных событиях.

Его жизнь – с начала и до конца – это жизнь человека Советской Коммунистической Эпохи – со всем ее революционным героизмом, всенародным энтузиазмом, счастьем строительства нового мира, со всем ее военным горем и подвигом всенародным, со всеми ее победами ратными, с ракетно-космическими достижениями и покорением атома, с неизбежными недостатками, политическими и хозяйственными ошибками.

Он был плоть от плоти народной, верный и честный сын

своего времени, своего народа, своей Родины.

Я не считал возможным изменить или «улучшить» его стиль и своеобразную уникальную манеру изложения. Его собственный текст не изменен. Я лишь позволил себе дополнить «Записки» своими комментариями, дабы современный читатель смог осознать и понять человеческие настроения, душевный порыв, поэзию давно ушедшей в историю эпохи, осознать некоторые реалии той жизни.

16 апреля 1934 года в Союзе Советских Социалистических Республик было утверждено высокое звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина, а с 31 августа 1939 года – и Золотой Звезды Героя СССР.

Мы энциклопедично помним имена М. Водопьянова, и И. Папанина, Н. Гастелло и В. Талалихина, Г. Жукова и К. Рокоссовского, Ю. Гагарина и В. Терешковой. За 74 огненных и славных лет, прожитых великим народом Станы Советов, этой высокой и почетной награды было удостоено более 12700 человек. Простому человеку всех Героев запомнить невозможно. И не нужно. Подвиг зачастую совершается не на виду у всех, без огласки. Некоторые Герои даже смущались своей высокой наградой.

Краткий биографический словарь «Герои Советского Союза» (Москва. Военное издательство. 1988 г.) сообщает:

«Парахин Ефим Данилович, родился 20.01.1913 года в селе Успенье, ныне – поселок Новодеревеньковского района Орловской области, в семье крестьянина. Русский. Член

КПСС с 1943 года. Окончил 2 курса Воронежского авиационного техникума, а в 1935 – Тамбовскую школу гражданской авиации. Работал пилотом, заместителем Командира авиаотряда в Якутске. В Советской Армии с 1941 года. На фронтах Великой Отечественной Войны с августа 1941 года Командир звена 13-го гвардейского авиационного полка. (10 гв. бомб. авиац. див; 2-й гв. авиац. корпус; 18-я возд. армия). Гвардии капитан Парахин к маю 1945 года совершил 343 боевых вылета (из них 237 – ночью) для нанесения ударов по военно-промышленным центрам противника. Звание Героя Советского Союза присвоено 29.06. 1945. После войны продолжал службу в ВВС. С 1957 года майор Парахин Е. Д. – в запасе. Награжден: орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды, медалями. Умер в 1997 году. Похоронен в Полтаве».

(Примечания: «Дата рождения – 20 января – зафиксирована во всех официальных документах лишь после освобождения из плена в 1943 году, как дата „второго рождения“. Подлинная дата рождения – не сохранилась в памяти. Членство в партии – с 1940 года. После пребывания в плену и утраты партийного билета вновь принят в ряды ВКП (б) после освобождения из плена в 1943 году».)

Орловская губерния расположена в 300 километрах к юго-западу от Москвы. 79% её территории занято под паш-

ню. Чернозем. Лесостепь. Холмистая равнина, рассеченная узкими обрывистыми берегами многочисленных малых рек и оврагов. Малые реки Орловщины составляют бассейны Волги, Дона и Днепра. Города Мценск, Кромы, Ливны, Орел основаны в 12-м —14-м веках. В 16 – 17 века в данной местности существовала «Большая засечная линия» – система укреплений, защищавшая Русь от Крымских татар.

Ефим Данилович Парахин вспоминает

Красная Роза

Родился я в 1913 году в селе Успенье Ливенского уезда Орловской губернии (по нынешнему административному делению – Краснодолинского района Орловской области). В 1919 году, после победы в нашей стране Великой Октябрьской Социалистической революции, возле деревни Малая Чернава в усадьбе бывшего помещика Мишина крестьянами-бедняками села Успенье была создана коммуна «Красная Роза». Вот так мне и довелось с малых лет стать коммунарком.

(Примечания: «В августе 1919 года Гражданская война, полыхающая по всей России, задела своим крылом и село Успенье, и деревню Малая Чернава, а так же коммунаров „Красной Розы“. Нагрянул бело-казачий разъезд из рейдового корпуса генерала Мамонтова. Обошлось без крови. Советские и партийные активисты заблаговременно скрылись. Казаки стали на постой, накормили своих коней, дали им роздых, пополнили себе запасы провизии, пограбили крестьянство (не без того), кое-кого под пьяную руку высекли. Переночевав, наутро станичники

ушли своей дорогой. Основная масса конницы белых прошла стороной – из Тамбова, через Лебедянь, Елец и Измалково на Воронеж».)

В пятнадцать лет я уже стал коммунальским трактористом. В коммуне имелся колесный трактор американского производства «Фордзон».

(Примечания: «колесный трактор „Фордзон“, с 1924 года выпускавшийся на заводе „Красный Путиловец“ в г. Ленинграде по лицензии американской компании „Форд“. Трактор имел классическую колесную компоновку (высокие задние колеса и небольшие, управляемые, передние колеса) и мощность 20 лошадиных сил. Всего было выпущено 36100 машин».)

А как я стал трактористом? Будучи ещё босоногим мальцом, я как галчонок, размахивая руками, бегал по вспаханному полю за работающим трактором. Частенько подсаживался на его железное крыло и с восторженным интересом присматривался к движению рычагов, педалей, механизмов, действиям тракториста.

В 1928 году наш тракторист, молодой парень, уехал из коммуны на заработки – на угольные шахты Донбасса. Осиротевший трактор одиноко стоял в поле на меже.

«Смогу ли я запустить мотор и поехать?» Тайком ото всех попробовал – получилось. И поехал трактор по борозде.

Председатель коммуны М. В. Горбатов, услышав дальний

рокот тракторного мотора, не поверил своим ушам. Повернул правое ухо, прислушиваясь к знакомому шуму, затем левое. «Кто же это может быть?» Подъехав в поле, он убедился в том, что трактором кто-то управляет, но тракториста не видно. Я был мал и, сидя на сиденье («под сиденьем, так как иначе не доставал ногами педалей») с головой скрывался за высокими крыльями колес. Когда он подошел ближе и увидел, кто сидит за рулем, то перекрестился («коммунист») и прошептал: «Слава Богу. Родился тракторист».

Так и повелось. Весной и летом – работа на тракторе в поле, осенью и зимой – учеба в начальной школе.

В 1928 году я вступил в комсомол. В 1931 году закончил ШКМ (школу колхозной молодежи на базе семилетки).

Подумывал – куда пойти учиться дальше, не за горами и осень, начало учебного года. А пока продолжал работать трактористом в коммуне.

Однажды, будучи в поле, увидел летящий самолет, он низко протарахтел мотором над головой. Долго задумчиво я смотрел ему вслед, а когда он скрылся за горизонтом, вновь сел за руль своего «Фордзона».

(Примечания: «В осуществлении заветной мечты человечества – покорение неба – русский народ всегда занимал весьма видное место. Еще в трудах М. Ломоносова, Д. Менделеева, Н. Жуковского, К. Циолковского были заложены основы развития отечественного самолетостроения, освоения

воздушного океана.

Уже в 1911 – 1913 годах в России были созданы многомоторные тяжелые самолеты «Русский Витязь» и «Илья Муромец». До 1917 года в России было серийно выпущено 1579 отечественных самолетов различных типов

Однако после победы Великой Октябрьской Социалистической Революции, в условиях Гражданской войны, иностранной интервенции и разрухи, к маю 1918 года в строю Воздушного Флота Республики насчитывалось не более 300 способных летать машин, устаревших конструкций, иностранного производства. В 1923 году в стране регулярно действовала лишь одна авиатрасса «Москва – Нижний Новгород», по которой на высоте 250 метров, без радиосвязи, ориентируясь по рекам и железным дорогам, летал единственный аэроплан Ю-13 (закупленный в Германии) с символической надписью на борту «Ультиматум».

Но прошло всего несколько лет, и конструкторские коллективы, возглавляемые А. Туполевым, Н. Поликарповым, Д. Яковлевым, создали первые советские самолеты. В 1924 году с подмосковного аэродрома взлетели Поликарповские Р-1 и И-1, в 1927 году Яковлевский АИР-1, в 1929 году Туполевский ТБ-1. В 1937 году АНТ-25 через Северный полюс достиг Американского континента. В 1938 году поднялся в воздух самый большой в мире восьмимоторный АНТ-20 – «Максим Горький».

Успешное осуществление индустриализации позволило нашей стране с 1935 года полностью перейти на массовую эксплуатацию отечественных самолетов».)

Проработав последнее лето на тракторе, осенью я уехал в Воронеж, где поступил в Воронежский авиационный техникум на самолетостроительное отделение.

(Примечания: «В октябре 1930 года, на базе еще дореволюционного механического техникума, образован Воронежский авиационный техникум с четырехлетней программой обучения. В 1939 году техникуму присвоено имя Валерия Чкалова. В техникуме имелось четыре отделения: самолетостроительное; моторостроительное; конструкторское по самолетостроению; конструкторское по моторостроению. В 1935 году создано конструкторское бюро. Создан опытный самолет САМ-5бис, который успешно прошел летные испытания. В 1936 – 1937 годах изготовлено 38 самолетов для военного ведомства».)

В 1933 году, уже учась на втором курсе, я как-то проходил мимо здания ОСАВИАХИМ и увидел большой плакат – «Комсомолец, на самолет!» и объявление о наборе в Тамбовское летное училище гражданского воздушного флота.

Самолеты строить – дело хорошее, но соблазн летать самому был слишком велик. Пламенный призыв тех лет – «Комсомолец, на самолет!» – стал боевым лозунгом десят-

ков тысяч парней и девушек решивших овладеть авиационной техникой.

В обкоме комсомола с трудом выпросил путевку и, никому ничего не говоря, «зайцем» махнул в Тамбов, где производился набор в школу пилотов и авиатехников.

(Примечания: «В 1930 году в Тамбове открылась Авиационная школа по подготовке пилотов и авиатехников Гражданского воздушного флота с двухгодичной программой обучения. В 1932 году в Тамбове открыт аэроклуб. В 1932 году для личного состава Гражданского воздушного флота была введена форменная одежда и знаки различия. В январе 1940 года учебное заведение реорганизовано в Тамбовскую военную авиационную школу пилотов».)

Приемные экзамены по знаниям прошли гладко, а вот на медицинском испытании пришлось поволноваться.

Все делал, как говорили – прыгал, приседал, показывал язык и даже дул в трубку. Вот тут-то врач, посмотрев на какую-то табличку на бачке, в которую я дул через ту резиновую трубку, сказал: «Да... Слабоват, не пойдет в летчики». Аж дух перехватило, услышав такое.

Очередной товарищ уже дует в несчастную трубку, я посмотрел на него и диву дался – он надулся, лицо его побагровело, глаза выпучились.

Тут понял я свою неосведомленность в медицине и говорю доктору: «Разрешите передуть». Поднял он свою очка-

стую голову от бумаги и сказал: «Попробуй». Я все проделал, как тот товарищ, который дул после меня. Доктор глянул на маленькую табличку с бегунком, что на бачке и сказал: «Раз так – быть тебе летчиком».

Одними из первых по путевке комсомола пришли в Тамбовскую школу пилотов ГВФ мы, комсомольцы с Тамбовщины, Орловщины, Воронежцы. Там, в стенах школы учились, подружались, вместе поехали служить по месту назначения. В этой группе были Шаров, Долгов, Куратник, я и другие.

Быстро пробежали годы учебы. И когда при распределении спросили меня: «Куда желаете поехать на работу?» – не знал я тогда, как ответить на такой вопрос и выпалил: «Куда начальство сочтет нужным».

Восточно-Сибирское управление ГВФ

(Примечания: «В 1934 году Совнарком СССР принял решение о реорганизации органов управления Гражданского Воздушного Флота. Было образовано 12 территориальных управлений, в том числе и Восточно-Сибирское управление ГВФ с центром в городе Иркутске. Возглавил это управление Голованов А. Е. – впоследствии главный маршал авиации».)

Станция Иркутск встретила нас неприветливо. Сквозь туман едва проглядывался скованный льдом понтонный мост на Ангаре. Непривычный для нас мороз заставлял пошевеливаться. Это было в один из декабрьских дней 1935 года. Нас, десятерых окончивших Тамбовскую школу пилотов, направили в ВСУ ГВФ (Востоочносибирское управление гражданского воздушного флота). Началась трудовая жизнь. Более пяти лет посчастливилось мне трудиться на воздушных линиях Сибири и Якутии. Трое из нашей десятки: Шаров, Долгов, Куратник трудятся там и поныне. («относится к 1957 году».)

Мне и моим товарищам здесь нравилось все: и обширные просторы необозримой тайги, и полноводные реки – Ангара и Лена, Енисей и Обь, Вилюй и Алдан, и седой Байкал, и горы Саянские и Верхоянские, и море Лаптевых, и конечно –

хорошие люди!

Мелкую речку Ушаковку нельзя отнести в разряд полноводных, но в часы отдыха она приносила нам много удовольствия и радости, она была близка нам, напоминала родные малые речушки России.

Сибирь стала для нас серьезной школой – более высокой ступени, чем предыдущие. Здесь мы научились летать. Трудные воздушные линии, суровый сибирский климат, лютые морозы зимой, жаркое лето, дымное от лесных пожаров, изменчивая погода – помогли обрести нам крылья, почувствовать твердую опору в небесах. Мы приобретали опыт, закалялись, вырабатывали авиационный характер. Мы были горды собой и своей профессией, с любовью относились к своим самолетам.

Работа пилотом в Восточной Сибири – это полеты в отроги Саянов на Бирюсинские прииски, курсирование по воздушным трассам в Якутск и Бодайбо, в Читу и Новосибирск. В зависимости от состояния грунта или снежного покрова (весной и осенью) приходилось на промежуточных аэродромах менять колеса на лыжи и наоборот. Для этого оборудовали по две взлетно-посадочные полосы («грунтовую и снежную»).

Вспоминается обыденная наша летная работа. Наши тогдашние самолеты: У-2, ПС-4, ПС-7, Г-1, МП-6, МП-1 (Т), Я-6, П-5 – по сравнению с теперешними были малоскоростными, с моторами малой мощности, с открытыми пилотски-

ми кабинами. Летом – колесное шасси (на суше) или поплавки (на воде), зимой – лыжи.

(Примечания: «Самолеты ПС-7, Г-1, МП-6 – грузовые (или грузопассажирские) являлись модификациями бомбардировщика ТБ-1 (АНТ-4). Представляли собой цельнометаллический двухмоторный моноплан с открытыми кабинами пилота и бортмеханика. Экипаж – 2 человека; максимальная высота полета – 5620 м.; практическая дальность полета – 1680 км.; максимальная скорость – 240 км/ч.; взлетная масса – 6130 кг.; вместимость – 8 пассажиров или 790 кг. груза.

Самолет МП-1 (Т) – грузопассажирская деревянно-фанерная одномоторная летающая лодка с толкающим винтом, с открытой кабиной экипажа и закрытым салоном для пассажиров (грузовым отсеком). Экипаж – 2 человека; максимальная высота полета – 4720 м.; практическая дальность полета – 1500 км.; максимальная скорость – 260 км/ч.; взлетная масса – 4640 кг.; вместимость – 6 пассажиров или 580 кг. груза.

Самолет У-2 – многоцелевой одномоторный деревянно-фанерный биплан с открытыми кабинами пилота и пассажира. Использовался, как связной, почтовый, санитарный, поисково-спасательный, разведчик местности и пр. Экипаж – 1 человек; максимальная высота полета – 3800 м.; практическая дальность полета – 430 км.; максимальная скорость – 150 км/ч.; взлетная масса – 1100 кг.; вместимость –

1 пассажир или 250 кг. груза.

Самолет П-5 – многоцелевой, почтовый или пассажирский являлся модификацией разведчика Р-5. Представляли собой деревянно-фанерный одномоторный полутораплан с открытыми кабинами пилота и пассажира. Экипаж – 1 человек; максимальная высота полета – 6400 м.; практическая дальность полета – 1100 км.; максимальная скорость – 240 км/ч.; взлетная масса – 3240 кг.; вместимость – 1 пассажир или 300 кг. груза.

Самолет Я-6 – пассажирский одномоторный высокоплан смешанной метало-фанерной конструкции с закрытой кабиной летчика и салоном для двух или трех пассажиров. Экипаж – 1 человек; максимальная высота полета – 4500 м; практическая дальность полета – 650 км; максимальная скорость – 165 км/ч.; взлетная масса – 1195 кг.

Самолет ПС-4 (W-33) – грузопассажирский одномоторный цельнометаллический моноплан с закрытой кабиной экипажа и закрытым салоном для пассажиров. Закуплен в 1928 году в Германии. Сборка самолетов производилась с помощью немецких специалистов в Филях и в Иркутске (7 штук). Экипаж – 2 человека; практическая дальность полета – 1000 км.; максимальная скорость – 197 км/ч.; взлетная масса – 2100 кг.; вместимость – 5 пассажиров или 470 кг. груза».)

Удивительны были наши летные доспехи. Сверх мехового

комбинезона натягивали на себя тулупы, лицо укрывали меховыми масками, на которые в полете всегда нарастали ледяные сосульки в прорезях для рта и носа. На руках были натянуты до самых локтей трехпалые меховые краги, связанные крепкой тесьмой перекинутой за шею, дабы не сорвало их струей воздуха за борт самолета. Сейчас все это кажется вроде странным, а тогда было обычным.

Я высоко горжусь, что мне пришлось работать на гидротрассе Иркутск – Якутск. Эта трасса привлекала к себе. Для каждого пилота постоянным стремлением и наивысшим достижением было право работать (летать) по этой трассе. Не так легко было достичь этого. Одного желания мало. Надо было заслужить это право своей летной работой в других, сухопутных, отрядах. Так и мне пришлось пробивать дорогу в гидроотряд: сначала в Нижнеудинском отряде повозить руду с Бирюсинских приисков; потом полетать в 9-м авиаотряде на самолете П-5 по трассе Иркутск – Новосибирск и Иркутск – Чита. Потом уж – гидротрасса.

(Примечания: «В Иркутске, кроме «сухопутного» аэропорта с грунтовой взлетно-посадочной полосой, располагавшегося в поселке Быково, действовал еще и гидроаэропорт, расположенный на реке Ангаре, в районе устья её притока Ушаковки. Именно с вод Ангары поднимались гидросамолеты, летавшие на Крайний Север. Из Иркутска летчики прокладывали маршруты воздушного пути с выходом на дальневосточные и полярные морские побережья.

Направление обслуживалось специальным 11-м гидроотрядом, который имел в своём распоряжении 22 самолета. Основной авиапарка стал самолёт ПС-7 (пассажирская модификация самолёта Р-6) конструкции КБ Туполев. Иркутский гидроаэропорт использовал строения Знаменского монастыря. Городская пристань располагалась в трёхстах метрах, а до железной дороги было около полутора километров. Были построены ангар на восемь самолётов и ремонтные мастерские на два самолёта, которые просуществовали вплоть до 1953 года. От ангара к протоке были проложены бетонные дорожки, по которым осуществлялся спуск на воду гидросамолётов. У стен упразднённого монастыря было четыре причала, где пассажиры грузились на воздушные суда. На другой стороне Ангары, на острове Дьячем была стоянка ещё на 18 гидросамолетов.

С мая по октябрь, гидросамолеты садились и взлетали прямо с реки, направление взлёта выбиралось против ветра. Зимой подвеска самолётов менялась на лыжи, в качестве взлётной полосы использовался лёд реки. В некоторых случаях прикрепляли колёса и самолёты взлетали с сухопутного аэродрома в посёлке Боково. Он находился в трёх километрах от ангаров.

Кроме экипажа за каждым самолётом закреплялись техник и моторист, в результате коллектив гидроаэропорта составлял более 100 человек. Большая

часть работ проводилась в здании Знаменской церкви, а общежитие для сотрудников было организовано в двухэтажном здании епархии. С 1928 по 1941 год действовала первая в Советском Союзе гидроавиационная служба на линиях Иркутск – Бодайбо и Иркутск – Якутск.

Самолеты с ночевками преодолевали расстояние до Бодайбо за 30 полетных часов, а до Якутска за 56 полетных часов. Зимой рейсы в один конец составляли продолжительность до 9-ти суток. Полеты осуществлялись без радиосвязи. Нередко случались поломки самолетов и вынужденные посадки.

С «сухопутного» аэропорта самолеты отправлялись в Читу, Новосибирск, Ургу».)

В 1939 году я был переведен в Якутский авиаотряд на должность старшего пилота, потом стал заместителем командира отряда по летной подготовке.

В марте 1940 года я стал кандидатом в члены коммунистической партии. Здесь мы вместе с другими пилотами осваивали первые воздушные трассы (линии) Якутии. Не раз приходилось приземлять свои самолеты в таких пунктах, где люди вообще не имели понятия об авиации. Все это требовало от пилотов высокого летного мастерства, опыта, знаний.

В феврале 1939 года командир Якутского авиаотряда Долгов Иван Петрович прибыл в Иркутск по служебным делам. Встретил на аэродроме меня и неожиданно предложил пойти к нему в отряд на должность старшего пилота. Я долго

не колебался – сразу согласился. Выпросил он у начальства ВСУ самолет П-5, и мы улетели в Якутск.

На этом месте, где сейчас здание аэропорта, стояло маленькое (низенькое) деревянное строение, сквозь морозную дымку оно едва просматривалось. Уселись мы на корточки у раскаленной «буржуйки» стоящей в углу здания, протянули руки к теплу. «Вот здесь нам придется работать» – сказал он. Так началась моя жизнь и служба в Якутске.

(Примечания: «В Якутске гидроаэропорт действовал с 1928 года на берегу реки Лены. Он являлся совместным для 11 отряда ВСУ ГВФ и Ленской авиагруппы ГУСМП.

В здании аэропорта были комнаты для пилотов, метеостанции, пассажиров. Здесь же размещались бухгалтерия, столовая с кухней, квартира начальника аэропорта.

С 1935 года вступил в строй Якутский «сухопутный» аэродром с грунтовой взлетно-посадочной полосой. Совершались дальние по тем временам полеты в Вилуйск, Сунтара, Томпо, Оймякон, Сеймчана, Аллах-Юня, Алдан, Усть-Мая, Нелькан, Чурапче.

Была создана и широко использовалась «исполкомовская авиация» (У-2, П-5, Я-6), предназначенная для связи столицы Якутии с районными центрами и отдаленными приисками.

Якутская АССР расположена в «полюсе холода» северного полушария планеты. Зимой 1885 года в Верхоянске зарегистрирована температура – 67,8 С,

а зимой 1938 года в Оймяконе зарегистрирована температура -77,8 С».)

Человек привыкает ко всему. Суровые красоты северной природы стали обычным явлением. Материальной частью в то время отряд располагал разнообразной. Были По-2, СП, Я-6, П-5 и ПС-4 (W-33).

О последнем (ПС-4) затрудняюсь сейчас сказать – откуда и когда он оказался в Якутии.

На берегу Лены стояла авиагруппа полярной авиации («не входящая в состав ГВФ»). Когда-то этот самолет использовался ими, а потом из-за неисправности его оттащили на берег и забыли про него.

(Примечания: «Один из самолетов ПС-4, управляемый пилотом Маслениковым Ленской авиагруппы полярной авиации, потерпел аварию 30.12.1935 года, при взлете с аэродрома Вилуйск (повреждены винт, крылья, шасси). Сведений о его ремонте и восстановлении в составе полярной авиации – не имеется. Возможно, что именно об этой машине идет речь».)

Командир отряда Долгов какими-то правдами и неправдами выпросил этот самолет для нашего отряда. Не имел этот трофей ни формуляра, ни инструкции по эксплуатации. В местных мастерских ему подремонтировали мотор и планер.

И возник вопрос – кто первым полетит на нем? Командир

отряда Долгов, не в порядке приказа, а в дружеской беседе сказал мне: «Ты должен летать на всех типах самолетов имеющихся в отряде».

Встретил я пилота из Полярной авиации Симакова Ивана Николаевича, расспросил у него об особенностях и тайнах этого трофея. И вот я сел в кабину, а рядом занял место борттехник Милитинский. Вырулил на взлетную полосу, сделал несколько пробежек и полетел.

Появился у нас аэроплан, который берет на борт целых семь пассажиров. Летал на этом самолете только я сам. Узнали об этой партизанщине в ВСУ. Долгову и мне объявили по выговору, а самолет – в утиль.

Вскоре полярная авиация перешла в состав Аэрофлота. Якутская группа полярной авиации и наш отряд объединились и образовали Якутскую авиагруппу ВСУ. Прибыл новый командир группы, а так же новый командир авиаотряда – Коротеев. Я стал заместителем командира отряда по летной подготовке.

22 июня 1941 года в 18 часов по якутскому времени возвращался я из очередного рейса. С воздуха обратил внимание на необычное скопление людей у репродуктора, который был на столбе у здания аэропорта. Захожу на посадку и думаю о тех новостях, что привело людей к этой тарелке – радио.

Выключил моторы, стало тихо в ушах. Встречающий техник самолета с флажком в руках доложил: «Командир, вой-

на!»

Долго сидел я в кабине самолета в раздумье: «Значит – Германия...» В сознании уже рождалось какое-то решение.

На второй день, хорошенько поразмыслив, а не так с кондачка в порядке трепологии, пошел я к командиру авиагруппы и сказал: «Каждый теперь должен работать за двоих. Нам пилотам всем здесь будет тесно. Прошу направить меня на фронт».

Прошло несколько дней, пока уточняли порядок отправки. И вот, первая группа пилотов: Симаков, Ботов, Скрыльников и я – уселась в летающую лодку, и полетели из Якутска в Иркутск, а потом в Москву. Мы летели на фронт. Впервые, пожалуй, летели мы пассажирами, и впервые нам казалось, что летающая лодка тащится до обидного медленно. Скорее бы на боевые машины. Мы летели на войну.

Казалось недавно, хотя прошло уже шесть лет, я впервые на практике постиг, как велика наша страна. Уходил в рейс на несколько суток, ночевал на таежных аэродромах, летал на знаменитой гидротрассе Иркутск – Якутск. Какие мне теперь предстоят военные трассы?

22 июня 1941 года мирный труд наш был нарушен. Началась Великая Отечественная война.

Трудным был первый военный год. Казалось бы – и немцы близки к цели, и драться нам не чем, но мы не согнулись, выстояли.

Мы не знали, где и когда наступит перелом. Все считали,

что война долго не затянется. А она – шла и шла. И не было такого места, куда бы она не постучала в дверь. Каждому советскому человеку, где бы он не находился, надо было собрать все свои силы, все свое мужество, что бы не поддаться смятению, не дрогнуть. Великая скорбь, ненависть к врагу – рождали великое мужество.

Все мы хотели пойти на фронт и бить фашистов. На второй день войны я подал заявление командованию с просьбой направить на фронт. Скорее бы на боевые машины, в бой.

Но на боевых машинах летать, пока не пришлось. Судьба распорядилась по-своему. Нас стали готовить к роли фронтовых военных извозчиков.

Московская авиационная группа особого назначения

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.