

**В НЕБЕ
КИТАЯ**

1937-1940

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

В НЕБЕ КИТАЯ 1937-1940

Воспоминания советских
летчиков-добровольцев

ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»
ГЛАВНАЯ РЕДАКЦИЯ ВОСТОЧНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
МОСКВА 1980

9(M)71
В 11

*Ответственный редактор, составитель,
автор вступительной статьи и примечаний*

Ю. В. ЧУДОДЕЕВ

В11 В небе Китая. 1937—1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. Главная редакция восточной литературы издательства «Наука». М., 1980.

381 с.

Сборник содержит воспоминания советских летчиков-добровольцев — участников национально-освободительной борьбы китайского народа. Рассказ об их самоотверженной и героической деятельности в Китае является ярким свидетельством интернациональной миссии советского народа.

10605—084
В—————БЗ-103-31 -79 0506000000 9(M)71
013(2)—80

Главная редакция восточной литературы
издательства «Наука», 1980.

ПОДВИГ В НЕБЕ КИТАЯ

Воспоминания советских летчиков-добровольцев, пришедших на помощь китайскому народу в самые трудные для него годы — антияпонской войны (1937—1945), — это рассказы очевидцев и активных участников событий. Постоянная и бескорыстная помощь Советского Союза на всех этапах национально-освободительной борьбы китайского народа является ярким примером верности советских людей своему интернациональному долгу. Еще в начале 20-х годов, когда в Китае небывалый подъем национально-освободительного движения вылился в антиимпериалистическую революцию 1925—1927 гг., Советское государство оказало большую поддержку революционным силам. Советские политические и военные советники во главе с выдающимися партийными деятелями и известными полководцами Красной Армии — М. М. Бородиным, П. А. Павловым, В. К. Блюхером и другими помогли сплотить единый антиимпериалистический фронт гоминьдана и КПК, сформировать Национально-революционную армию Китая (НРА), успешно провести Северный поход, ставший важнейшим событием революции 1925—1927 гг. Их имена навсегда сохраняются в истории китайской революции.

Новый этап советской помощи Китаю был связан с драматическим периодом национально-освободительной борьбы китайского народа против японской агрессии.

В начале 30-х годов Япония, захватив северо-восточные провинции Китая и образовав там марионеточное государство Маньчжоу-Го, начала создавать плацдарм для нападения на Советский Союз и дальнейшего наступления на Китай. На дальневосточных рубежах СССР были сосредоточены огромные военные силы — миллионная Квантунская армия, участились провокации против Монгольской Народной Республики. Широкому развертыванию японской агрессии на Дальнем Востоке способствовала антисоветская внешняя политика правительств США, Англии и Франции. Намереваясь задушить национально-освободительное движение в Китае руками японской военщины, правящие круги этих стран стремились использовать Японию и как ударную силу против Советского Союза. Они считали, что чем больше уступок будет сделано японскому агрессору за счет Китая, тем скорее начнется японо-советская война. Под ширмой традиционного изоляционизма, политики «невмешательства» и «нейтралитета» правящие круги Соединенных Штатов, в частности, значительно усилили снабжение Японии металлоломом, горючим и другими стратегическими материалами. Защищая Японию в Лиге наций, Англия непосредственно провоцировала ее агрессивные действия против Китая. Английское правительство в то время считало, что сильная Япония могла бы служить не только орудием борьбы против СССР, но и противовесом США на Дальнем Востоке. Как известно, политика «дальневосточного

Мюнхена» привела в конечном счете к обширной войне на Тихом океане, втянувшей в свою орбиту США и Англию.

В 1933—1937 гг. Япония, используя капитулянтскую политику гоминьдановского правительства, сумела укрепиться не только в Дунбэе, но и в провинциях Хэбэй, Чахар и частично в Суйюани и Жэхэ. Летом 1937 г. она приступила к осуществлению своих планов захвата всего Китая. Инцидент 7 июля 1937 г., спровоцированный японской военщиной в районе Лугоуцяо под Пекином, послужил поводом для начала очередного этапа войны в Китае более широкого масштаба. Японские войска оккупировали Пекин, Тяньцзинь, Чжанцзякоу (Калган). Японский десант высадился в крупнейшем промышленном центре страны — Шанхае. Захватив плацдармы в Северном и Центральном Китае, японское командование приступило к подготовке дальнейших операций.

Сделав ставку на «молниеносную войну», японские правящие круги хотели помешать начавшемуся процессу создания единого антияпонского фронта, побудить гоминьдановское правительство вернуться к братоубийственной гражданской войне, продемонстрировать свою военную мощь фашистскому партнеру по «антикоминтерновскому пакту»¹. При этом они рассчитывали на военно-техническую отсталость Китая, отсутствие политического единства в стране и на нежелание или неспособность других государств оказать помощь Китаю.

Казалось, ничто не могло помешать японским милитаристам осуществить свою идею «одноактной» войны в Китае. Экономическая и техническая отсталость, отсутствие в достаточном количестве иностранной валюты не позволили Китаю обеспечить свою армию необходимой боевой техникой и вооружением. В начале войны японские войска превосходили армию своего противника по оснащению огневыми средствами в 4—5 раз, по авиации — в 13 раз, по танкам — в 36 раз². Под напором превосходящих сил противника китайские войска были вынуждены отойти в глубь страны. Оправдался также расчет агрессоров «а невмешательство крупнейших империалистических держав в захватническую войну, начатую Японией.

Однако японские милитаристы просчитались. Китайский народ решительно встал на защиту своей родины. Неоценимую помощь в их справедливой борьбе оказали советские люди.

Следуя ленинским принципам пролетарского интернационализма, всемерной поддержки национально-освободительной борьбы колониальных и зависимых народов, а также народов, подвергшихся империалистической агрессии, Советский Союз и в эти годы неуклонно и последовательно защищал Китай на международной арене, а также оказывал моральную, экономическую и военную помощь борющемуся китайскому народу. В то же время национально-освободительная борьба китайского народа в определенной степени сковала силы агрессора, затрудняя подготовку войны против первого в мире социалистического государства. В этом нашла свое проявление историческая закономерность взаимодействия на мировой арене сил социализма и национально-освободительного движения в борьбе против общего врага — империализма.

Чрезвычайно важное значение имело для Китая восстановление (в декабре 1932 г.) дипломатических отношений с СССР, прерванных в 1929 г. по

вине гоминьдановского правительства. Руководствуясь неизменным стремлением к миру и упрочению безопасности на Дальнем Востоке, Советский Союз требовал в то время от Лиги наций принятия эффективных мер по обузданию агрессора. Гарантировать прекращение японской агрессии в этом районе мог только единый фронт СССР и Китая. Поэтому сразу же вслед за восстановлением дипломатических отношений с Китаем Советское правительство поставило вопрос о заключении советско-китайского пакта о ненападении, который в тех условиях значительно укрепил бы международное положение Китая, способствовал развитию связей с СССР.

Однако гоминьдановское правительство, которое проводило капитулянтскую политику «умиротворения» агрессора и не стремилось к действительному улучшению отношений с Советским Союзом, боясь расширения влияния страны социализма на патриотические силы китайского народа, отказалось подписать такой пакт. Лишь после того как 7 июля 1937 г. началась агрессивная война против Китая и патриотическое движение в стране приняло небывалый размах, правительство Чан Кайши было вынуждено изменить свою позицию. 21 августа 1937 г. между СССР и Китаем был подписан договор о ненападении. В тот период это был, по существу, единственный международно-правовой документ, укреплявший позиции Китая в начавшейся войне. Подписанный в самый тяжелый для Китая момент, договор нанес серьезный удар агрессивной политике Японии, которая рассчитывала на международную изоляцию его.

Сразу же вслед за подписанием договора о ненападении Советский Союз оказал Китаю и материальную помощь. Нельзя забывать, что Советский Союз до начала японо-китайской войны более года оказывал значительную военную поддержку испанскому народу, сражавшемуся против мятежников Франко и итало-германских фашистов. Кроме того, сложная международная обстановка и надвигавшаяся вторая мировая война требовали укрепления обороноспособности Страны Советов. Японские правящие круги рассчитывали, что в этих условиях Советский Союз не в состоянии будет помочь и борющемуся Китаю. Японская печать писала об этом с подчеркнутым удовлетворением и откровенным цинизмом³. Однако прогнозы японских милитаристов не оправдались. Хотя соглашение о первом советском кредите Китаю на сумму 50 млн. долл. было оформлено лишь в марте 1938 г., доставка оружия из СССР в Китай началась уже с октября 1937 г. Это был беспрецедентный случай в международной практике⁴, который тем более примечателен, что именно в то время представители китайского правительства вели безрезультатные переговоры с западными державами в надежде получить хоть какую-нибудь помощь.

В июле 1938 и в июне 1939 г. в Москве были подписаны соглашения о новых кредитах — соответственно в размерах 50 млн. и 150 млн. долл. В счет советских кредитов, предоставленных в самый критический для страны период, Китай получал вооружение, боеприпасы, нефтепродукты, медикаменты. Всего с октября 1937 по сентябрь 1939 г. Советский Союз поставил Китаю 985 самолетов, 82 танка, более 1300 артиллерийских орудий, свыше 14 тыс. пулеметов, а также боеприпасы, оборудование и снаряжение⁵. В 1938—1940 гг. автотракт от Алма-Аты через Ойнычян до Ланьчжоу протяженностью 3 тыс. км в связи с установлением в начале войны полной бло-

кады китайского побережья фактически превратился в «дорогу жизни» для Китая.

«О размахе помощи вооружением, — писал участник национально-освободительной борьбы китайского народа, ныне генерал-лейтенант инженерных войск в отставке А. Я. Калягин, — можно судить по объему производившихся перевозок. Грузовые порты Дальневосточного и Черноморского пароходств выделили на эти цели десятки грузовых океанских судов; на территории СССР использовалось свыше 5,5 тыс. железнодорожных вагонов; синцзянский тракт обслуживало около 5,2 тыс. грузовых автомашин ЗИС-5. Для доставки срочных грузов была организована авиалиния, обслуживаемая транспортными самолетами ТБ-3. В целом на отправке грузов — упаковке, погрузке, транспортировке — были заняты десятки тысяч советских людей, которые работали, не считаясь со временем и погодными условиями. Такую помощь могла осуществить только социалистическая страна, народ которой воспитан на принципах социалистического интернационализма»⁶.

Помощь Советского Союза была важнейшим фактором отпора Китая японским милитаристам. В начале войны в решающих оборонительных сражениях китайская армия потеряла почти все самолеты, танки, артиллерию и военно-морской флот. Благодаря самоотверженным усилиям СССР Китай не только выстоял под сильным ударом агрессора, «о и сумел к середине 1939 г. восстановить и развернуть крупные вооруженные силы: 245 пехотных, 16 кавалерийских, одну механизированную дивизию (всего 3 млн. человек)»⁷.

Существенную помощь китайскому народу своим опытом и знаниями оказали советские военные советники и специалисты, первая группа которых (27 человек) прибыла в Китай в конце мая — начале июня 1938 г. К октябрю 1939 г. их число возросло до 80⁸. Посланцы советского народа помогали разрабатывать планы операций для организации отпора японскому наступлению, обучали и готовили китайских воинов к активным боевым действиям против захватчиков. К сожалению, некоторые их рекомендации и пожелания саботировались Чан Кайши, военным министром Хэ Инцинем и антисоветски настроенными военачальниками.

К середине февраля 1939 г. в Китае работало и участвовало в борьбе с японскими агрессорами 3665 советских военных специалистов⁹. Именно с их участием связывали длительную оборону Уханя (июль — октябрь 1938 г.), продержавшегося более четырех месяцев (в то время как Шанхай оборонялся три месяца, Нанкин — пять дней, Гуанчжоу — один день). Среди советских советников, направленных в Китай, были такие видные военачальники, как В. И. Чуйков, П. С. Рыбалко, П. Ф. Багницкий, А. И. Черепанов, А. Я. Калягин и многие другие.

Помощь Советского Союза Китаю помимо военного имела еще и другой аспект. Она оказала существенное влияние на внутрисполитическую обстановку в стране, сыграв чрезвычайно важную роль в образовании и сохранении, особенно в течение первых четырех лет войны, единого национального фронта. Совершенно очевидна взаимосвязь между договоренностью Китая с СССР о помощи и официальным заявлением гоминьдановского руководства о создании единого фронта, фактически оформленного в сентябре 1937 г.¹⁰. Благодаря единому фронту, который умножил силы сопротивления китайского народа, японский империализм не смог осуществить план «молниеносной*..войны»

в Китае. Единый фронт „а) возможность патриотическим силам увеличить давление на правящие круги гоминьдана. Особенно важную роль единый фронт сыграл в укреплении революционных сил Китая, прежде всего КПК и контролируемых ею армий. Все эти факторы, несмотря на многочисленные попытки гоминьдановского руководства сорвать единый фронт, способствовали тому, что на протяжении всей войны сохранилось единство народа и не возобновилась гражданская война. Особый вклад в укрепление обороноспособности Китая в период войны внесли советские летчики-добровольцы, мужественно сражавшиеся за свободу китайского народа.

К концу 1937 г. китайская авиация, понесшая серьезные потери, по существу, утратила свое значение. Это сразу же начало сказываться на состоянии фронта и тыла. Японские бомбардировщики получили возможность безнаказанно совершать налеты на китайскую территорию. Они бомбили мирное население, беженцев, медицинские и культурные учреждения. Часто совершались «алеты на районы, далеко отстоявшие от линии фронта. «От бомбардировок особенно страдали крупные города, — пишет в своих воепомянках Герой Советского Союза генерал-полковник авиации в отставке Ф. П. Польшин. — Зажигательные бомбы вызывали многочисленные пожары, и люди гибли тысячами в огне. Японская авиация буквально* деморализовала население и войска. Советский Союз протянул своему дальневосточному соседу руку помощи. Советские летчики-добровольцы, прибывшие в Китай в конце 1937 г., способствовали резкому изменению положения. У китайского народа появился в воздухе не только надежный щит, но и разящий меч».

В ответ на настоятельные просьбы китайской стороны, в сентябре 1937 г. Советское правительство приняло решение об отправке в Китай первой партии самолетов. На фронт национально-освободительной борьбы китайского народа была направлена из Советского Союза первоклассная авиационная техника: истребители И-15 и И-16, скоростные бомбардировщики ОБ, тяжелые бомбардировщики ТБ-3, бомбардировщики дальнего действия ДБ-3. Всего в 1937—1941 гг. из СССР в Китай было поставлено 1250 самолетов разных марок¹². Для эффективной эксплуатации боевой авиационной техники и обучения китайских солдат и офицеров летному делу Советское правительство дало согласие отправить в Китай группу советских авиационных специалистов. Но высшим проявлением интернационализма по отношению к борющемуся народу было направление в Китай советских летчиков-добровольцев, которые приняли непосредственное участие в боевых действиях. Среди защитников китайского неба, покрывших себя неувядаемой славой, находились и авторы этой книги.

В октябре 1937 г. начал действовать «воздушный мост» Алма-Ата — Ланьчжоу — Ханькоу. По нему в Китай были переправлены первые две эскадрильи — скоростных бомбардировщиков СБ под командованием Н. М. Кидалинского и истребителей И-16 под командованием Г. М. Прокофьева, — укомплектованные лучшими советскими летчиками-добровольцами. Из числа добровольцев выбирали самых опытных воздушных бойцов, преимущественно коммунистов. Личный состав первых двух эскадрилий насчитывал 254 человека. К 21 октября 1937 г. для дальнейшего следования в Китай в АямачАту съехалось 447 человек¹³. Среди них были летчики, авиатехники,

авиамеханики, радисты, метеорологи, начальники аэродромов, шифровальщики, шоферы, инженеры, рабочие бригад по сборке самолетов, врачи.

Уже сам перелет в Китай, часто сопряженный с риском для жизни, был серьезным испытанием воли и мужества наших летчиков. Трасса проходила через пустынные и гористые районы Северо-Западного Китая. Промежуточные аэродромы не были приспособлены для приема тяжелых воздушных машин типа СБ, между ними полностью отсутствовала связь, не было сведений о метеорологических условиях. А ведь наши самолеты шли по маршруту, перегруженные боеприпасами и людьми, и малейшая ошибка могла привести к тяжелым последствиям.

Еще большие трудности ожидали наших летчиков в Китае. Им пришлось воевать в незнакомой и сложной обстановке, вдали от Родины. Противник на первых порах имел подавляющее численное преимущество. Китайцы располагали ограниченным числом аэродромов, к тому же мало пригодных для базирования современных самолетов. Через разветвленную шпионскую сеть японцы имели возможность получать срочную информацию о наличии советских самолетов на тех или иных аэродромах и нападать на них в самый выгодный момент. Это обстоятельство усугублялось отсутствием надежной противовоздушной обороны, а также средств связи, ремонтной базы, нехваткой обслуживающего персонала.

Первые группы советских летчиков-добровольцев совершили посадку на нанкинском аэродроме в ноябре — декабре 1937 г., когда над столицей Китая нависла смертельная опасность. Фронт проходил в 60—70 км от города, и японская авиация совершала непрерывные массированные налеты на него и стоявшие в обороне китайские войска. Советским летчикам, истребителям и бомбардировщикам, пришлось вступить в бой с врагом буквально в первые же часы после приземления. В их числе были Ф. И. Добыш, Д. А. Кудымов, М. Г. Мачин, чьи воспоминания публикуются в данном сборнике.

В первой воздушной схватке над Нанкином 21 ноября 1937 г. с двадцатью японскими самолетами участвовали семеро советских летчиков-добровольцев на отечественных истребителях И-16. В бою были сбиты два японских бомбардировщика и истребитель И-96. 1 декабря советские летчики-истребители, прибывшие на нанкинский аэродром, 5 раз поднимались в воздух, для того чтобы вступить в бой с японскими бомбардировщиками. В итоге японцы недосчитались нескольких самолетов.

Одновременно успешно воевали летчики бомбардировочной авиации. Девять бомбардировщиков СБ под командованием Н. М. Кидалинского и И. И. Козлова с нанкинского аэродрома совершили налет на Шанхай, где подвергли бомбардировке аэродром и скопление судов на шанхайском рейде. Точными бомбовыми ударами было уничтожено много самолетов противника, потоплен японский крейсер и повреждено шесть других военных кораблей.

В первые годы войны советские летчики-добровольцы, число которых постепенно увеличивалось, составляли основу китайской авиации. В ноябре 1937 г. в Китай была направлена вторая группа бомбардировщиков СБ под командованием капитана Ф. П. Польшина. В ее состав (около 150 человек) вошли также летчики из Забайкалья, которые перегнали свои самолеты в Китай через монгольские степи по новой трассе: Иркутск — Ланьчжоу—Ханькоу» Комплектовал забайкальскую группу и организовывал ее перелет в Китай вы-

дающийся советский летчик Г. И. Тхор, незадолго до этого вернувшийся из республиканской Испании.

В конце 1937 — начале 1938 г. тремя группами в Китай была направлена эскадрилья истребителей И-15 под командованием капитана А. С. Благовещенского. Истребители транспортировали на автомашинах до Хами (пров. Синьцзян), где их собирали, облетывали и затем воздушным путем переправляли в Ланьчжоу. После падения Нанкина центрами базирования советской авиации в Китае стали Ханькоу и Наньчан. Советниками китайской авиации и организаторами боевых действий в небе Китая были выдающиеся советские военачальники П. Н. Анисимов, П. Ф. Жигарев, Ф. П. Польшин, А. Г. Рытов, П. В. Рычагов, Г. И. Тхор, Т. Т. Хрюкин и др. Война для многих из них началась раньше, в небе над Мадридом и Гвадалахарой. Например, комбриг П. В. Рычагов, летчик-истребитель, сбил в Испании более 20 фашистских самолетов. Он приехал в Китай уже будучи Героем Советского Союза.

Прибытие в Китай осенью и зимой 1937 г. советских летчиков-добровольцев и советской авиационной техники усилило мощь китайской авиации, положило конец безнаказанности варварских налетов японцев. Так, 18 февраля 1938 г. в воздушном сражении над Уханем советские летчики сбили 12 японских самолетов. После этого боя противник более двух месяцев не осмеливался появляться над городом. «Меч справедливости» — так называли в Китае советских добровольцев, оборонявших Ухань с воздуха.

23 февраля 1938 г. группа советских летчиков-бомбардировщиков под командованием Ф. П. Польшина совершила смелый воздушный рейд на о-в Тайвань и нанесла сильный удар по базе японских военно-воздушных сил близ Тайбэя. Были уничтожены 40 самолетов противника и трехгодичный запас горючего. Этот налет, проведенный в 20-ю годовщину Советских Вооруженных Сил, имел и большое морально-политическое значение.

Для Героя Советского Союза, генерал-полковника авиации в отставке Ф. П. Польшина, воспоминаниями которого открывается сборник, это была вторая командировка в Китай. Еще в 1933—1934 гг. он вместе с группой советских авиаторов по просьбе китайских властей принимал участие в организации авиационной школы в Синьцзяне, а также помогал разгрому антиправительственного мятежа, инспирированного японской агентурой в этой провинции. После налета на Тайвань он совершил еще много ратных дел в небе Китая. Его эскадрилья наносила мощные бомбардировочные удары по аэродромам противника, кораблям, шоссе, дорогам, бомбила скопления японских войск на переправах, железнодорожных станциях, поддерживала действия китайской армии на поле боя. В 1938—1939 гг. Ф. П. Польшин снова был направлен на работу в Китай начальником авиационной трассы Алма-Ата — Ланьчжоу. Он обеспечивал сборку самолетов (в Алма-Ате и Хами) и их дальнейшую перегонку в Китай. В течение года по этому «воздушному мосту» борющийся народ получил 400 боевых машин.

До прибытия советских летчиков в Китай, там подвизалась небольшая группа иностранных наемников. Из них была сформирована, в частности, так называемая 14-я бомбардировочная эскадрилья, состоявшая из 12 летчиков во главе с Винсентом Шмидтом. Их действия в Китае не принесли никакой пользы, а поведение представляло разительный контраст самоотверженности и бескорыстия советских добровольцев. «Кучка летчиков-волонтеров из Англии,

США и других капиталистических стран, — вспоминает Я. П. Прокофьев, — прибыла в Китай в надежде разбогатеть. Эти „защитники" не искали боя, а предпочитали вообще не подниматься в воздух, отсиживались на тыловых аэродромах, развлекались, собирали сувениры и делали бизнес¹⁴. Успехи советских летчиков-добровольцев позволили китайскому правительству отказаться от услуг иностранных наемников. 1 марта 1938 г., вскоре после налета на Тайвань группы Понынина, было объявлено о расформировании этой эскадрильи, которая так и не совершила ни одного боевого вылета.

Весной 1938 г. ожесточенные воздушные сражения развернулись над Уханем. 29 апреля, в день рождения японского императора, 54 японских самолета совершили массированный налет на город, но получили сокрушительный отпор советских летчиков. Го Можо, которому довелось наблюдать эту воздушную схватку, так описывал ее в своих воспоминаниях:

«Высоко в голубом небе плыли белые облака, распускались цветы от разрывов зенитных снарядов. Треск зениток, рев самолетов, взрывы бомб, непрерывный стрекот пулеметов — все сливалось в нескончаемый грохот. Ослепительно сверкали на солнце крылья машин, то взлетающих вверх, то стремительно падающих вниз, то бросающихся влево, то вправо. У англичан есть специальный термин для определения жаркого воздушного боя — „дог файтинг", что означает „собачья схватка". Нет, я бы назвал этот бой „игл файтинг" — „орлиной схваткой". Одни самолеты, внезапно объятые пламенем, врезались в землю, другие взрывались в воздухе. Небо стало полотном живой картины „Плач чертей и рев богов". Тридцать напряженных минут — и снова все стихло. Очень жаркий бой! Блестящие результаты: сбит 21 вражеский самолет, наших — 5»¹⁵.

Последующие события укрепили боевую славу советских летчиков-добровольцев. 31 мая 1938 г. в третьем воздушном сражении над Уханем японцы недосчитались еще 14 самолетов. В ожесточенных боях советские парни лишили многих японских асов ореола непобедимости. Одна за другой, по словам китайского историка Пын Мина, подверглись жестокому разгрому такие японские авиаэскадрильи, как «Воздушные самураи», «Четыре короля неба», «Киса радзу» и «Сасебо».

К 1940 г., по официальным данным, японские захватчики потеряли на земле и в воздухе 986 самолетов. Эти успехи неразрывно связаны с героическими усилиями советских добровольцев¹⁶.

Описание многих ожесточенных воздушных боев с сильным и коварным врагом в небе борющегося Китая мы находим в воспоминаниях генерал-полковника А. Г. Рытова (в Китае он был советником и одновременно командиром группы советских летчиков), а также других участников событий — летчиков-истребителей А. З. Дутдина и Н. Г. Козлова, летчика-бомбардировщика А. И. Пушкина. В обеспечении боевой деятельности китайской авиации велика была роль советских авиационных техников и других специалистов. О их сам отверженном труде рассказывают В. Д. Землянский и А. К. Корчагин.

Помощь советских летчиков была настолько эффективной, что японское правительство в апреле 1938 г. обратилось по дипломатическим каналам СССР с требованием отозвать их из Китая. Это требование было категорически и недвусмысленно отвергнуто¹⁷. Борющийся народ продолжал получать по мощь Страны Советов.

Немало побед одержали советские летчики и в период уханьской оборонительной операции (июль — октябрь 1938 г.)- Незадолго до ее начала в Китай прибыло новое пополнение советских добровольцев, в частности эскадрилья бомбардировщиков СБ в составе 66 человек во главе с полковником Г. И. Тхором. Особенно успешными были бомбежки японских боевых кораблей на р. Янцзы. Всего в битве за Ухань советские летчики-добровольцы отправили на дно 92 (в том числе авианосец водоизмещением свыше 10 тыс. т) и повредили 16 кораблей противника¹⁸.

Важным делом являлась подготовка кадров летного состава для китайской авиации. Советские летчики не только несли на своих плечах основную тяжесть ведения боевых действий, но одновременно и обучали китайских авиаторов летному делу и боевому мастерству. Китайские летчики, подготовленные советскими добровольцами, принимали активное участие в совместных боевых операциях.

Героизм и самоотверженность советских добровольцев, боровшихся за свободу китайского народа, снижали к ним любовь и уважение простых людей Китая. Однако правящим кругам внушали беспокойство рост авторитета Страны Советов и горячие симпатии китайских трудящихся к ее представителям. Поэтому они стремились помешать интернациональной миссии советских добровольцев, ослабить и нейтрализовать действенность помощи Советского Союза. В этих целях распространялись клеветнические слухи, устраивались провокации, искусственно создавались трудности в повседневной жизни и боевой работе советских летчиков, организовывалась слежка за ними. Советские представители не раз были вынуждены официально обращаться по этим вопросам к китайским властям.

Несмотря на все инциденты и недоразумения, советские люди героически продолжали выполнять свой интернациональный долг перед китайским народом.

В Китае воевали хорошо известные в Советских Военно-Воздушных Силах (ВВС) авиаторы А. С. Благовещенский, А. А. Губенко, Г. Н. Захаров, К. К. Коккинаки, Г. П. Кравченко, Г. А. Кулишенко, С. П. Супрун и др. Защищая китайское небо, они проявили чудеса героизма и самопожертвования, вынесли на своих плечах тяжесть многих воздушных сражений.

Советские летчики-добровольцы шли на смертельный риск во имя жизни, во имя своего интернационального долга. Грозой «воздушных самураев» был летчик-истребитель Антон Губенко. 31 мая 1938 г., в одном из воздушных боев, израсходовав патроны, он таранил самолет противника, за что был награжден Золотым орденом Китайской республики. Всего в Китае А. А. Губенко сбил семь японских самолетов. Ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Добился разрешения выехать в Китай, чтобы принять участие в войне сопротивления, и выдающийся летчик-испытатель Степан Супрун. В Советском Союзе он прошел отличную летную подготовку под руководством В. П. Чкалова. В Китае майор С. Супрун, командуя группой истребителей, показал себя Мастером ночных воздушных боев. Впоследствии он стал заместителем главного авиационного советника по истребительной авиации.

В г. Ваньсянь (пров. Сычуань) высится памятник советскому летчику-Добровольцу Г. А. Кулишенко. Его имя еще при жизни стало легендарным, рожло в китайские поэмы, стихи и песни. Кулишенко командовал советским

добровольческим отрядом бомбардировщиков дальнего действия ДБ-3, который прибыл в Китай в июне 1939 г. Много сил и энергии отдал он подготовке китайских летчиков. Во время трех налетов на крупнейшую авиационную базу в Ханькоу группа Кулишенко уничтожила 136 вражеских самолетов. Во время налета 14 октября 1939 г. он был вынужден посадить свою поврежденную машину на водную гладь Янцзы. Раненый герой утонул в глубоководной реке¹.

Более 200 советских летчиков отдали свою жизнь за свободу и национальную независимость китайского народа. Среди них — командиры добровольческих отрядов Воробьев, А. Рахманов, летчики-добровольцы Ф. Гурлей, И. Гуров, М. Кизельштейн, Д. Кулешин, В. Песоцкий, Н. Терехов и многие другие, в Китае с благодарностью вспоминали этих мужественных и бесстрашных людей. «Когда японские самолеты, заправленные американским бензином, сбрасывали на мирные китайские города бомбы из американской стали, — говорил маршал Фэн Юйсян, — из Советского Союза прибывали к нам транспорты с оружием и боеприпасами и летчики-волонтеры, чтобы помочь нам устоять против чужеземных захватчиков. На моих глазах советские летчики умирали от ран в китайских госпиталях. Американцы же продавали японцам сталь и бензин, а Китаю слали медикаменты, чтобы лечиться от ран, нанесенных их же бомбами. Теперь подумайте сами, кто является подлинным другом китайского народа»²⁰.

Самоотверженная работа в Китае советских летчиков-добровольцев, военных советников и инструкторов была отмечена высокими правительственными наградами. Четырнадцать советским летчикам, защищавшим небо Китая, Ф. П. Польшину, В. В. Звереву, А. С. Благовещенскому, О. Н. Боровикову, А. А. Губенко, С. С. Гайдаренко, Т. Т. Хрюкину, Г. П. Кравченко, С. В. Слюсареву, С. П. Супруну, М. Н. Марченкову, Е. М. Николоенко, И. П. Селиванову, И. С. Сухову было присвоено звание Героя Советского Союза²¹.

Фальсификаторы истории пытаются сегодня представить дело таким образом, что в период антияпонской войны СССР дескать помогал Чан Кайши и тем самым способствовал укреплению его позиций в борьбе с прогрессивными силами. Это в корне противоречит исторической правде. Наша помощь поступала народу, который проливал кровь в борьбе за свою независимость. Вместе с ним сражались, не щадя себя, и советские добровольцы. Авторы публикуемых в сборнике воспоминаний как непосредственные участники событий еще раз свидетельствуют именно об этом. Когда в конце 1939 — начале 1940 г. гоминьдановское правительство прекратило материальное снабжение 8-й и Новой 4-й армий, возглавляемых коммунистами, и спровоцировало против них несколько вооруженных конфликтов, Советское правительство было вынуждено пойти на ряд ограничений в оказании военной помощи Китаю. Советский Союз не мог допустить, чтобы эта помощь использовалась для подавления прогрессивных сил страны. В 1941 г. из-за враждебных действий гоминьдана в отношении КПК и его отказа от активных действий против японских захватчиков Советское правительство было вынуждено принять решение о прекращении поставок вооружения в Китай и отзыве военных советников и других специалистов. В этом же году были отозваны из Китая и советские летчики-добровольцы.

Летом 1945 г. объединенными усилиями антифашистской коалиции, и прежде всего Советского Союза, японскому империализму был нанесен сокру-

шительный удар, приведший к его безоговорочной капитуляции. В результате освободительной миссии Советской Армии, разгромившей японскую Квантунскую армию, были созданы благоприятные условия для победы китайской революции.

«Не забывая прошлого — оно учитель будущего», — гласит китайская половица. Наряду с крупными событиями второй мировой войны в тмяти народов должны сохраниться и те страницы борьбы, которую вели советские люди в небе Китая, защищая права братского народа на свободу и независимость. Об этом просто и убедительно рассказывают авторы этой книги. Их воспоминания — это новое свидетельство мужества, выдержки, преданности интернациональному долгу советских людей, которые в незнакомом для них краю, в сложной политической обстановке сумели найти свое место в сражающемся Китае и отдавали все свои силы, энергию, а нередко и жизнь общему делу победы над врагом.

Большинство воспоминаний, представленных в данном сборнике, публикуется впервые. В сборник включены также вышедшие в свет в разное время и в разных изданиях воспоминания Ф. П. Польшина (переработанный и дополненный раздел его книги «Боевые маршруты». М., Воениздат, 1972), А. Г. Рытова (глава из его книги «Рыцари пятого океана». М., Воениздат, 1968), Д. А. Кудымова (газета «Советская Эстония», 4, 5, 9, 10 и 11 января 1979 г.), Н. Г. Козлова (1-е изд. — М., «Наука», 1966; 2-е изд. — в сб. «На китайской земле. Воспоминания советских добровольцев. 1925—1945», изд. 2-е, доп. М., 1977), К. К. Коккинаки («Огонек», 1966, № 52); С. В. Слюсарева (в сб. «На китайской земле», изд. 1-е, М., 1974; изд. 2-е, М., 1977).

Авторы и составитель благодарят всех товарищей, оказавших помощь в их работе над книгой.

Ю. В. Чудодеев

¹ «Антикоминтерновский пакт» между Германией и Японией был подписан 25 ноября 1936 г.

² См.: Б. А. Бородин. Помощь СССР китайскому народу в антияпонской войне 1937—1941 г. М., 1965, с. 146.

³ Военная помощь СССР в освободительной борьбе китайского народа. М., 1975, с. 47.

⁴ Китайский историк Пын Мин особо подчеркивал это обстоятельство, видя в нем яркое свидетельство «большой заботы и поддержки, которые оказывала страна социализма — Советский Союз — делу национального освобождения Китая» (Пын Мин. История советско-китайской дружбы. М., 1959, с. 209-210).

⁵ История Второй мировой войны. 1939—1945. Т. 2. М., 1974, с. 72.

⁶ А. Я. Калягин. Битва за Ухань. — На китайской земле. Воспоминания советских добровольцев. 1925—1945. Изд. 2-е, доп. М., 1977, с. 174—175.

⁷ История Второй мировой войны. Т. 2, с. 74.

⁸ Военная помощь СССР в освободительной борьбе китайского народа, с. 58-59.

⁹ История Второй мировой войны. Т. 2, с. 73.

¹⁰ См.: А. Я. Калягин. Единый национальный фронт (о некоторых исторических фактах). — На китайской земле, с. 164—170.

¹¹ См. настоящий сборник, с. 29.

¹² Только в первые годы войны (октябрь 1937 — сентябрь 1939 г.) в Китай поступило из СССР 347 истребителей И-15, 216 истребителей И-16, 292 бомбардировщика СБ, 24 бомбардировщика ДБ и 6 бомбардировщиков ТБ. См.: Б. А. Бородин. Помощь СССР китайскому народу в антияпонской войне 1937—1941 гг., с. 149.

¹³ Военная помощь СССР в освободительной борьбе китайского народа, с. 62.

¹⁴ См. настоящий сборник, с. 203.

¹⁵ Го Можо. Песнь о бушующей волне. Воспоминания об антияпонской войне. М., 1962, с. 145—146. По другим источникам, китайская авиация потеряла только два самолета.

¹⁶ Пын Мин. История советско-китайской дружбы, с. 211. В русском издании книги неточно приведено название одной японской эскадрильи — вместо «Ваки кодзу» надо «Киса радзу».

¹⁷ Ленинская политика СССР в отношении Китая. М., 1968, с. 107.

¹⁸ Военная помощь СССР в освободительной борьбе китайского народа, с. 74—75.

¹⁹ О боевой деятельности Г. А. Кулишенко в Китае см.: И. Гельман. Кули-шен, или Невыдуманная легенда. М., 1964.

²⁰ Цит. по: М. С. Капица. Советско-китайские отношения. М., 1958, с. 285—286.

²¹ История Второй мировой войны. Т. 2, с. 73.

ВЫПОЛНЯЯ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ ДОЛГ

ПЕРВАЯ КОМАНДИРОВКА В КИТАЙ

Впервые мне довелось побывать в Китае в 1933—1934 г. Несмотря на существование центрального правительства в Нанкине, в стране хозяйничали милитаристы, не прекращавшие междоусобных войн. От этого страдал прежде всего трудовой народ.

В 1933 г. на северо-западе Китая в приграничной провинции Синьцзян к власти пришло правительство, придерживающееся довольно прогрессивных для того времени взглядов. Дубань (правитель) Синьцзяна Шэн Шицай, формально признавая нанкинское правительство, на деле пользовался неограниченной властью, ввел свои порядки, создал местную денежную систему и т. д. Правда, в этом он не был оригинален, так поступали многие китайские губернаторы-феодалы. Вместе с тем дубань проявлял дружеское отношение к СССР. Советский Союз, заинтересованный в длительном и прочном мире на своих границах, видя свой интернациональный долг в поддержке борьбы китайского народа против иностранных поработителей, счел возможным заключить с Синьцзяном ряд соглашений, в том числе торговое.

По просьбе провинциального правительства в Синьцзян была направлена группа советских инструкторов-летчиков, в которую включили и меня. В нее входили также летчики Сергей Антоненко, Трофим Тюрин, штурман Александр Хватов, техники Сергей Тарахтунов и Павел Кузьмин.

Нам выделили Два купе в поезде дальнего следования, билеты вручили заранее.

На Восток выехали ноябрьским вечером 1933 г. До Семипалатинска поезд шел чуть ли не неделю. За это время успели ближе познакомиться друг с другом. Мы старались ничем не привлекать внимание к себе. Одеты были во все гражданское. Лишь глубокой ночью, когда все спали, позволяли себе перекинуться несколькими словами о предстоящих делах. Вопрос, что нас ожидает, волновал каждого. Естественно, как специалисты мы чувствовали себя уверенно. Но нас беспокоили предстоящая встреча с новыми для нас нравами, и в особенности незнание



Ф. П. Польшин

Некоторое время спустя наша группа перелетела на небольшой полевой аэродром вблизи границы. Здесь пришлось задержаться. Минули третьи сутки, а команда на вылет не поступала. За это время успели изучить по китайским картам рельеф местности, над которой предстояло лететь, запомнить названия речек, горных вершин, населенных пунктов.

Но вот со стороны Тарбагатай показался самолет. Бежим навстречу. Из кабины на землю прыгнул молодой летчик, представился: Геннадий Белицкий. Он рассказал, что в Синьцзяне уже начала формироваться авиационная школа, но пришлось на время приостановить все: вспыхнула междоусобная война. Генерал Ма Чжуин, подстрекаемый японскими милитаристами, поднял вооруженный мятеж против провинциального правительства. Его войска окружили столицу Синьцзяна г. Урумчи и штурмуют крепостные стены. Губернатор провинции Шэн Шицай просит о помощи.

Урумчи расположен в долине, с трех сторон замкнутой горами. Население—около 30 тыс. человек, преимущественно уйгуры и дунгане. Значительно меньше было китайцев и совсем немного русских.

— А есть ли аэродромы по пути к Урумчи? — спрашиваю Белицкого.

Он улыбнулся:

— Какие там аэродромы? Полевые площадки, кое-как очищенные от крупных камней.

— А как с горючим? Одной заправки до Урумчи не хватит.

— Садитесь в Шихо и ждите дальнейших указаний.

В ночь на 25 декабря нас подняли по тревоге. До аэродрома — рукой подать, всего 3 км, а добирались туда часа два. Бушевала метель, с ног валило. По прибытии нам объяснили:

— Предстоит боевое задание. Загрузите самолеты бомбами, захватите второй боекомплект к стрелковому вооружению. Не забудьте взять запас бензина.

Остаток ночи прошел в хлопотах. Наконец все было готово к вылету. Первым взлетел на своем Р-5 Костя Шишков, за ним я. Тяжелогруженная машина долго скользила по неровному от ветра снежному насту, пока, наконец, не оторвалась от земли. За мной в воздух поднялся Сергей Антоненко.

Я облегченно вздохнул: взлетели благополучно. Но самое трудное впереди. Перевалим ли через горный хребет Тарбагатай? Высота его 4 тыс. м, вершины гор закрыты облачностью. Оставалось одно: подняться как можно выше и лететь вслепую. А на самолетах не было ни радиостанции, ни кислородного оборудования. Высотомер, указатель скорости, компас, часы — вот и все наши приборы. При таком оборудовании полеты в сложных погодных условиях рискованны. Как только вошли в облака, потеряли из виду друг друга, каждый ориентировался самостоятельно.

Хронометр неумолимо отсчитывал минуты. По времени горы должны были остаться позади, а вокруг по-прежнему клубились облака. Снижаться опасно. Строго выдерживаю высоту, пока внизу не появляются «окна». Сквозь разрывы в облаках вижу каменистое плато. От кислородного голодания немного подташнивает, решаю снизиться. Передо мной открылась пустынная Джунгария, глазу остановиться не на чем. Ни деревца, ни кустика. Голые камни и песок.

Вглядываюсь в облака в надежде увидеть самолеты товарищей. Справа чуть позади замечаю черную точку. Сбавляю скорость, чтобы отставший догнал меня. По бортовому номеру узнаю машину Кости Шишкова. А где же Антоненок? Сколько ни смотрю, никого не видно.

Летим вдвоем. Внизу показалось какое-то селение. Смотрю на карту: похоже Шихо. Приземляемся. К нам подходит высокий тучный офицер. На плечах у него погоны полковника царской армии. Вскинув руку к папахе, он представляется:

— Полковник Иванов. Как долетели, господа?

Признаться, вначале я ошел от такого обращения: советским людям было дико слышать «господа». Но взяв себя в руки, я представился, правда под другой фамилией.

— Давно вас ждем, господа, — продолжал полковник, с улыбкой покручивая свои черные, с проседью усы.

— Простите, кто вы будете? — не удержался я от вопроса.

— Командир кавалерийского полка русских эмигрантов, — ответил Иванов. — Мой полк входит в состав бригады китайских правительственных войск. Здесь я оказался потому, что мне, как русскому, приказано встретить вас.

«Час от часу не легче, — с горечью подумал я. — Не успели опомниться от рискованного полета через Тарбагатай, как вдруг новая неожиданность — стали не то гостями, не то пленниками полковника царской армии».

— Прошу вас, господа, — Иванов жестом показал на стоявший невдалеке тарантас, запряженный четверкой волов. — Вас ждут.

«Кто ждет? — пронеслась в голове тревожная мысль, и я невольно переглянулся с Шишковым. — Уж не расправа ли?»

— Прошу прощения, — отвечаю полковнику. — Мы не можем задерживаться. У нас задание лететь в Урумчи.

— Но там же... — предостерегающе начал он.

— Нас об этом предупредили.

— В таком случае не смею задерживать, — козырнул полковник.

Дозаправив самолеты горючим, мы передали остаток бензина китайцу. Минут через десять Шишков и я снова поднялись в воздух. Видимость была прекрасной, и наша пара без затруднений вышла на Урумчи.

Подлетая к городу, мы увидели у крепостной стены огром-

ную массу людей. Мятежники штурмовали крепость. Тускло мелькали частые вспышки выстрелов. Позади штурмующей пехоты гарцевали конники. И мне, и Шишкову доводилось бомбить цели только на полигонах. Нетрудно понять, какое волнение охватило нас.

Снижаемся и начинаем поочередно бросать в гущу мятежных войск 25-килограммовые осколочные бомбы. Внизу взметнулось несколько взрывов. На выходе из атаки штурманы строчат из пулеметов. Видим, толпа мятежников отхлынула от стены и бросилась бежать. Обогнав ее, помчалась в горы конница. На подступах к крепости отчетливо выделялись на снегу трупы. Почти у самой земли мы сбросили последние бомбы. Мятежники точно обезумели от внезапного воздушного налета. Позже выяснилось, что суеверные вояки генерала Ма Чжуина восприняли падающие с неба бомбы как божью кару. Никто из них ни разу в жизни не видел самолета. Разогнав мятежников, мы возвратились в Шихо.

В очередном боевом вылете нам предстояло разведать, не собрал ли снова генерал Ма Чжуин свои силы, рассеянные под Урумчи. Бензина в запасе не оказалось. Пришлось заправить и выпустить только самолет Кости Шишкова. Полетел он на разведку и не вернулся. Уже спустились сумерки, а его все нет. Неужели погиб?

К ночи привезли бензин. Мы со штурманом заправили машину, пополнили боеприпасы и утром, чуть свет, вылетели на поиски товарища. Но несмотря на все старания, обнаружить его не удавалось. Заметив в одном из ущелий скопление конницы мятежников, Алеша Завьялов сбросил на нее все бомбы.

На следующий день утром продолжались поиски Шишкова. Около двух часов безуспешно кружили мы над окрестностями Урумчи. И лишь на обратном пути заприметили самолет, искусно скрытый у самой крепостной стены. Самолет нашли, хорошо! Но где Костя? Если жив — почему не дает о себе знать? О своей тревоге сообщили нашему консулу.

К счастью, Костя Шишков был жив-здоров. Оказывается, его самолет подбили мятежники, пришлось садиться на вынужденную. Приземлился он у крепостной стены Урумчи. Защитники города тотчас же бросились спасать летчика. Самолет успели подтащить к стене и замаскировать. Только с воздуха его можно было обнаружить.

Вскоре мятеж был подавлен. В честь победы был устроен большой прием. Губернатор провинции наградил всех советских летчиков, участников боевых действий. После подавления мятежа советские летчики-инструкторы занялись своими непосредственными обязанностями — подготовкой китайских летчиков. Для организации авиационной школы в Синьцзяне Советский Союз передал Китаю несколько самолетов Р-5 и По-2 со всем оборудованием. Была направлена и большая группа опытных

инструкторов. Кроме ранее названных мною товарищей здесь работали Т. Мизерский, А. Сорокин, В. Шней, М. Колокольцев, А. Найдено, Г. Андрианов, П. Доброгаев, Калинин и др. Немалая заслуга в организации школы принадлежит советникам Г. И. Белицкому, Мамонову, М. Ф. Григорьеву. И все-таки создание школы продвигалось довольно медленно. Основные трудности возникали при наборе курсантов. Очень немногие китайские военнослужащие владели грамотой. А ведь изучать сложную авиационную технику непросто. Отсталость страны, скованной феодальными порядками, проявлялась везде и особенно здесь, в Синьцзяне. Отгороженный от остальной территории Китая высочайшими горными хребтами и безжизненными пустынями, он как бы застыл на пороге средневековья.

...Начальником авиашколы китайское командование назначило генерала Вана. Меня определили к нему старшим советником по авиации.

С грехом пополам генерал набрал нужное количество кандидатов в летчики, и они приступили к занятиям. Тяжело приходилось ученикам, а учителям и того тяжелей. Многие курсанты самолета вообще никогда не видели. Изучая элементарные основы аэродинамики, они никак не могли понять, как это пропеллер может сам «ввинчиваться» в воздух и тянуть за собой такую тяжелую машину. К тому же никто из нас не говорил по-китайски, а слушатели совершенно не понимали русскую речь. Вот тогда-то нам оченьгодились приобретенные в академии навыки практического показа.

Однако китайцы пусть медленно, но все же делали первые успехи в учебе. Настал день, когда их допустили к вождению самолета. С каким упоением и восторгом они это выполняли? Прокатившись на быстрокрылой машине, курсанты собирались в кружок и начинали что-то громко обсуждать, энергично размахивая руками.

Мы поражались прилежности своих учеников. Они часами сидели на земле не шелохнувшись и слушали лекцию, забывая об обеде и отдыхе. Особенно нравились им практические занятия. К машине они относились как к живому существу, буквально боготворили ее.

Между китайцами и нами установились дружеские отношения. Они понимали, что советские люди оказывают их родине бескорыстную помощь.

В китайской армии того времени господствовала жестокая палочная дисциплина. Солдата не считали за человека. Выходец из крестьян, он и в военной форме оставался «рабочей скотинкой», бесправным существом. Офицеры, рекрутируемые из привилегированных слоев общества, свысока относились к черли. Для них ничего не составляло до крови избить солдата или посадить его в яму, морить жарой, холодом или жаждой.

Однажды на наших глазах офицер избил будущего летчика

только за то, что тот уронил котелок и якобы наделал шуму. Солдат стоял как вкопанный, не уклоняясь от ударов, а когда? экзекуция кончилась, еще и поклонился офицеру «за науку». Нам очень хотелось заступиться за невинного человека, но, как говорится, со своим уставом в чужой дом не ходят.

Все это вынуждало нас с большим уважением относиться к простым людям, и они платили нам любовью. Бывало, принесут корзину яблок и от всей души угощают:

— На, ку-шай. Карашо ку-шай.

Мы старались не принимать подарков, но китайцы обижались.

По просьбе правительства провинции нередко мы совершали и далеко не учебные полеты, связанные с большим риском. Однажды мы со штурманом Тимофеем Мизерским отправились по неотложному делу в южную часть Синьцзяна. Погода стояла скверная. Сплошная облачность закрывала горы. Возвращаться назад уже поздно — горючего не хватит.

Стали искать обходный путь. Только через шесть часов полета заметили на вершине горы Ямашань сравнительно ровную площадку. Надо немедленно приземляться, пока ее не закрыл туман. Идем на риск, но ничего не поделаешь: парашютов у нас не было. Я сбавил скорость, рассчитываю, как бы поточнее «притереть» самолет к земле. Слева — скала, справа — пропасть, и все-таки сел. Расскажи мне сейчас что-либо подобное — не поверил бы. Высота над уровнем моря около 2 тыс. м. Сошли с Мизерским на землю и обнялись: живы остались.

Отправляю штурмана вниз, в долину. Там, километрах в семи, находится наш аэродром. Надо же дать знать о себе, да и горючее на исходе. Сам остался у самолета. Спустилась ночь, в ущельях зашумел ветер. «Вот хорошо, — подумал я. — К утру туман разгонит». Но вместе с ветром крепчал мороз. Укрылся в кабине, а согреться не могу. И есть хочется, и холод донимает. Так и просидел до рассвета, не смыкая глаз.

Утром вижу: в мою сторону мчатся конники. Свои? Чужие? Прильнул к пулемету. Но опасения напрасны. На помощь спешили местные жители, а с ними Мизерский и техник Кузьмин. Две лошаденки тащили на спинах связанные веревками канистры с бензином.

После заправки китайцы помогли развернуть самолет в обратную сторону. На первый взгляд площадка была достаточной для разбега машины. Попрощались мы с китайцами, поблагодарили за помощь, начали разбег. Но оказалось, что я просчитался, дистанции для разбега не хватило, и самолет над обрывом провалился. Однако поскольку нужная скорость была достигнута, машина как бы зависла над пропастью, а потом постепенно набрала скорость и высоту. Опасность миновала. Погода в тот день стояла ясная, и мы благополучно добрались до Урумчи.

Каждый полет в горах Синьцзяна был связан с риском. Погода изменчива, горы безлюдные, растительности никакой. Окажись один на один с этим суровым краем — мало надежды выжить. Вылетая на задания, мы брали с собой запас продуктов, спички, нож, перевязочные материалы и другие необходимые в таком случае вещи. Особенно донимали ветры ураганной силы. Они бросали самолет как пушинку, на земле поднимали тучи пыли, даже крупную гальку. В таких случаях самолеты приходилось привязывать.

Однажды я куда-то улетел и вернулся на аэродром через несколько дней. Смотрю и глазам не верю: на поле ни единого самолета. Куда подевались? Подошел начальник отряда Алексей Разоренов, расстроенный, чуть не плачет.

— Что случилось? — встревожился я.

— Отлетались, — говорит. — Вся наша авиация вон в тот овраг свалилась, — и махнул рукой в сторону от аэродрома.

Оказалось, накануне разразился тайфун. Самолеты сорвало с крепежных тросов и унесло в овраг. Они были так изуродованы, что из 18 не могли собрать ни одного.

Глубокой осенью 1934 г. вернулся на Родину. В благодарность за оказанную помощь местные власти устроили советским летчикам теплые проводы. На смену нашей группе из Советского Союза прибыли новые инструкторы.

ЩИТ И МЕЧ

Вторая половина 30-х годов ознаменовалась резким обострением военно-политической обстановки в мире. Надвигались грозные тучи второй мировой войны. Гитлеровская Германия, фашистская Италия и милитаристская Япония, заключив «антикоминтерновский пакт», открыто приступили к развязыванию военных действий в Европе и Азии.

В 1936 г. вспыхнул фашистский мятеж в Испании. Гитлеровская Германия и фашистская Италия, пользуясь политикой невмешательства, которую проводили в то время правящие круги Англии и Франции, развернули широкие военные действия против испанского народа. Весь мир, затаив дыхание, следил за героической борьбой испанских трудящихся.

Правители милитаристской Японии решили, что настал и их час. Летом в 1937 г. они совершили вероломное нападение на Китайскую республику. Началась национально-освободительная война китайского народа с сильным и коварным врагом.

...После окончания курсов усовершенствования начсостава я получил назначение командиром отряда тяжелых бомбардировщиков (ТБ-3) в той же бригаде академии, где служил и раньше. Мы занимались изучением скоростного бомбардировщика СБ, только что появившегося в Военно-Воздушных Силах.

На исходе 1937 г. меня вызвали в одно из управлений:

— В Китае идет война. Японские милитаристы уже захватили все жизненно важные центры северо-восточной части страны. Китайское правительство обратилось к нам за помощью. Туда на днях вылетает группа советских летчиков-добровольцев. Нет ли у вас желания еще раз приложить там свои знания и опыт?

Честно говоря, я ждал такого предложения, потому что страдания китайского народа были близки мне. Согласился без колебаний.

— В таком случае заканчивайте дела в академии и выезжайте в Алма-Ату.

Мне было поручено возглавить экипажи второй группы бомбардировщиков СБ, направляемых для участия в боевых действиях в Китае. Экипажи скомплектованы в составе 31 пилота и 31 штурмана, а также соответствующего количества инженерно-технического персонала. Всего в эту группу входило примерно 150 советских военных специалистов (окончательно она оформилась позже, в Ланьчжоу, на базе московских и забайкальских отрядов).

До столицы Казахстана мы ехали поездом. Сюда же в огромных контейнерах привезли в разобранном виде самолеты-бомбардировщики. Заводская бригада специалистов сравнительно быстро смонтировала их, поставила на колеса. Им помогли пограничники. Десять дней ушло на облет самолетов.

Пока налаживали технику, с разных концов страны стекались экипажи. С радостью увидел я некоторых моих товарищей из авиационной академической бригады: Я. Прокофьева, Б. Багрецова, А. Купчинова, Г. Карпенко, В. Землянского, Г. Сорокина. В числе добровольцев были самые опытные воздушные бойцы, преимущественно коммунисты. Все они готовы были жизнь отдать за правое дело многострадального китайского народа в его борьбе за национальную независимость.

Примерно в то же время в Китай готовились вылететь еще два отряда бомбардировщиков. Летчики-добровольцы из разных частей прибывали в Иркутск. За ними следом по железной дороге доставляли самолеты. Возглавлял группу командир бригады Г. Тхор, недавно вернувшийся из Испании. Их маршрут проходил через Монголию, Сучжоу, Ланьчжоу в Ханькоу.

И здесь подобрались опытные авиаторы, в основном командиры звеньев. Многих из них я помню по именам. Это летчики С. М. Денисов, В. И. Клевцов, А. И. Жаворонков, Синицын, С. Е. Сорокин, А. М. Вязников, А. Н. Разгулов, Савченко, В. Ф. Стрельцов, В. М. Богдан, Румянцев, А. К. Кочерга, штурманы Ф. В. Федорук, А. Г. Поповец, В. И. Кузьмин, Г. П. Якушев, Фомин, В. В. Песоцкий, Г. Лакомов. Правда, экипажи пока не были укомплектованы воздушными стрелками. Первое время их заменяли техники самолетов.

6 Китай вылетели в ноябре. Первую посадку сделали & Кульдже. Там ко мне, как к старшему группы, подходит штурман корабля ДБ-3 Никита Ищенко, только что вернувшийся из Урумчи, и говорит:

— Советую с вылетом на Урумчи повременить. За горами свирепствует снежная буря.

Вначале я последовал его совету, но утром пришел к выводу, что необходимо продолжать путь. В телеграмме, полученной накануне, значилось категорическое требование «не задерживаться». Думаю, справимся, летать вслепую приходилось не раз.

За те три года, что я покинул Китай, трасса не претерпела изменений. По-прежнему не было ни навигационного, ни метеорологического обеспечения полетов. Оставалась надежда только на себя, на свой опыт. Собрав экипаж, я назвал запасные посадочные площадки на случай, если пурга помешает выйти на аэродром назначения. «Быть готовыми действовать самостоятельно!» — таков был наказ командирам экипажей.

Над горами царило относительное спокойствие. Но потом, как и предупреждал Ищенко, мы попали в такую катавасию, что я не на шутку встревожился. Снежные комья ударяли в стекла, самолеты бросало из стороны в сторону. В пурге мы сразу же потеряли друг друга, и каждый действовал на свой страх и риск. Радиостанций на самолетах по-прежнему не было. Долго ли длилась схватка со стихией — трудно сказать, но тогда казалось — вечность. Самолеты, конечно, разбросало как лодки в штормовом море, и они собрались лишь на подходе к Урумчи.

Приземляемся один за другим. Хожу по аэродрому, считаю машины. Слава богу, все целы. Тогда-то я и проникся твердым убеждением: раз уж выдержали такое трудное испытание, сам черт не страшен.

На аэродроме появились летчики-китайцы, которых мне в свое время довелось учить пилотажу. Они сразу же узнали меня.

— Ой, ка-ра-шо! Ой, ка-ра-шо! — восклицали китайцы. Мне было приятно сознавать, что мои бывшие ученики — самостоятельные летчики.

На аэродром приехал начальник школы Ван, учтиво раскланялся.

— Вас приглашает губернатор Шэн.

Встреча с генерал-губернатором длилась недолго. Сохранилось впечатление, что после подавления мятежа он чувствовал себя уверенно, был в хорошем расположении духа.

— В школе, которую вы создали, — сказал он, — продолжатся занятия.

Он же сообщил, что в Синьцзяне начался сбор средств на приобретение в Советском Союзе самолетов-истребителей типа И-16.

Из Урумчи тронулись в путь через день. При посадке в Су-чжоу произошла непредвиденная задержка. Разразилась пыль-

ная буря. Самолеты привязали к вбитым в землю кольям. На этом аэродроме нам пришлось лихо. Только через 15 дней стихла буря, и мы получили возможность следовать в Ланьчжоу.

Еще в Урумчи нам выдали подробные карты местности, по ним мы проследили свой дальнейший путь. Штурманский и инженерный расчеты показали, что, если лететь напрямую, через горы, горючего до Ланьчжоу хватит, если же в обход — не избежать дозаправки. Останавливаемся на первом варианте. По карте без труда можно было установить: горы высокие, случись, что с самолетом — сесть негде.

Ланьчжоу расположен на высоте 1900 м над уровнем моря. Подлетая к нему, мы обратили внимание на два заметных ориентира: р. Хуанхэ, широчайшую водную магистраль, по которой плавало множество джонок, и Великую китайскую стену'. Стена, изгибаясь словно огромная змея, пропадала где-то в сизой дымке гор.

На аэродроме нас встречали представители местных властей, военного командования, любезно предложили осмотреть город. В тот же день на наших самолетах китайцы нарисовали свои опознавательные знаки.

На следующий день нам предстояло отправиться в дальнейший путь — в Ханькоу. Снова тщательно проверяем машины, заправляем горючим. Полет до Ланьчжоу на большой высоте порядком утомил нас, не мешало хорошенько выспаться.

В Ланьчжоу находился базовый аэродром, где сосредоточивали доставленные автомашинами истребители, облетывали их. Здесь же пополнялись основные материальные запасы (горючее, продовольствие и т. д.). Базой руководил полковник Владимир Михайлович Акимов. В страну он приехал еще в 1925 г., владел китайским языком, знал местные обычаи и был здесь, как говорится, своим человеком. Хотя я уже многое узнал о жизни Китая во время пребывания в Синьцзяне, наставления Акимова оказались не лишними.

— Отсюда два воздушных пути, — сказал как-то в разговоре Акимов. — Один, через Сиань и Ханькоу, ведет в центральные районы Китая, другой, через горы, — в 8-ю Национально-революционную армию Чжу Дэ. Не мне вас учить, как летать в горах. Но мой долг напомнить, что они очень коварны. До вас тут один товарищ разбился.

— Кто же? — невольно вырвалось у меня.

— Курдюмов из Брянска. Командир эскадрильи. Не учел, видимо, малой плотности горного воздуха и при посадке погиб.

Зная особенности высокогорных аэродромов, я считал нужным еще раз побеседовать об этом с экипажами.

За несколько километров до Ханькоу видим: в воздухе на разных эшелонах барражируют истребители. Чьи они? В Ланьчжоу нас предупредили: будьте осмотрительны, не исключено столкновение с японцами. Штурманы и стрелки на всякий слу-

чай подготовились к бою. Но встречные истребители, приветливо покачав крыльями, повели нас к аэродрому, остальные продолжили барражировать. Это были китайские летчики.

Совершив над аэродромом круг, идем на посадку. Никаких знаков на земле не выложено, обходимся без них. Короткий пробег по усыпанной гравием полосе, быстрое сруливание в сторону, чтобы освободить дорогу другим. Самолетная стоянка только справа. Слева от посадочной полосы тянется заросшее камышом болото.

Нас встретил комдив Михаил Иванович Дратвин, советский военный атташе в Китае, исполнявший в то время обязанности главного военного советника при Чан Кайши. Вместе с ним на аэродроме находились старший военный советник по авиации полковник Павел Федорович Жигарев, будущий главный маршал авиации, главнокомандующий Военно-Воздушными Силами СССР. С Павлом Федоровичем я был знаком еще по Военно-воздушной академии, где работал летчиком-инструктором. В то время Жигарев был слушателем академии и делал свои первые шаги в авиации. Но уже тогда проявились его способности волевого командира и хорошего организатора.

На встречу прибыли и представители китайского командования — командующий авиацией генерал Чжоу Чжичжоу и переводчик Ван Си.

Наш приезд совпал со встречей нового, 1938 года, и за праздничным столом поднималось немало тостов за дружбу между китайским и советским народами.

Разместили нас в клубе под названием «Джапан» (Японский), где совсем недавно развлекались японские офицеры. В комфортабельном здании множество комнат, в одной из них столовая. В фойе — картины, зеркала. Жилье наше охраняли полицейские, одетые в черную униформу. Местные власти позаботились об ужине и вообще проявляли к нам большое внимание.

Поздней ночью, церемонно раскланявшись с хозяевами, М. И. Дратвин собрал нас в отдельной комнате и предупредил:

— Избегайте местных ресторанов и других значных мест. В городе немало японских агентов. Вот сегодняшнее сообщение: пароход доставит сюда около 200 молодых женщин, преимущественно дочерей русских белогвардейцев. Сами понимаете, для какой цели их сюда засылают.

М. И. Дратвин уехал далеко за полночь. От него, а позже и от авиационного советника в Китае П. Ф. Жигарева я получил информацию о положении на фронтах, о силах японской и китайской авиации.

Япония готовила «большую войну» с Китаем задолго до ее начала. Особое внимание уделялось боевой авиации. Военно-воздушные силы Японии входили в состав ее армии как самостоятельная часть и подчинялись непосредственно императору.

Японская авиация представляла собой внушительную силу — 17 авиационных полков. В ходе подготовки к войне велись усиленные тренировки летного состава, непрерывные полеты над морем, на полный радиус действия, отрабатывалась групповая слетанность. Экипажи бомбардировщиков учились наносить удары по аэродромам противника, осуществлять взаимодействие с наземными войсками. Широко практиковалось перебазирование авиации на новые аэродромы.

В 1936—1937 гг. большинство авиационных частей было оснащено новыми, более совершенными самолетами, обладавшими повышенными скоростью и дальностью полета и огневой мощностью. Так, находившийся на вооружении японской авиации средний бомбардировщик СБ-96 имел бомбовую нагрузку 1 т, радиус действия — 2 тыс. км, скорость — 330 км. Двухмоторный бомбардировщик «Савойя» при бомбовой нагрузке 800 кг мог развивать скорость 380 км в час; одномоторный истребитель И-95 — 300—350 км, а И-96 — до 380 км. Этот самолет, отличавшийся хорошей маневренностью, в основном предназначался для сопровождения бомбардировщиков.

К началу войны на вооружение японской авиации был принят истребитель И-97 (скорость — до 450 км в час). Кроме того, японцы располагали транспортными и разведывательными самолетами. Транспортная авиация широко использовалась для переброски по воздуху боевого снаряжения и продовольствия воинским частям. А главное — японские самолеты имели радиостанции и приборы для ночных полетов.

Иную картину представляла китайская авиация. Их парк машин являлся, по существу, музеем древностей. Китай в то время не имел своей авиационной промышленности и вынужден был покупать самолеты за границей. Англия, Франция, Германия, Италия и США сплавляли туда все старье, давно списанное в их армиях. Устаревшие иностранные самолеты, которые находились на вооружении китайской авиации, значительно уступали японским по всем основным летно-тактическим характеристикам. Японские самолеты превосходили их по вооружению, скорости, маневренности, «потолку» и грузоподъемности. К примеру, английский истребитель с громким названием «Гладиатор» летал со скоростью всего до 200 км в час, запас горючего имел на два часа полета. А американский бомбардировщик «Боинг» летал и того медленнее — 170—180 км в час. Предельное пребывание его в воздухе не превышало четырех часов. Низкие тактико-технические данные имели истребители «Кэртис-Хаук», «Фиат-32», бомбардировщики «Капрони-101», «Фиат-БЗ-3» и др.

Крайне тяжелое положение усугублялось еще и тем, что по своей подготовке китайские летчики уступали японским. В Китае не было ремонтных заводов, не хватало запасных частей к самолетам. Поэтому, когда начались решающие бои за сто-

лицу Китая — Нанкин, из 520 самолетов в строю осталось всего 20.

Эти самолеты свели в отдельный отряд и укомплектовали иностранными волонтерами, которых возглавил американский летчик Винсент Шмидт. Но эти люди прибыли вовсе не для того, чтобы по-настойчивому воевать, и тем более жертвовать собой. Их интересовало другое: высокое жалование, развлечения. Время свое иностранцы проводили в казино, различных увеселительных заведениях и на кортовых площадках.

Разноплеменный отряд волонтеров находился на аэродроме в Ханькоу, и нам приходилось не раз встречаться с его летчиками. Они были одеты в щегольские куртки, ботинки на толстой каучуковой подошве. Своего презрительного отношения к китайцам эти вояки даже не пытались скрыть. Один из волонтеров — американец — спросил меня однажды:

— Неужели вы намерены всерьез сражаться?

— А как же? Затем и прибыли, чтобы помочь китайскому народу в борьбе с японцами.

Волонтер усмехнулся:

— Была нужда рисковать ради дохлого дела.

— Почему «дохлого»? — спрашиваю.

— Все равно Китай войну проиграет, — убежденно сказал юн. — Китайцы совсем не умеют воевать.

— Позвольте с вами не согласиться, — возразил я американцу. — Как бы ни было трудно — китайцы вышвырнут японцев со своей земли.

— Э-э! — присвистнул американец. — Это утопия.

Китайцы не любили волонтеров. Понять их было нетрудно. Эти чванливые щеголи держали себя вызывающе, хотя ни одного боевого вылета так и не сделали.

Трагедия Китая заключалась в том, что политическое и военное руководство страны находилось в руках людей, которые свои эгоистические интересы ставили выше национальных. В армии процветали взяточничество, казнокрадство, бюрократизм, продажность, прямая измена.

Командующего китайской авиацией генерала Чжоу Чжичжоу совсем не беспокоило ее плачевное состояние. Он всячески покровительствовал жуликам и проходимцам, наживавшимся на закупках заведомо негодных самолетов, так как имел от того немалую выгоду. Взятки он брал без зазрения совести. Об этом узнал через китайцев наш авиационный советник Л. Ф. Жигарев. Он-то и настоял перед китайским командованием о снятии Чжоу Чжичжоу с занимаемого поста.

Ответственность за состояние китайской авиации ложилась также на Кун Сянси², который долгое время контролировал закупки самолетов за границей. Находясь в дружбе с главой итальянской военно-воздушной миссии, он принимал от итальянских фирм заведомо негодные самолеты. Когда обнаружили

эти злоупотребления, Кун Сянси был отстранен, однако изменить положение в авиации китайское правительство уже не могло.

Нельзя было всерьез говорить о становлении китайских ВВС, организации отпора японским агрессорам. Китайская авиация как боевая сила к концу 1937 г. утратила свое значение. Японские бомбардировщики разбойничали в небе Китая, по существу, безнаказанно. От бомбардировок особенно страдали крупные города. Зажигательные бомбы вызвали многочисленные пожары, и люди гибли тысячами в огне. Японская авиация буквально деморализовала население и войска.

Советский Союз протянул своему дальневосточному соседу руку помощи. Советские летчики-добровольцы, прибывшие в Китай в конце 1937 г., способствовали резкому изменению положения. У китайского народа появился в воздухе не только «надежный щит», но и «разящий меч».

...На следующий день после прибытия в Ханькоу я был приглашен к военному атташе М. И. Дратвину. В его кабинете присутствовал главный советник по вопросам использования советских летчиков-добровольцев в Китае Павел Васильевич Рычагов, который руководил всей их деятельностью. Это был крепыш, невысокого роста, богатырского телосложения, со смелыми, немного навывкате глазами. Слава о нем пошла с тех времен, когда он сражался с фашистами в Испании. Этому человеку посвятил не один свой очерк журналист Михаил Кольцов. В декабре 1937 г. его избрали депутатом Верховного Совета СССР. П. В. Рычагов одним из первых попросился воевать в Китай.

Здесь же находились военный комиссар А. Г. Рытов и П. ф. Жигарев. Павел Федорович Жигарев охарактеризовал создавшуюся обстановку. Он обратил наше внимание на трудности, с которыми мы неизбежно столкнемся. Противник имел подавляющее численное превосходство в воздухе. У китайцев очень ограниченное число аэродромов, причем крайне примитивных, без современного навигационного оборудования. Для базирования наших самолетов они мало пригодны. Это обстоятельство ограничивает маневренность авиации.

Наиболее опасна бомбардировочная авиация противника, которая с прифронтовых аэродромов способна наносить мощные удары по объектам, находящимся в глубоком тылу. При весьма разветвленной системе шпионажа в Китае японцы обеспечены самой последней информацией о наличии наших самолетов на тех или иных аэродромах и могут нападать на них в самый выгодный момент. Все это усугубляется отсутствием надежной противовоздушной обороны, надежных средств связи, ремонтной базы, а также нехваткой обслуживающего персонала.

Практически полное истребление китайской авиации в са-

мом начале войны, продолжал П. Ф. Жигарев, вынудило задействовать наших летчиков-добровольцев в первые же часы их приземления на отведенных им аэродромах. К примеру, первая группа советских истребителей И-16 (23 самолета), приземлившаяся 1 декабря 1937 г. на нанкинском аэродроме, в течение того же дня 5 раз поднималась в воздух, чтобы преградить путь к городу японским бомбардировщикам. Несмотря на многократное численное превосходство противника, летчики Беспалов, А. Коврыгин, Самонин, Шубич и другие, смело вступив в бой, сбили шесть японских бомбардировщиков. Мы не потеряли ни одного самолета. Велико было ликование китайцев, рассказывал Павел Федорович, когда падали на землю японские самолеты. Населению города сразу же стало известно, что в воздухе советские летчики-добровольцы. Вокруг советского человека, появившегося на улицах города, собиралась толпа. Жители радостными криками выражали нам признательность.

Большую помощь китайским войскам оказала и наша бомбардировочная авиация. В начале декабря 1937 г. в Нанкин прибыла первая бомбардировочная группа СБ, возглавляемая капитаном Н. М. Кидалинским (его заместителем был М. Г. Мачин, который затем стал руководителем группы). Летчики совершили внезапный налет на Шанхай, атаковали скопление судов на рейде и аэродром. Налет был удачным. Был потоплен японский крейсер, повреждены шесть других военных кораблей, сожжено много самолетов противника на аэродроме. Отличились летчики Н. М. Кидалинский, М. Г. Мачин, И. И. Козлов, Несмелов, Скоромников, Н. Сысоев, Аносов, Ф. И. Добыш, Нюхишин, Микитин, Сахонин и многие другие.

Заканчивая рассказ, П. Ф. Жигарев подчеркнул, что наша главная задача — наносить удары по японским коммуникациям, оказывая содействие наземным войскам, бомбить караваны и транспорты противника, и особенно — уничтожать японских бомбардировщиков на аэродромах и авиабазах, запасы горючего и боеприпасов. Одним словом, нужно изменить воздушную обстановку.

П. Ф. Жигарев, а также присутствовавшие при встрече М. И. Дратвин, П. В. Рычагов, А. Г. Рытов пожелали мне и моим товарищам боевых успехов в небе Китая.

...Наша группа бомбардировщиков СБ тотчас же включилась в боевые действия. Мы бомбили аэродромы, транспортные коммуникации, места сосредоточения войск и боевой техники, боевые корабли и другие объекты. Первые налеты нашей авиации явились для японцев полной неожиданностью. Они настолько были уверены в своем господстве в воздухе, что даже не позаботились о системе противовоздушной обороны.

Советские летчики-добровольцы наносили чувствительный урон японским войскам. На некоторых участках фронта после налета бомбардировщиков японское командование было вынуж-

дено приостановить наступление и привести в порядок свои разгромленные тылы. Немалые потери несла и японская авиация.

До прибытия советских летчиков-добровольцев японцы свою авиацию, не только истребительную, но и бомбардировочную, располагали главным образом на прифронтовых аэродромах, чтобы иметь возможность наносить бомбовые удары по глубоким тылам китайцев. Потери, понесенные после налетов наших бомбардировщиков, были настолько велики, что японское командование спешно было вынуждено перебазировать самолеты с прифронтовых аэродромов в глубокий тыл, за сотни километров от передовой.

На боевые задания мы ходили без прикрытия. Истребители отражали воздушные налеты на китайские города. Кроме того, наши СБ, в скорости превосходившие японские истребители, не опасались столкновений с ними. Мощное вооружение позволяло нам самим с успехом отражать нападение. А в случае необходимости мы за счет скорости могли оторваться от противника. Это порождало уверенность в благополучном исходе каждого полета, вдохновляло на новые подвиги. Мы гордились замечательной техникой, созданной трудом советских ученых, конструкторов, рабочих.

Все военно-воздушные силы Китая в то время подчинялись авиационному комитету, действовавшему на правах главного штаба ВВС. Хотя формально во главе комитета стоял Чан Кайши, фактически авиацией командовал его заместитель генерал Мао Панчу. Сильное давление на руководство китайской авиацией оказывала жена Чан Кайши Сун Мэйлин. В своих воспоминаниях С. П. Константинов пишет: «Сун Мэйлин занималась государственными, военными, коммерческими делами. Была секретарем авиационной комиссии, шефствуя над авиацией, попечительницей различных благотворительных обществ... и т. д.». И далее: «За искусственной улыбкой Чан Кайши и внешним обаянием его супруги скрывалось вероломство, полную меру которого испытали на себе наши люди»³.

Советские добровольцы находились на службе в китайской армии и подчинялись китайскому командованию. Тесные контакты с ним осуществлял главный советник П. В. Рычагов, занимавшийся вопросами использования советских летчиков-добровольцев в боевых действиях, через него мы и получали боевые задания. Кроме того, при нашей группе состоял специальный представитель авиационного комитета полковник Чжан, который, в свою очередь, информировал нас о боевой обстановке, обеспечивал всем необходимым, а в ряде случаев и сам давал боевые задания.

Постановка боевых заданий советскими военными советниками значительно уменьшала возможность утечки важной информации о выполняемых боевых заданиях. Тем не менее полностью исключить такую возможность мы, разумеется, не могли. В Хань-

коу наша группа размещалась на территории бывшей японской концессии в клубе и, чтобы попасть на аэродром, нужно было ехать через весь город, на глазах у многочисленных жителей. Очевидно, каждый наш вылет на задание и возвращение с него быстро становились известными японскому командованию. Главное здесь заключалось в том, чтобы сохранить в тайне, какое именно задание мы будем выполнять.

В январе 1938 г. П. В. Рычагов сообщил мне, что на одном из аэродромов Нанкина сосредоточиваются японские бомбардировщики и истребители. Возможно, японцы, узнав о нахождении в Ханькоу группы советских бомбардировщиков, попытаются совершить налет. Необходимо было опередить противника и уничтожить его самолеты. Аналогичное распоряжение поступило и от полковника Чжана.

Поскольку успех операции зависел от внезапности нападения, мы приняли необходимые меры предосторожности. Вечером я собрал летчиков в изолированном от других комнат помещении, поставил у двери часового и подробно рассказал о предстоящем задании.

Мы вылетели еще затемно. В свете луны серебром отливала широкая гладь Янцзы, в ней золотом светились отражения звезд. Иду впереди, за мной немного в отдалении Яша Прокофьев, затем другие. Всего 26 экипажей. Колонну замыкал Вася Клевцов.

Советские самолеты появились совершенно неожиданно для японцев. Видимо, они еще спали, никакого движения на аэродроме не было заметно. Белые самолеты с красными кругами (отличительный знак японцев) выстроились в одну линию, как перед инспекторским смотром. И вот вниз полетели бомбы. Звенья, выдерживая дистанции, сбрасывали смертоносный груз на вражеский аэродром. То там, то здесь вспыхивали пожары. Группа самолетов легла на обратный курс. Внизу в пламени метались люди.

Позже стало известно, что противник понес большие потери. Сгорело 48 самолетов. Аэродромные сооружения были уничтожены, разрушены или серьезно повреждены, уничтожены запасы горючего и боеприпасов. Аэродром на какое-то время был выведен из строя.

Агрессору, убежденному в своей безнаказанности, был дан серьезный урок. Все экипажи нашей группы проявили высокое воинское мастерство, отличную летную выучку. Нам удалось найти правильный тактический ход, позволивший застать врага врасплох.

Только после того как мы закончили бомбометание и легли на обратный курс, японцы пришли в себя. Зенитки открыли ожесточенный огонь. Шапки взрывов повисли справа, слева, сверху. При приближении к Нанкину я заметил, что один из моторов моего самолета начал терять тягу. Температура в сис-

теме охлаждения поползла вверх. Видимо, осколок попал в радиатор и вода вытекла. Пришлось неисправный мотор отключить и лететь на одном, а управление группой передать Прокофьеву.

Дотянуть самолет до Ханькоу нам тогда не удалось. Мотор от перегрузки начал сдавать, высота падала. Ничего не оставалось, как идти на вынужденную посадку. Вижу: впереди — дамба, рядом — болотистый луг. Самолет коснулся травяного покрова и сразу же провалился. Никто из экипажа не пострадал. Где мы? На территории, занятой японцами, или у своих? Утопая по колено в грязи, обошли машину кругом. Она оказалась цела, только завязла в болоте по самый фюзеляж.

Кругом ни души. Вдруг над камышами мелькнула чья-то голова и тут же исчезла. Наконец показался и сам человек. Жестом приглашаем незнакомца подойти к нам. Он, видимо, понял, осторожно вышел вперед, а следом, как по команде, высыпало еще человек триста. Враждебных намерений китайцы не выказывали, потому что видели на самолете опознавательные знаки своей родины.

Спрашиваем:

— Джапан ю мэй ю? (Японцы есть или нет?)

Отрицательно качают головами: «мэй ю» (нет).

Тогда начинаю изображать рукой, как крутят ручку телефона, и называю Ханькоу.

Снова качают головами: связи с Ханькоу нет.

Подхожу к одному из пожилых китайцев и показываю рукой на синюю полоску материи, пришитую к моему комбинезону. На полоске по-китайски значилось, что людям, предъявившим этот знак, необходимо оказывать содействие. Внизу иероглифы скреплены большой красной печатью.

— О-о! — заулыбались китайцы. — Рус, рус!

Перед приземлением я успел заметить, что справа протекает Янцзы. Река отсюда недалеко. Посоветовавшись с членами экипажа, решили попросить китайцев помочь вытянуть самолет из трясины и перекатить его к реке. А там, может быть, удастся разыскать баржу и переправить машину водой в Ханькоу.

Знаками объясняем китайцам, что нужно делать. Несколько человек тут же побежали в деревню, принесли с собой веревки, бревна, доски. Соорудили что-то наподобие настила, приподняли самолет, поставили на колеса. Потом зацепили веревками за стойку шасси.

— А теперь давай!

— Давай, давай! — засмеялись китайцы и хвостом вперед потянули машину к берегу. Их было много, они облепили самолет, словно муравьи, и семитонная громадина с трудом начала подаваться.

С помощью подоспевших из деревни жителей самолет подкатили к берегу Янцзы, сделали сходни и осторожно спустили

его на зыбкую палубу старенькой баржи. Оставалось закрепить колеса, чтобы он не скатился в воду.

Пыхтя и фыркая, к барже подошел маленький катерок. Пожилой капитан, держа фарфоровую трубочку в зубах, заулыбался: видно, ему впервые приходилось транспортировать столь необычный груз.

— Ханькоу? — спросил он.

— Ханькоу, — подтвердили мы.

Капитан вытащил из кармана блокнот, оторвал листок, что-то изобразил на нем иероглифами и заставил меня расписаться. Что я подписывал — не знаю, но капитан аккуратно перегнул бумагу вдвое, положил во внутренний карман тужурки и застегнулся на все пуговицы. Для него, видимо, это был оправдательный документ на перевозку груза. Потом приложил руку к головному убору и ловко перебежал по трапу на катер. Мы устремились было на палубу баржи, но нас вежливо остановили: рекой плыть очень долго.

— Кушать, кушать нада, — тараторили китайцы. — Чифань, чифань.

Нас усадили в весельную лодку и отчалили к противоположному берегу, где виднелся небольшой городишко.

— Уху, Уху, — показывали на него китайцы.

Недалеко от берега стояла приземистая кофейня. Туда нас и привели. Вкусно пахло жареным мясом, ароматным настоем из каких-то незнакомых нам трав. Хозяин кофейни, тучный, с тонкой косичкой на голове китаец, вежливо кланялся, предлагая все новые и новые блюда.

— Из пекла — на курорт, — пошутил Борис Багрецов.

Действительно, здесь было тепло и тихо, хотя в 20 км — линия фронта. Когда мы утолили голод, нас повели в ближайший домик, открыли небольшую комнату. Пол ее был застлан циновками, у стены лежали валики, обтянутые драпировкой. Человек, сопровождавший нас, сложил ладони рук и наклонил на них голову. Это означало: спать, спать...

Пережили мы за день немало, и после вкусного обеда клонило ко сну. Сняли унты, комбинезоны, улеглись на полу. Но не успели сомкнуть глаза, за стеной — шум, треск барабанов, звуки, похожие на глухие выстрелы. Мы вскочили и на всякий случай достали пистолеты. Потом, не зажигая огня, приоткрыли занавеску и видим: по улице неторопливо шагает толпа, у многих в руках бумажные фонарики, хлопушки, факелы.

— Фу, черт. Напугали, — воскликнул техник Купчинов.

Оказывается, китайцы справляли в ту ночь один из своих праздников. Мы снова улеглись, но сон не шел. Вскоре за окном занялся молочный рассвет.

Часа через два тот же сопровождающий принес свежеспеченные лепешки, душистый чай. На поводках он вел трех осликов.

— А это зачем? — невольно вырвалось у меня при виде мирно дремавших животных.

Китаец смешно оседлал палку, показав, что ослики поданы для нас.

— Да я же раздавлю эту скотину, если на нее сяду, — рассмеялся Багрецов. Был он широк в плечах, да и ростом природа не обидела.

В унтах, комбинезонах не только штурман, но и мы выглядели великанами, поэтому от услуг отказались. Зачем понапрасну мучить безответных животных?

До Аньцина нас провожал молодой, худенький китаец. В пути он пытался что-то рассказать, но, убедившись, что мы не понимаем, вышел вперед и начал мурлыкать себе под нос заунывную песню, взмахивая в такт шагам бамбуковой палкой.

— Товарищ капитан, — обратился ко мне Багрецов. — А вдруг китайцы увезут наш самолет не в Ханькоу, а в другое место?

Честно говоря, и я думал об этом. Не очень ли легковерно мы поступили.

— Ручаюсь, что привезут точно в Ханькоу, — постарался я рассеять опасения штурмана.

В городе с помощью провожатого мы разыскали местного губернатора и поведали ему о своих злоключениях. Губернатор принял в нашей судьбе живейшее участие. Он позвонил по телефону в Ханькоу и долго кого-то уговаривал, чтобы прислали самолет. Об этом мы его попросили.

Аэродром находился примерно в 6 км от города. Мы собрались было идти, но губернатор предупредил наше намерение.

— Рикша, рикша, — дважды повторил он известное нам слово.

— Рикша? Нет, — замахали мы руками. Мы категорически отказались от любезного предложения и направились пешком.

На аэродроме в глинобитной фанзе располагалась китайская комендатура. Когда мы вошли в помещение, дежурный офицер встал из-за стола и попросил нас подождать. Потом позвонил по телефону и сообщил, что самолет будет завтра.

Пока он нам объяснял, энергично жестикулируя руками, открылась дверь, и мы увидели в соседней комнате японского летчика. Он что-то говорил китайскому офицеру, пытаясь улыбнуться.

— Ваши летчики его сбили, а мы поймали, когда он спустился на парашюте, — пояснил комендант. Потом спросил: — Что с ним делать?

— Что делать? Решайте сами, — ответили мы. — Он ваш пленник, поступайте с ним согласно китайским законом.

Только вышли за дверь — позади раздался выстрел.

Обращаемся к переводчику:

— Что случилось?

— Вы сказали «закон». Вот по закону и поступили.

На аэродром в Аньцин за нами прилетел на бомбардировщике командир экипажа Савченко. С ним был и штурман.

— Но как же мы впятером втиснемся? — спрашивают командира экипажа.

— Ничего. Машина сильная.

Самолет повел я сам. Предстояло пересечь горный хребет. Погода пасмурная, шел дождь, видимость ограничена.

Но вот и Ханькоу. Встретили нас на аэродроме с большой радостью. Трое суток никто не знал о нашей судьбе. Думали, погибли. И вдруг являемся живыми-здоровыми.

А я сразу с вопросом: пришла ли баржа с самолетом?

— Пока нет, но скоро будет, — постарались успокоить товарищи. Китайцы уже успели передать на аэродром, что самолет плывет по Янцзы, а летчики здоровы и невредимы.

— Только вот в чем вопрос: как мы доставим его на аэродром? — высказал свои опасения инженер П. М. Талдыкин.

Но об этом сейчас думать не хотелось. Я был преисполнен чувства благодарности к капитану катера, который честно сдержал свое слово.

К вечеру на аэродром приехал П. Ф. Жигарев. Он собрал всех участников боевого вылета на Нанкин и объявил благодарность. Рычагов предупредил нас:

— Японцы наверняка попытаются расквитаться за поражение. Будьте готовы к отражению налета на аэродромы.

Рычагов оказал прав. Дня через два с передовых постов воздушного наблюдения поступило сообщение: курсом на Ханькоу идет большая группа вражеских бомбардировщиков. Впереди и выше ее — истребители.

Нам была знакома тактика японцев. Прежде всего они стремились втянуть в бой наших истребителей, чтобы обеспечить свободу действий своим бомбардировщикам. Рычагов, используя опыт боев в Испании, предложил контрмеры. Он разделил истребителей на две группы. Одна из них вступила в схватку с вражескими истребителями, другая неожиданно для врага бросилась на бомбардировщиков. Оказавшись без прикрытия, бомбовозы сбрасывали свой груз куда попало и разворачивались назад. Но многим из них уйти не удавалось. Советские истребители преследовали японцев до тех пор, пока у них хватало горючего. Сбитые японские самолеты местные жители находили потом в плавнях, болотах, на рисовых полях. Захваченных в плен японских летчиков они связывали веревками и доставляли на ближайший аэродром.

...Как только прозвучал сигнал тревоги, мы бросились к своим машинам, чтобы отвести их в безопасное место. Бомбардировщики поднимались в воздух первыми и находились в заранее намеченной зоне, пока шел бой. Истребители взлетали несколько позже. Не было никакого расчета заранее расходовать

горючее, так необходимое для боя, а затем для преследования врага.

Из зоны была хорошо видна вся воздушная баталия между нашими истребителями и японскими. Бой завязался на высоте 2 тыс. м и вскоре распался на несколько очагов. Самолеты то взмывали ввысь, то начинали пикировать или выписывать глубокие виражи. Знойное блеклое небо полосовали светящиеся трассы. Вот загорелся один истребитель, задымил другой, блеснув на солнце крыльями, опрокинулся вверх колесами третий. Чьи самолеты падали — вражеские или наши, издали трудно было установить.

Клубок сражающихся «ястребков» стал постепенно смещаться на юг. **Запас горючего у японцев** кончался, до базы далеко, для них благоразумнее всего было отступить.

Когда мы возвратились на аэродром, на полосе зияли дымящиеся воронки от взрывов бомб, а в стороне что-то горело — самолет или автомашина — не разберешь.

Пришлось уйти на второй круг и ждать, пока приведут в порядок посадочную полосу.

Первым на аэродроме встретил нас инженер Ван.

— Пять самолетов сбили? — спросил я.

— Ага, ага, — радостно закивал китаец.

— А наших?

Ван показал один палец.

После налета на нанкинский аэродром японцы срочно перебазировали свою бомбардировочную авиацию в глубокий тыл. Наша группа практически показала, как в условиях самой неблагоприятной воздушной обстановки можно решать задачу уничтожения вражеских бомбардировщиков.

На войне как на войне. Успешный налет на нанкинский аэродром всех радовал, придавал уверенность, вселял силу и гордость за себя и своих товарищей. Но во время этого налета мы понесли и первые потери. Всех омрачила гибель экипажа летчика Вдовина. Да и я со своими помощниками был на сантиметр от смерти.

Великолепную выучку, высокое боевое мастерство и самоотверженность продемонстрировали в небе Китая советские летчики-истребители, которые, несмотря на численное превосходство врага, сумели добиться на отдельных участках фронта полного господства в воздухе.

Уже в период пребывания нашей группы в Китае была значительно усилена истребительная авиация китайских военно-воздушных сил. В начале января 1938 г. на наньчанский аэродром прилетели 40 истребителей И-16, а затем новая группа советских летчиков во главе с А. С. Благовещенским, в нее входили опытные авиаторы — Б. Бородай, В. Дадонов, Н. Козлов, З. Плотников, Г. Кравченко, А. Шиминас и др.

В Наньчане к тому времени сосредоточились основные силы

китайской истребительной авиации. Летчики-истребители в короткое время продемонстрировали превосходство советской военной школы. При каждой встрече японские асы несли большие потери, моральный дух их катастрофически падал. Все чаще отмечались случаи, когда японские самолеты уклонялись от боя, сбрасывали свой смертоносный груз мимо цели.

Постепенно наши добровольцы освоили театр военных действий и тактику японских военно-воздушных сил. Впервые нами был разработан и применен ряд тактических новинок. Одной из них явилось частое перемещение отрядов и групп с одного аэродрома на другой, что позволяло концентрировать силы на наиболее угрожаемых участках, дезориентировало японскую разведку, путало расчеты японского командования. Теперь каждый вылет японских летчиков встречал эффективное противодействие китайской авиации.

Так, в феврале 1938 г. во время большого налета японцев на Ухань⁴ советские летчики-добровольцы сбили в воздушном бою 12 японских самолетов. Потерпев сильное поражение, японское командование более двух месяцев не решалось посылать туда свою авиацию. Не случайно местное население называло советских летчиков «мечом справедливости».

Но продолжим рассказ о боевых делах нашей бомбардировочной группы. Как уже говорилось, одной из главных задач, поставленных перед нами командованием, было уничтожение японских самолетов, главным образом бомбардировщиков. Выполняли мы и другие ответственные задания. В этой связи вспоминается такой эпизод.

В конце марта 1938 г. группировка японских войск, сосредоточенная на восточном участке Лунхайской железной дороги⁵, начала продвижение на Сюйчжоу, чтобы соединить северный фронт с центральным.

Меня вызвал П. В. Рычагов. Развернув на столе карту, он сказал:

— Японцы продолжают наступление в глубь страны. Резервы они обычно перебрасывают пароходами или самолетами, но основную массу войск и техники направляют по железной дороге. Самое уязвимое для них место — вот этот мост через Хуанхэ, — показал он карандашом. — По нашим сведениям, рядом с ним японцы возвели понтонную переправу.

Рычагов на время отвлекся от карты, прошелся по комнате и добавил:

— • Китайское командование считает, что уничтожение моста сдержит наступление японцев. Их войска на какой-то момент останутся без резервов.

Потом помолчал и, сверкнув глазами, решительно добавил:

— А что, если грохнуть по мосту?

— Грохнуть можно, — отвечаю. — Цель заманчивая. Но ведь далеко.



Группа летчиков, участников воздушных боев над Китаем
(слева направо: А. С. Благовещенский, А. Г. Рытов,
П. В. Рычагов, Ф. П. Польшин)

— Знаю, — согласился Рычагов. — И все же давайте подумаем, как помочь китайцам. Игра стоит свеч.

Мы склонились над картой и стали прикидывать, как это лучше сделать. Без посадки туда не долететь. Значит, нужен промежуточный аэродром.

— Об этом я тоже думал, — сказал Рычагов. — Промежуточным может стать Сюйчжоу. Я договорюсь с китайцами, чтобы доставили туда горючее. Только, — и он приложил палец к губам, — о предстоящей операции ни-ни... Понятно?

Еще бы, во время работы в Китае нам стало особенно понятно, что такое держать язык за зубами.

— А сейчас ваша задача, — заключил Рычагов, — отобрать наиболее опытные экипажи, сделать необходимые расчеты, подготовить машины к вылету.

Рычагов уехал, а я долго еще сидел над картой, обдумывая со всех сторон столь сложное задание. С высоты, как известно, мост — точно тонкая ниточка, и попасть в него — не простое дело.

Мне пришла в голову идея. Посоветовался с инженером Талыкиным, можно ли взять дополнительный груз бомб. Инженер, немного помедлив, ответил:

— Вообще я такого случая не припоминаю. Но уж если очень надо — попробуем сделать расчеты.

Чтобы проверить наши соображения, мы подвесили на один

из самолетов полный боекомплект, затем положили в него еще 36 малых бомб в ящиках. Перегруженная машина тяжело бежала по полосе, пока, наконец, между нею и землей не образовался просвет. Самолет все-таки набрал высоту. Опыт наш удался.

Для налета на мост было выделено три восьмерки бомбардировщиков СБ. Я принял командование этой группой.

Расстояние от нашей базы до цели более 1 тыс. км. Лететь пришлось в основном над территорией, захваченной противником. Весь полет проходил на высоте 5—6 тыс. м в общем спокойно.

Приближаясь к цели, мы увидели, как через огромный железнодорожный мост непрерывной чередой к линии фронта шли эшелоны с войсками и боевой техникой, а через понтонный мост — японская пехота и механизированные части.

Противник не ожидал нас. Ни одного выстрела не было сделано в нашу сторону. Через короткое время под ударами бомб железнодорожный мост рухнул в воду, а остатки понтонного моста поплыли вниз по течению. С ближайшего аэродрома начали подниматься японские истребители, но нас догнать они уже не могли.

На обратном пути снова приземляемся в Сюйчжоу, заправляемся горючим и летим дальше. Только сели в Ханькоу — подбегает представитель китайского командования и показывает распоряжение: следовать в Наньчан. Там нас уже ждал П. В. Рычагов.

— Вы не представляете, какое великое дело сделали, — сказал он. — Вы спутали все карты японского командования. Когда-то они соорудят новую переправу. Наступление неизбежно застопорится.

КУРС НА ТАЙВАНЬ

Ко второй половине января 1938 г. самолетный парк Японии оказался настолько истощенным, что правительству пришлось срочно заключать контракты с фирмами Германии и Италии на приобретение новых самолетов. Иностранные суда с боевой техникой не могли разгружаться в шанхайском порту. Японцы опасались налета советских бомбардировщиков. Поэтому разгрузка производилась на островах, в частности на главной базе военно-воздушных сил Японии — о-ве Тайвань.

Из агентурных данных китайскому командованию стало известно, что на Тайвань прибыл очередной караван с авиационной техникой. Самолеты в разобранном виде в контейнерах доставлены на аэродром. Там же, на стоянках, часть машин уже была собрана и подготовлена к перелету в Шанхай. Завезены большие запасы горючего.

Мы стали готовить воздушный налет на этот объект. В разработку плана включился П. В. Рычагов.

Техники и механики получили задание: тщательно осмотреть бомбардировщики и заправить их горючим. Чтобы все сохранить в строжайшей тайне, решили подвешивать бомбы перед самым вылетом. Основная трудность заключалась в отсутствии вблизи моря удобной площадки для посадки скоростных бомбардировщиков и заправки бензином (расстояние до цели около (1 тыс. км).

— Туда придется лететь напрямую, — сказал Рычагов. — А на обратном пути сядете на заправку вот тут. — И он указал на аэродром Фучжоу, расположенный в горах, в 230 км от цели.

— Учтите, — добавил он, — поблизости от него нет характерных ориентиров. И еще одна трудность. На сухопутных самолетах предстоит лететь над водой. Сами понимаете: случись что — неминуемая гибель.

Японцы летали обычно вдоль линейных ориентиров — железных дорог, рек и т. д. Для нас это исключалось. Мы проложили кратчайший маршрут по прямой.

Когда общие указания стали предельно ясными, я вызвал штурмана группы Ф. В. Федорука, чтобы вместе обмозговать детали выполнения задания. Решили лететь на высоте 4500—5500 м. Мы понимали, что длительное кислородное голодание могло тяжело отразиться на самочувствии и работоспособности экипажей. Но другого выхода не было. На большой высоте увеличивалась дальность полета, поскольку меньше расходовалось горючего. И это обеспечивало успех.

Чтобы ввести японцев в заблуждение, решили вначале пройти севернее острова, потом резко развернуться вправо, снизиться с приглушенными моторами до 4 тыс. м и с ходу нанести удар. Над проливом спуститься еще до 2 тыс. м, чтобы позволить членам экипажей, как говорится, «глотнуть воздуха». Над материком же снова подняться до 4 тыс. м и идти к аэродрому на заправку.

Вместе с нашей группой, насчитывавшей 28 самолетов СБ, ведомых советскими летчиками-добровольцами, к налету на Тайвань готовилась вторая группа из 12 самолетов; в которой наряду с советскими добровольцами были и китайские летчики. К сожалению, ошибки в штурманских расчетах не позволили летчикам этой смешанной группы достичь острова, они вынуждены были прекратить полет и произвести посадку на запасном аэродроме.

Пока летчики, штурманы и стрелки отдыхали, мы с комиссаром группы В. Петровым и Ф. Федоруком изучали карты, составляли схемы, делали необходимые расчеты. Под утро и нам часа два удалось поспать. Проснувшись в назначенный час, собрали экипажи и обсудили детали полета. Техники в это время снаряжали машины боеприпасами.

Все обещало хорошую погоду. Потом вдруг начали наплывать облака. «Может быть, это и к лучшему, — подумал я. — Вражеским зенитчикам наши самолеты не будут видны».

Командиры экипажей доложили, что к вылету все готово. Один самолет остался без воздушного стрелка: тяжело заболел. Что делать? Не хотелось оставлять бомбардировщик на аэродроме. Все-таки сотни килограммов бомб не будут лишними.

Выручил комиссар нашей группы В. Петров.

— Разрешите мне лететь за стрелка, — предложил он.

— Вы же всю ночь не спали, — говорю ему.

И в самом деле, с вечера до самого утра он проверял, как готовятся самолеты к вылету.

— Ничего, выдюжу, — отвечал Петров, по привычке пригладив на голове ежик.

Глядя на этого крепыша, никто не усомнился в нем. Поступок комиссара вызвал новый прилив энергии у летчиков, гордостью за своих людей отозвался в душе каждого.

Начинало светать. Пора. И вдруг тишину нарушило характерное завывание. «Тимбо!» (Тревога!)⁶. На горизонте показались черные точки. Неужели к нам пожаловали японцы? Значит, кто-то передал им о нашем замысле. Откровенно говоря, по телу пробежал неприятный холодок. Ударят — и аэродром взлетит на воздух. Самолеты до отказа заправлены горючим, и бомбы уже подвешены.

Петров спрашивает с тревогой:

— Что будем делать?

Я молчу. Соображаю. Взлететь не успеем, на рассредоточение самолетов времени нет. Если зенитки не отгонят — все пропало.

А самолеты упорно идут на нас. Уже отчетливо видны две девятки. Подаю команду: «Всем в укрытия!», а сам продолжаю наблюдать за воздухом. Вижу, самолеты отворачивают влево — в сторону Чанша и вскоре исчезают за горизонтом. Беда миновала.

Потом мы с Петровым долго ломали голову, почему японцы не дошли до нашего аэродрома: то ли не заметили самолетов (еще не совсем рассвело), то ли получили задание бомбить именно Чанша. Все это так и осталось для нас загадкой.

Проводить нас в дальний и, надо сказать, рискованный полет на аэродром прибыли П. В. Рычагов и А. Г. Рытов, взволнованные не меньше, чем мы.

— Я еще по пути сюда увидел японские бомбардировщики, — со вздохом облегчения сказал П. В. Рычагов. — Ну, думаю, наделают сейчас трам-тарарам. Кричу шоферу: «Жми на всю железку», будто чем-то могу помочь вам. А как увидел, что японцы разворачиваются и уходят в сторону, — плясать был готов от радости.

Все обошлось благополучно. Когда экипажи построились,

П. В. Рычагов обратился к ним с краткой напутственной речью. Б заключение он напомнил, что сегодня 23 февраля — 20-я годовщина РККА, и призвал достойно отметить этот праздник.

По сигналу ракеты 28 тяжело груженных бомбардировщиков один за другим поднялись в воздух. Набираем высоту 5500 м. Сердце бьется учащенно, кружится голова, клонит ко сну — первые признаки кислородного голодания. И тут можно рассчитывать только на собственную физическую выносливость.

Облачность под крылом постепенно рассеивалась. Наконец впереди сверкнула голубая полоска Тайваньского пролива, а за ней выплыл сам остров. С высоты он казался огромным, с желтыми крапинками изумрудом, вправленным в безбрежную гладь океана.

Как и было намечено ранее, мы прошли севернее Тайваня, а затем сделали резкий поворот и с приглушенными моторами начали снижение. Я осмотрелся и пересчитал машины: ни одна не отстала. Вражеских истребителей в воздухе пока не было. Но мы встретили другого врага — облачность. Что делать? Пробиваться сквозь облака или бомбить из-за облаков? Снижаться такой армадой груженных до отказа самолетов было рискованно. Бомбить вслепую, по расчету времени, — можно промахнуться.

Но внезапно облачность как бы разорвало, появилось «окно» и впереди по курсу открылся город, а сбоку — аэродром. Хорошо различались выстроенные в два ряда самолеты, серые, еще не распакованные контейнеры и белые цистерны около ангаров.

Основная база японских военно-воздушных сил выглядела внушительно. Никакой маскировки противник не соблюдал. Видимо, он чувствовал себя в полной безопасности.

Цель все ближе. На белых крыльях самолетов уже проступают красные круги. Штурман моего экипажа Ф. Федорук приготовился сбросить смертоносный груз. «Желаю удачи!» — подумал я, а у самого заныло под ложечкой: вдруг промажет? Тогда и все остальные не попадут в цель. Они же будут равняться по ведущему, а скорректировать нет возможности. А промазать немудрено: Федорук, как и все мы, за время продолжительного напряженного пути (а он, как штурман, прокладывал путь всей группе по незнакомому безориентирному маршруту) устал, к тому же сказывалось кислородное голодание. Что же тогда? «Нет, нет, не может быть!» — стараюсь отогнать от себя сомнения.

Машину слегка трянуло: бомбы пошли вниз. Провожая их взглядом и вижу, как в центре стоянки один за другим взлетают фонтаны взрывов.

«Попал. Молодец, Федорук!» — радуюсь я и со снижением увожу самолет в сторону пролива. За мной следуют остальные экипажи моей девятки, а на цель выходят группы бомбардиров-

щиков, возглавляемые Яковом Прокофьевым и Василием Клевцовым. Вражеский аэродром окутывают дым и пламя.

В небе появляются шапки разрывов. Это огонь японских зенитчиков. Поздно!

Мы сбросили на Тайвань 280 бомб, большинство их попали точно в цель. Наш удар был настолько внезапным, что ни один из вражеских истребителей не успел взлететь.

И вот остров далеко позади. Идем на высоте 2 тыс. м. Дышится легко. Только сейчас я почувствовал, как устал. Руки и ноги словно налиты свинцом. В голове шум.

Впереди все отчетливее вырисовываются коричневатые горы. Тяну штурвал на себя. Самолет снова набирает высоту. Теперь, без бомбовой нагрузки, он особенно послушен. Да и горючего осталось мало.

На аэродром дозаправки вопреки опасениям Рычагова вышли точно. Это была узкая полоса, отгороженная с одной стороны горой, с другой — болотом. Но сели благополучно. Торопяся заправить самолеты горючим, техники просят не задерживаться — не исключен налет.

А Вася Клевцов стоит у своего бомбардировщика и сокрушенно качает головой.

— Случилось что? — спрашиваю его.

— Левый мотор отказал. Еле через пролив перетянул, — отвечает он.

И мне подумалось: надо обладать огромной силой воли и мастерски управлять самолетом, чтобы на одном моторе преодолеть такое огромное расстояние и посадить неисправный бомбардировщик на узкую полосу затерявшегося в горах незнакомого аэродрома.

— • Страшно болит голова, — пожаловался Клевцов.

Я тоже чувствовал тошноту, но крепился. Надо срочно дозаправить машины и улетать, пока японцы не накрыли нас. В некоторых экипажах стрелков заменяли техники. Общими усилиями они быстро привели поврежденный самолет в порядок.

На аэродроме находился военком А. Г. Рытов. Пока мы с ним разговаривали, на стоянку прибежал испуганный китаец и что есть силы закричал:

— Тимбо!

Экипажи сразу же бросились к машинам.

— Федор Петрович! Захвати меня, — попросил Рытов.

Я приказал своему стрелку А. Купчинову перейти в другую машину, а на его место сел Рытов.

Сделал и еще одно перемещение. Обессилевшего от кислородного голодания Синецына посадил рядом со стрелком, его место за штурвалом занял летчик, прилетевший сюда раньше других.

В этот день мы провели в воздухе более семи часов. Когда приземлялись в Ханькоу, начало уже смеркаться. Ко мне подо-

шел представитель командования китайской авиации. В руках он держал атлас. Чтобы уточнить место, куда мы летели, он начал медленно его перелистывать и показывать мне. Открыл один лист — я отрицательно качнул головой. Открыл другой — реакция та же. Наконец, увидев страницу с о-вом Тайвань, я кивнул утвердительно. Китаец почему-то вскрикнул, сел в автомашину и укатил. Мне оставалось только пожать плечами.

Мы не раз спрашивали себя: какими средствами связи пользовались китайцы для передачи сведений о происходящих событиях? Но делали они это довольно быстро, хотя и не имели ни телефона, ни радио.

Недолго оставался в тайне и налет на Тайвань. Когда мы подъехали к дому, в котором жили, нас ожидала толпа народа. Даже полицейские расплылись в улыбке. «Тайвань! Тайвань!» — выкрикивали китайцы, в знак восхищения поднимая большой палец правой руки. Выбежали навстречу наши авиаторы. Они обнимали нас, качали, высоко подбрасывая над головами. И было чему радоваться. Долететь на сухопутных самолетах до Тайваня, нанести бомбовый удар и без потерь вернуться обратно — трудно переоценить этот подвиг! В дерзком налете на вражескую авиабазу проявились лучшие качества наших летчиков, штурманов и стрелков. Не подвела нас и отечественная техника.

Тремя последовательными ударами с воздуха мы нанесли японцам ощутимый урон. По агентурным данным, они потеряли 40 самолетов (не считая тех, что находились в контейнерах); сгорели ангары и трехгодичный запас горючего.

На следующий день, после обеда, я встретил П. В. Рычагова:

— • У китайцев только и разговоров что о налете на Тайвань. Кстати, звонили от генерал-губернатора. В вашу честь сегодня устраивается банкет.

Поздравить советских летчиков с победой прибыла жена Чан Кайши — Сун Мэйлин. Рассказывали, что она назначает и смещает офицеров и генералов, награждает их орденами, производит через своего брата-миллионера⁷ закупки самолетов.

Сун Мэйлин была младшей сестрой вдовы⁸ выдающегося китайского революционера Сунь Ятсена. Образование она получила в Америке, владела несколькими европейскими языками. Сун Мэйлин явилась на банкет в сопровождении небольшой свиты. Она была стройна, миловидна, элегантна.

Меня, как командира группы, Сун Мэйлин усадила рядом с собой. По другую сторону от нее сидел главный военный советник М. И. Дратвин. На банкет были приглашены также П. Ф. Жигарев и П. В. Рычагов; присутствовали командующий китайской авиацией, губернатор Ханькоу и другие официальные лица. Наши летчики, штурманы и стрелки занимали два стола.

Первый тост Сун Мэйлин провозгласила за советских авиаторов-добровольцев, за успешный налет наших бомбардировщи-

ков на крупнейшую военно-воздушную базу противника. От нее мы узнали, что японское правительство отдало под суд начальника этой базы и сместило губернатора Тайваня. Комендант авиабазы покончил жизнь самоубийством.

В разгар банкета официанты, все в черных фраках, принесли огромный торт. На нем цветным кремом было написано по-русски: «В честь РККА. Летчикам-добровольцам». Сун Мэйлин вручила награды и подарки всем участникам воздушного налета на Тайвань.

В одной из газет, вышедших в Ханькоу на английском языке, появилось в те дни любопытное сообщение. В нем говорилось, что группа китайских самолетов, ведомая иностранными летчиками, совершила налет на Тайвань и нанесла японской авиации серьезный ущерб. Там же указывалось, что в налете участвовали американские летчики.

Кое-кто из китайцев, не разобравшись, начал поздравлять Шмидта. Тот воспринял это как должное и с горделивым видом принимал незаслуженные комплименты. А когда выяснилось, что волонтеры тут ни при чем, вдруг встал в позу обиженного, написал рапорт об отставке и отбыл в Сянган (Гонконг). Впрочем, он и так должен был уехать. Эскадрилью волонтеров, как не оправдавшую своего назначения, вскоре расформировали.

Разгром военно-воздушной базы на Тайване вызвал у японцев шок. В течение месяца оттуда не вылетали их самолеты.

В феврале 1938 г. представитель китайского командования передал нам данные о том, что на одну из узловых станций Тяньцзинь-Пукоуской железной дороги регулярно прибывают военные эшелоны. Там скопилось много вражеских войск. Видимо, японцы намерены форсировать р. Хуанхэ.

Мы прикинули расстояние. От Ханькоу до цели по прямой 450 км. Наши самолеты могли бы слетать без посадки туда и обратно. Советуюсь с комиссаром Петровым. Приходим к выводу, что посылать на задание весь отряд пока нецелесообразно. Выделяем 13 экипажей, самолеты снаряжаем фугасными и осколочными бомбами.

Буквально через несколько часов группа вернулась. Ведущий В. Клевцов доложил:

— Разбомбили три эшелона, видели, как из вагонов выбегали солдаты.

Что же, для начала неплохо. Противник, несомненно, понес немалые потери в живой силе.

На следующий день меня вызвали в штаб. Там я узнал, что на аэродроме у узловой станции приземлилась большая группа тяжелых японских самолетов. В 40 км восточнее вражеские войска начали переправу через Хуанхэ.

— Ваше решение? — спросили у меня.

— Решение простое, — ответил я. — Надо бомбить.

Сразу по возвращении в отряд вызываю двух наиболее опыт-

ных командиров звеньев — Степана Денисова и Григория Карпенко и ставлю им задачу:

— Первая ваша цель — аэродром. Если же там не окажется самолетов, нанесите удар по скоплению войск на берегу реки.

Аэродром оказался пустым. Очевидно, японцы успели перебазировать самолеты. Зато переправа шла полным ходом. Первый удар наши экипажи нанесли по скоплению плотов и лодок. Затем начали бомбить вражескую пехоту, сгрудившуюся на берегу. Среди неприятельских войск поднялась паника. Потери японцев были немалые.

На другой день из штаба китайских войск, оборонявших противоположный берег, поступило сообщение, что переправа противника сорвана. Сотни солдат утонули, до самой темноты японцы подбирали убитых и раненых.

По случаю победы местные военные руководители устроили в клубе «Джапан» ужин. У нас для торжества была еще одна причина: вернулся «без вести пропавший» летчик-истребитель Григорий Кравченко. Целого и невредимого, китайцы привезли его на повозке, запряженной быками.

Во время ужина Кравченко рассказывал нам о своих злоключениях, о том, как его подбили японские истребители.

А случилось это так. В воздушном бою Григорию Пантелеевичу удалось сбить один вражеский самолет. Он погнался за вторым. Но неожиданно откуда-то вынырнувшие два японских истребителя взяли его в клещи, и его машина загорелась. Пришлось выбрасываться с парашютом.

— Приземлился прямо в озеро, — рассказывал Кравченко. — Правда, место неглубокое, вода чуть выше пояса. Отстегнув лямки парашюта, тяну полотнище к себе. А из камышей выплывает лодка. Старик китаец толкает ее шестом. Подплыл ко мне, глаза злые, кричит:

— Джапан?

— Какой джапан? — отвечаю. — Русский я, русский.

— Рус? Рус? — сразу повеселел старик. Подтолкнул лодку ближе и протянул руку.

— Ты, Гриша, расскажи, как тебя китаец водкой угощал, — с усмешкой сказал А. Г. Рытов, выезжавший на поиски Кравченко.

— А что тут особенного, — застеснялся Григорий Пантелеевич. — Водка как водка. Только горячая.

— Кое-что ты не договариваешь, брат, — не отступал военком. И, обращаясь к сидящим рядом, продолжал: — Захожу я это в фанзу и вижу: наш Гриша, как богдыхан, сидит на циновке, потом обливается, полотнцем утирается. Увидел меня, глаза сощурил и смеется. А китайцы наперебой угощают его горячей водкой. Он так пришелся им по душе, что еле отпустили. Всей деревней провозжали.

Григорий Пантелеевич Кравченко был выдающимся летчи-

ком нашего времени. С японцами ему довелось еще раз столкнуться на Халхин-Голе⁹. Там он командовал авиационным полком. Позже стал генералом, дважды Героем Советского Союза.

...В числе летчиков-истребителей, храбро сражавшихся в небе Китая, хочется назвать также Селезнева, Зингаева, Демидова, Панюшкина, В. П. Жукотского, Казаченко, И. Г. Пунтуса и многих других. Особенно нравился мне Антон Губенко. В одном из боев он таранил японский самолет, сам остался жив и привел покалеченную машину на аэродром. Всего в воздушных боях над Китаем Губенко сбил семь истребителей и бомбардировщиков противника. Китайское правительство наградило его орденом.

НА ТРАССЕ АЛМА-АТА - ЛАНЬЧЖОУ

Командование японских военно-воздушных сил решило ко дню рождения императора сделать подарок: 29 апреля 1938 г. нанести массированный бомбардировочный удар по г. Ханькоу. Зная, что истребительная группа там малочисленна, японцы, видимо, не сомневались в успехе. Китайское командование через своих агентов своевременно узнало о готовящемся налете и сообщило нашему главному военному советнику. Немедленно были приняты контрмеры: из Наньчана в Ханькоу направилась новая группа истребителей.

Советские летчики встретили японцев на дальних подступах к городу. Бой был долгим, ожесточенным, и результаты его не могли обрадовать императора. Из 54 самолетов противник недосчитался 21. Мы потеряли две машины с нашими дорогими товарищами.

На другой день об этом бое писали все газеты. Правда, ни одной русской фамилии не упоминалось, но нам они были хорошо известны. С замечательной победой мы поздравили А. Губенко, А. Грисенко, С. Грицевца, Г. Захарова, А. Лысункина, А. Благовещенского, А. Душина, И. Пунтуса и др.

Более месяца японские летчики не появлялись в небе Китая. И только потом они отважились пробиться к Ханькоу. Правда, и на этот раз им «крупно не повезло». Из 18 бомбардировщиков и 36 сопровождавших их истребителей 14 было сбито.

В сражениях с японцами боевой опыт приобрели и китайские летчики, прошедшие подготовку под руководством наших инструкторов. В ночь на 20 мая 1938 г. они даже совершили полет над японской территорией, сбросили над о-вом Кюсю и префектурой Осака 1 млн. листовок. Летали они на наших бомбардировщиках СБ. Звено возглавлял Сюй Хуаншэнь. Поздравить китайских и советских летчиков с этим событием приехал Чан Кайши. На аэродром, где мы базировались, прибыло два чер-

ных открытых «паккарда». На передней машине сидел сам генералиссимус. Около командного пункта машины остановились. Я впервые близко видел Чан Кайши, и, должен сказать, он произвел на меня неприятное впечатление. Среднего роста, сутулый, узкие бегающие глаза, приплюснутый нос, под которым топорщилась жиденькая щетка усов. В жестах, манерах было что-то наигранное, театральное.

Предубеждение против Чан Кайши у нас сложилось уже давно. Мы знали, что в военном отношении он на редкость бездарная личность, в политическом — демагог, двурушник и карьерист, люто ненавидевший коммунистов. Недолго пробыли на аэродроме Чан Кайши и его свита. Поздравив летчиков с удачным рейдом на Японские острова, он поспешил удалиться. Больше я его не встречал.

Заключив союз с КПК о совместной борьбе против японских агрессоров, Чан Кайши тем не менее плел против нее всевозможное интриги. Для него народные войска были, пожалуй, страшнее, чем японские. Он отказывался платить военным служащим Красной армии, переименованной к тому времени в Национально-революционную, денежное содержание, лишал ее вооружения.

Однажды мне довелось побывать в расположении 8-й Национально-революционной армии, которой командовал Чжу Дэ, отвезти необходимый ей груз.

На аэродроме меня спросили:

— Сколько килограммов может поднять бомбардировщик?

— Одну тонну.

— • Вот и отлично. Здесь груза как раз около тонны.

— А куда лететь? — спрашиваю.

— • Вот сюда, — указали мне на китайской карте глухое место в горах.

— Там будет речушка, — пояснили товарищи. — Место приземления обозначено полотнищем. Рядом выложен другой знак, показывающий направление ветра.

Вот и все данные, что мы получили перед вылетом.

— Нелегкая задача, — • прошептал Багрецов.

По времени мы должны были прибыть на место примерно через два с половиной часа. Но прошло уже три, вроде бы и речушка обозначилась, а полотнища нигде не видно. Долго кружили над безлюдными горами. Начало закрадываться сомнение — в тот ли район попали. Вдруг штурман кричит по переговорному устройству:

— Справа у подножия горы знак.

Глянул — верно. И направление ветра указано. Оказывается, мы не замечали полотнища, потому что его прикрывала тень от горы.

Делаю заход и сажаю самолет на усыпанную галькой площадку. Подходят представители армии Чжу Дэ, принимают груз

и кладут его на коляски, чтобы по извилистой тропинке увезти в горы.

— Бензин надо? — поинтересовались они.

— Надо.

— Пожалуйста.

За огромным валуном стояли припасенные для нас канистры с бензином. Выливаем его в самолетные баки, прощаемся и улетаем.

...Летать на боевые задания, как убедился читатель, нам приходилось много. Мы выжали из своих самолетов все, что они могли дать. В июне 1938 г. нам предложили перебазироваться на тыловой аэродром Ланьчжоу. Там предстояло произвести ремонт машин, в частности сменить моторы.

Успешные боевые действия в небе Китая прежде всего определялись летным мастерством и боевой выучкой наших летчиков и штурманов. Большую роль играли в боевом обеспечении наших вылетов инженеры и техники, входившие в состав экипажей бомбардировщиков СБ. Эти неутомимые труженики днем и ночью готовили самолеты к боевым вылетам, а если требовалось, садились вместо стрелков за ШКАСы¹⁰ и летали на боевые задания.

Среди добровольцев-москвичей в нашей группе был мой соратник по академической авиабригаде борттехник Вася Землянский. Я знал его еще с 1928 г., когда мы оба были курсантами Вольской авиашколы. Это был весельчак и музыкант, любимец всех курсантов и командиров школы. Он и здесь, в сложных боевых условиях, никогда не расставался с губной гармошкой. Этот «воздушный музыкант» налетал в небе Китая более 100 часов.

Самых добрых слов заслуживают инженеры и техники Петр Михайлович Талдыкин, успешно выполнявший обязанности инженера нашей группы, Алексей Кузьмич Корчагин, ныне доцент, кандидат военных наук, полковник в отставке. Андрей Купчинов, который летал вместе со мной на боевые задания и обслуживал мой самолет, Анатолий Сорокин, Андрей Курин, Федор Алабугин, Иван Кытманов, Степан Воронин, Михаил Аксенов, Василий Афанасьев, Григорий Захарков, Николай Зезюлин и др.

...В Ланьчжоу нас ждало новое распоряжение: самолеты передать очередной группе советских летчиков-добровольцев, возглавляемых Т. Т. Хрюкиным, а самим вернуться на Родину.

В Москву мы прибыли в начале июля и разместились всей группой в Хамовнических казармах. Нам предложили написать подробные отчеты о боевой деятельности в Китае. Этот материал представлял большую ценность для подготовки наших Военно-Воздушных Сил.

Состоялась памятная встреча с начальником ВВС А. Д. Локтионовым, а также другими руководителями авиации. Нас горя-

чо благодарили за добросовестно исполненный долг, представили к наградам. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 ноября 1938 г. мне было присвоено звание Героя Советского Союза.

По инициативе заместителя начальника ВВС Я- В. Смушкевича из летчиков, воевавших в Испании и Китае, была создана инспекция. В ее задачу входило обобщать, внедрять в частях боевой опыт, разрабатывать соответствующие руководящие документы. Начальником инспекции назначили Героя Советского Союза А. К. Серова, а меня — заместителем по бомбардировочной авиации.

В инспекцию вошли также М. Якушин, Б. Смирнов, И. Лакеев, В. Клевцов, И. Душкин и др.

Но проработал я там недолго. Меня снова пригласили в одно из управлений Генштаба:

— Политбюро ЦК ВКП(б) приняло решение оказать Китаю еще более широкую военную и материальную помощь. Под Алма-Атой создана специальная база. Оттуда через границу будут переправляться самолеты, вооружение, боеприпасы. Начальником базы назначен полковник Грязнов, вы — его заместителем и начальником авиационной трассы.

Вручили документы, пожали руку, а на прощание сказали:

— На авиатрассе много неполадок. Наведите там порядок. От ее бесперебойной работы будет во многом зависеть своевременная доставка грузов Китаю.

Условия работы на трассе были очень тяжелыми. От Алма-Аты до конечного пункта Ланьчжоу было размещено 11 авиабаз. Все аэродромы имели грунтовое покрытие, кругом горы. После дождей на аэродромы с окружающих гор вместе с водой наносило много крупных камней. Перед полетом, а нередко и каждый день приходилось собирать эти камни. Для выполнения этой тяжелой работы китайские власти привлекали местное население.

Я приступил к работе на авиатрассе в октябре 1938 г. Вместе со мной в Алма-Ату приехали военный комиссар трассы И. Д. Ветлужинский, главный инженер З. А. Иоффе, штурман П. Т. Собинов, гражданский летчик на самолете ДС-3 Ф. М. Коршунов и др.

Наша основная задача состояла в обеспечении регулярной поставки китайским военно-воздушным силам советских самолетов. Надо было, несмотря на технические трудности и нелегкие природные условия, обеспечить прием и подготовку к полету на аэродромах трассы самолетов и экипажей советских летчиков.

Протяженность трассы составляла около 3 тыс. км. На всем этом огромном расстоянии отсутствовали надежные средства не только воздушной, но и наземной связи. Здесь не было и характерных ориентиров, пригодных для определения местонахождения

яия самолета. Единственная грунтовая дорога с воздуха была плохо заметна. Движение на этой дороге было малоинтенсивным, к тому же частые пылевые бури, которые в этом районе были обусловлены близостью пустыни Гоби, делали ее практически невидимой.

На каждой промежуточной базе были созданы советские авиационные комендатуры, работали авиационные специалисты, имелись горючее и другие заправочные материалы, а также запасы продовольствия. Через комендатуры осуществлялась связь с местными китайскими властями.

В мою задачу как начальника авиационной трассы входило обеспечение не только безопасности перегонки, но и сборки самолетов. Для этой цели были организованы две сборочные базы. Одна из них функционировала в районе Алма-Аты. На сборке бомбардировщиков СБ трудилась целая бригада рабочих авиационного завода. С рабочими этого завода мне приходилось встречаться ранее, когда я осваивал там самолет СБ под непосредственным руководством В. А. Окулова, который впоследствии стал директором завода и проявил выдающиеся организаторские способности, особенно во время войны. Позднее на этом заводе я получал самолеты СБ для ВВС. Сплоченный, самоотверженный коллектив рабочих, техников и инженеров в любых, даже самых трудных, условиях выполнял поставленную задачу. И здесь, в Алма-Ате, рассматривая свою работу как почетное и ответственное задание Родины, рабочие круглосуточно не покидали своих рабочих мест, делая небольшие перерывы лишь для приема пищи и короткого отдыха. Многие из них, невзирая на труднейшие условия суровой зимы, в несколько раз перевыполняли нормы выработки.

Каждый собранный самолет я был обязан лично облетать, проверить вооружение и оборудование. За его техническую и боевую готовность я нес ответственность вместе с приемщиком при заводе инженером Н. П. Селезевым, с которым мы работали очень дружно.

После облета и проверки все самолеты данной партии передавались экипажам советских летчиков-добровольцев и затем отправлялись по авиатрассе в Ланьчжоу.

Однажды мне пришлось лидировать группу самолетов-бомбардировщиков ДБ-3А, которые летели в Китай под руководством Г. А. Кулишенко и комиссара С. Я. Федорова. Находившиеся на трассе аэродромы не смогли принять эти машины, их взлетная полоса была слишком короткой. Ближайший китайский аэродром, пригодный для посадки этих машин, находился в Аньси, т. е. на расстоянии около 2 тыс. км. Но такое расстояние мой СБ без посадки не мог преодолеть. Пришлось всей группой лететь до Урумчи, где я пересел на другой, специально подготовленный самолет СБ. При этом остальные самолеты ДБ-3 делали круги над аэродромом, ожидая меня.

Вторая сборочная база была организована в Хами, на границе пустыни Гоби. Здесь собирали истребители И-15 и И-16. До Хами их транспортировали на автомашинах в разобранном виде в сопровождении наших летчиков-добровольцев. Собранные истребители принимали и облетывали сами летчики-истребители, а затем на бомбардировщике СБ я лидировал их до конечного пункта авиатрассы—Ланьчжоу. Однажды мне пришлось вести группу из 40 истребителей, которую возглавляли известные советские летчики С. П. Супрун и К. К.- Коккинаки.

Всего за время моей работы на трассе в Китай мы переправили 400 боевых самолетов. Ни один из них не потерпел аварии.

В боях за свободу китайского народа советские летчики-добровольцы проявили героизм и самопожертвование. В этом мы видели свой интернациональный долг, долг коммунистов и советских патриотов.

Немало советских летчиков-добровольцев отдали жизни, сражаясь на китайской земле. Навечно останутся в памяти народной имена замечательных советских летчиков — Бдайциева, Бушина, Воробьева, И. Гурова, Г. Кулишенко, П. Муравьева, К. Опасова, В. Петрова, Резинки, Румянцева, Рахманова, С. Смирнова, Е. Сухорукова, Фомина. Шустера и многих других, погибших в боях за свободу Китая. Всего в Китае в период японо-китайской войны погибло около 200 советских летчиков¹.

Это о них гласит надпись на обелиске, воздвигнутом в центральном парке Уханя: «Память о советских летчиках будет вечно жить в сердцах китайского народа. Пусть этот благородный дух пролетарского интернационализма, присущий рабочему классу, всегда развивает и укрепляет братскую нерушимую дружбу китайского и советского народов».

Коротко об авторе. Ф. П. Польшин (род. в 1906 г.)—генерал-полковник авиации в отставке, Герой Советского Союза. Член КПСС с 1929 г. В 1931 г. окончил школу военных летчиков. В 1933—1934 гг., выполняя задание Советского правительства, в составе группы советских военных специалистов принимал участие в боевых действиях в Китае, в создании и укреплении китайских военно-воздушных сил. В 1937—1939 гг. в качестве летчика-добровольца сражался в Китае—против японских захватчиков, командовал авиационной бомбардировочной группой. С первого дня Великой Отечественной войны — непосредственный участник военных действий на Брянском, Северо-западном, 1-м и 2-м Белорусских фронтах. Командовал авиационной дивизией ВВС Брянского фронта, 6-й воздушной армией. С 1944 по 1947 г. — командующий ВВС Войска Польского, затем занимал ряд командных должностей в Советских Вооруженных Силах. Ф. П. Польшин избирался депутатом Верховного Совета ряда республик нашей страны, был членом ЦК компартии Латвии, делегатом XIX съезда партии.

¹ Великая китайская стена — самый древний памятник китайского зодчества, сохранившийся до наших дней. Первые участки стены начали сооружаться в глубокой древности, когда отдельные царства строили на своих границах укрепления для защиты от северных кочевых племен. Интенсивное

строительство стены велось при династиях Цинь (246—207 гг. до н. э.) и Хань (206 г. до н. э. — 220 г. н. э.).

² Кун Сянси (1881—1967)—реакционный китайский политический деятель, один из лидеров гоминьдана. В 1927—1932 гг. — министр промышленности и торговли в нанкинском правительстве, в 1933—1944 гг. — министр финансов и директор Центрального банка Китая. Одновременно в 1938 г. был председателем Исполнительного юаня (премьер-министр), в 1933, а также в 1939—1945 гг. — заместителем председателя Исполнительного юаня. После образования КНР бежал в США.

³ С. П. Константинов. Страницы прошлого. — На китайской земле. Воспоминания советских добровольцев. 1925—1945, с. 352.

⁴ Ухань состоит из трех городов — Ханькоу, Учана и Ханьяна.

⁵ Лунхайская железная дорога (длина—1380 км) протянулась в широтном направлении с востока на запад от гавани Ляньюнь (через Сюйчжоу — Кайфын — Сиань) до станции Тяньшуй.

⁶ Тревога по-китайски «цзинбао». Транскрипция автора отражает произношение этого слова на местном диалекте.

⁷ Речь идет о Сун Цзывэне (1894—1971), одном из руководителей гоминьдана. Принадлежал к «четырем семействам» (вместе с Чан Кайши, Кун Сянси, братьями Чэнь Лифу и Чэнь Гофу), которые после поражения революции 1925—1927 гг. в Китае возглавили реакционную гоминьдановскую верхушку. В 1928—1931 гг. был министром финансов и председателем Исполнительного юаня, в последующие годы — управляющим Центрального банка, председателем совета директоров Центрального банка, министром иностранных дел, вновь председателем Исполнительного юаня (1945—1947), губернатором пров. Гуандун. После разгрома гоминьдановской диктатуры бежал в США. Умер в Сан-Франциско в апреле 1971 г.

⁸ Имеется в виду Сун Цинлин (род. в 1890 г.) — видная государственная и общественная деятельница Китая. В период войны 1937—1945 гг. Сун Цинлин активно выступала против капитулянтской политики гоминьдановского правительства, за сплочение всех национальных сил Китая для сопротивления японским агрессорам. После образования КНР была избрана заместителем председателя Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей.

⁹ В мае — августе 1939 г. в районе р. Халхин-Гол (МНР) японские милитаристы развязали советско-японский вооруженный конфликт с целью захватить территорию МНР и создать выгодный плацдарм для нападения на советский Дальний Восток. Красная Армия защитила территорию МНР, действуя на основе договора о взаимопомощи между СССР и МНР. В результате активных боевых действий Красной Армии японские войска, вторгшиеся на территорию МНР, были разгромлены.

¹⁰ ШКАС — скорострельный авиационный пулемет конструкции Шпитального и Комарницкого, установленный на самолете СБ.

¹¹ См. История второй мировой войны. 1939—1945. Т. 2. М., 1974, с. 74.

В СРАЖАЮЩЕМСЯ КИТАЕ

В ДАЛЕКИЙ КРАЙ

Поезд на Алма-Ату отправлялся в полдень. Мы приехали на вокзал за полчаса до отъезда. После военного обмундирования, к которому каждый из нас привык за долгие годы армейской службы, мы неловко чувствовали себя в гражданской одежде. Казалось, и теплое пальто с меховым воротником сидит мешковато, и велюровая шляпа еле держится на голове.

Было холодно, под ногами скрипел снег. На перроне, как всегда, царило оживление. Пассажиры с мешками, чемоданами спешили занять свои места.

Мы стояли рядом со спальным вагоном прямого сообщения, зябко поеживаясь. Алексей Благовещенский по авиационной привычке посмотрел в небо и по каким-то только ему известным признакам определил:

— Завтра будет мороз с ветром.

Благовещенский был летчиком-испытателем. В метеорологии он разбирался превосходно.

— • А вот и Мария моя приехала! — воскликнул Павел Васильевич Рычагов и поспешил к невысокого роста женщине.

Мария Нестеренко — жена Рычагова — тоже была военной летчицей. Она приехала проводить мужа. Мы поздоровались с ней. Вскоре к нам подошел пожилой незнакомец в черном пальто и шапке-ушанке с кожаным верхом. Обращаясь к Рычагову, спросил:

— Вы старший группы?

— Так точно! — отозвался Рычагов.

— Здравствуйте! — Окинув нас приветливым взглядом, незнакомец крепко пожал каждому руку. — Мне поручено передать вам билеты и проводить. Поедете в международном вагоне.

Через минуту мы увидели над толпой папаху заместителя начальника Военно-Воздушных Сил РККА Якова Владимировича Смушкевича. Ему вежливо уступали дорогу. Шел он неторопливо, вразвалочку, приветливо кивая головой знакомым. Накануне Смушкевич беседовал с нами, и теперь мы были рады, что он приехал нас проводить.

До отхода поезда оставалось несколько минут.

— Ну что ж, друзья, — широко улыбаясь, сказал Смушке-



А. Г. Рытов

вич. — Все, что следовало сказать, сказано. Счастливого пути. Возвращайтесь с победой.

Яков Владимирович крепко, по-мужски обнял каждого из нас и расцеловал. Я заметил, как тяжело ему расставаться с нами. Глаза его повлажнили. Видно, сердце боевого авиационного командира рвалось туда же, где через некоторое время предстояло быть нам. Поборов минутную слабость, он снова дружески улыбнулся и помахал рукой.

Из тамбура мы долго еще смотрели на Смушкевича. Его могучая фигура в черном кожаном реглане даже издали выделялась среди других провожающих.

Ритмично застучали на стыках рельсов вагоны, за окном поплыли милые сердцу подмосковные пейзажи. Поезд, сигналя на полустанках, набирал

скорость. Зимний день короток. Не заметили, как наступили сумерки.

За прошедший в хлопотах день каждый из нас порядком устал, но спать не хотелось. Возбуждение от недавнего расставания с друзьями долго не проходило. Волновала и неизвестность: что ждет нас в далекой стране, куда мы держали путь? Ведь не в санаторий ехали, а на войну.

— Ну-с, джентльмены, — шутливо сказал Рычагов, выходя из купе, — приглашаю вас в ресторан. Русский человек на голодный желудок спать не ложится.

Боевой летчик, он привык быстро осваиваться в любой обстановке, всюду чувствовал себя как дома. Всего два месяца назад П. В. Рычагов вернулся из Испании, где дрался в небе с фашистами. Заслужил два ордена Ленина и звание Героя Советского Союза. Несмотря на молодость, он уже с избытком понюхал пороху, и мы смотрели на него с благоговением.

Теперь судьба кадрового военного снова бросала его в пекло войны, только на другой конец света. Но Павла Васильевича это, видимо, ничуть не тревожило. Он был бодр, даже шумлив, неистощим на всякие выдумки.

За стол рядом с Рычаговым сел его товарищ по авиационной школе и службе в строевой части Коля Смирнов. Этот тихий

с виду парень в воздухе был настоящим орлом. Не случайно Павел Васильевич настоял, чтобы Колю отпустили вместе с ним. Он любил Смирнова, верил в него.

Рядом со мной за столом сидел А. С. Благовещенский, уже известный в стране летчик-испытатель. Самолеты, особенно истребители, он знал в совершенстве, поражал всех удивительным хладнокровием в воздухе, виртуозной техникой пилотирования. Не один раз при испытании новых машин он попадал в ситуации, когда гибель казалась неминуемой. Однако быстрая реакция, выдержка, точный расчет, безупречное мастерство всегда помогали ему выходить победителем. Правда, боевого опыта у него пока не было, но ведь не сразу же становятся воздушными асами.

Наполнив рюмки коньяком, Рычагов встал и с торжественностью в голосе сказал:

— Друзья! Предлагаю выпить за боевую дружбу!

Его густые брови сошлись над переносьем. Большие серые глаза стали задумчивыми. Глубоко вздохнув, словно не хватало воздуха, он тихо добавил:

— • Нет ничего сильнее этого чувства.

В свой вагон мы вернулись поздней ночью. Но спать легли не сразу. Рычагов долго рассказывал нам о боях в Испании, о людях, с которыми свела его нелегкая фронтовая судьба.

Потом он тихо, чтобы не разбудить пассажиров, продекларировал слова ставшей популярной песни из кинофильма «Истребители»:

В далекий край товарищ улетает,
Родные ветры вслед за ним летят;
Любимый город в синей дымке тает,
Знакомый дом, зеленый сад и нежный взгляд...

Эта песня очень точно выражала наши чувства. Мы мчались в далекий край, а следом за нами неслись ветры Родины. И любимый город Москва совсем недавно растаял в синей дымке. Там остались наши родные. Когда-то мы с ними свидимся и встретимся ли вообще?

Пожелав товарищам спокойной ночи, мы с Алексеем Благовещенским ушли в свое купе. Я разделся, укрылся одеялом, но сон не шел. Мерно постукивали колеса, за окном свистел зимний ветер.

Нахлынули воспоминания. Ожили в памяти шумная, припорошенная снегом Москва, деловая суета перед отъездом, расставание на Казанском вокзале. Потом вспоминалась беседа с начальником Политического управления РККА армейским комиссаром 2-го ранга Петром Александровичем Смирновым. Я знал, что это кадровый военный, участник гражданской войны, крупный политработник, сын рабочего, в прошлом столяр. Но встречаться мне с ним еще не приходилось.

Вызов к Смирнову явился для меня неожиданным. Я был батальонным комиссаром, учился на курсах. Почему мной вдруг заинтересовался сам начальник Политуправления Красной Армии?

П. А. Смирнов встретил меня приветливо. Пожал руку, усадил напротив себя в кресло и, испытующе посмотрев, неторопливо спросил:

• — Как у вас идет учеба?

— Нормально, товарищ армейский комиссар.

— Когда заканчиваете?

— Через несколько дней.

Смирнов раскрыл папку с моим личным делом, неторопливо перевернул несколько страниц и задал вопрос, которого я совершенно не ожидал:

— Не хотели бы поехать на фронт?

«О какой войне он говорит?» — удивленно подумал я.

Бои шли в Испании. О них я знал по замечательным очеркам Михаила Кольцова и Ильи Эренбурга. Потом вдруг вспомнил, что и в Китае война. Куда предлагает поехать армейский комиссар?

Мысленно я не раз представлял себя на огненных полях Гвадалахары или на многострадальной земле Китая, всем сердцем был со своими далекими братьями на Западе и Востоке. Но теперь уточнять вопрос комиссара счел излишним. Ответил просто:

— Я готов.

Отложив мое личное дело в сторону, Смирнов многозначительно продолжал:

— Ехать надо далеко за пределы нашей Родины. Связи с нами, а значит, и указаний сверху не будет. Все придется решать самому, на месте. Так что подумайте, прежде чем дать окончательный ответ. С женой посоветуйтесь. Семья, конечно, будет обеспечена.

Смирнов встал и, заложив руки за спину, грузно прошелся по кабинету. Потом остановился рядом, взял меня за плечо и еще раз повторил:

— Подумайте хорошенько. Мы не неволим. О месте, характере и условиях работы поговорим в следующий раз.

На другой день я снова пришел на прием к Смирнову. Он открыл стол, достал какую-то бумажку и, пробежав ее взглядом, сказал:

— • Раскрою вам «карты». Речь идет о Китае. Мы намерены послать вас комиссаром авиационной группы. Своих летчиков у китайцев почти нет, самолетов тоже. Советское правительство из чувства интернациональной солидарности решило оказать Китаю военную помощь в борьбе с японцами. В первую очередь авиацией. Одна наша эскадрилья уже там. Скоро их будет больше. Как комиссару, вам предстоит сложная работа.

Смирнов встал, в задумчивости прошелся по кабинету и продолжал:

— Скажу по секрету: Чан Кайши просил у нас летчиков, а не комиссаров. Понятно? Будете представляться там главным штурманом. Надеюсь, это тоже вам ясно.

Пригласив меня к карте, Смирнов показал примерное очертание фронтов, высказал свои предположения о намерениях японского командования. Потом он долго говорил о политических аспектах японо-китайской войны.

— Обстановка там сложная, — сказал он в конце беседы. — Нашим летчикам приходится нелегко. И от того, как вы вместе с товарищами Рычаговым и Благовещенским сумеете сплотить коллектив, наладить контакты с местными властями, населением и китайскими военными, будет зависеть многое. Никогда не забывайте, что вы представители великого Советского Союза, держитесь с достоинством.

В тот же день мы с Рычаговым побывали на приеме и у заместителя начальника ВВС Якова Владимировича Смушкевича.

— Японская армия превосходит китайскую в технике. Особенно досаждают ее авиация. Советские летчики, прибывшие на помощь Китаю, находятся сейчас в Нанкине, сражаются храбро. Но их пока мало. Есть потери. Будем усиливать помощь Китаю в его национально-освободительной борьбе. На вас возлагается руководство боевой деятельностью нашей авиации. Это задание партии, приказ Родины.

Смушкевич говорил лаконично, сопровождая речь выразительными жестами. Он познакомил нас с тактикой японской авиации, дал немало ценных советов.

— • Японцы действуют по шаблону, — заметил Яков Владимирович. — И это потому, что они еще не встречали сколько-нибудь серьезного сопротивления в воздухе. Вы должны противопоставить им свою более гибкую тактику. Павел Васильевич Рычагов, думаю, прекрасно понимает, о чем я говорю, он воевал в Испании и знает цену хитрости, дерзости, умению навязать свою волю противнику.

Вечером, возвратившись в гостиницу, я долго думал о важности тех задач, которые перед нами поставлены. Как-то сложатся наши взаимоотношения с китайскими властями, с военачальниками? Какова будет моя роль как политического работника в этой сложной обстановке? Как мы будем обеспечивать боевую деятельность летчиков? Ведь создавать партийные и комсомольские организации там нельзя.

Трудности усугублялись еще и тем, что никто из нас не знал китайского языка, тамошних обычаев и нравов. Все надо было изучать на месте.

А что нам вообще было известно о Китае? Я знал, что это великая страна, с населением более 400 млн. человек, что там есть огромные пустыни и горы, многоводные и капризные реки

Хуанхэ и Янцзы, что недостаток земли вынуждает китайцев плавать и жить на джонках, ловить рыбу и даже выращивать в этих лодках овощи. Наши представления о Китае, по существу, не выходили за рамки учебника средней школы. Позже я кое-что слышал о Сунь Ятсене, У Пэйфу¹, Чжан Цзолине², Чан Кайши.

Многое было известно также о перелете советских самолетов по маршруту Москва — Пекин в 1925 г., о Кантонской коммуне³, о 8-й армии Чжу Дэ⁴. Знания оказались разрозненными, бессистемными и не давали истинного представления об этой большой и загадочной стране.

Мало помогла мне и книга «Записки волонтера», написанная комкором В. М. Примаковым под псевдонимом Генри Аллен⁵.

Утешало одно: я буду с боевыми друзьями. На месте во всем разберемся. В конце концов за плечами у каждого немалый опыт партийной и командирской работы.

«В Алма-Ате вас встретят», — предупредили нас еще в Москве. И действительно, едва поезд остановился, к вагону подошли двое мужчин. Они представились и любезно пригласили к стоящей за изгородью автомашине.

— Поручено узнать, — спросил один из них, — где вы желаете остановиться на ночь: в здешней гостинице или на даче?

— Останемся в гостинице, — ответил Рычагов. — Завтра рано вставать. Как, товарищи?

Мы не возражали.

Вечером к нам в гостиницу пришел начальник базы и авиационной трассы, связывающей Советский Союз с Китаем, Адам Залевский. Каждый из нас хорошо знал этого великана с добрейшей душой. Он щедро отдавал людям и теплоту своего сердца, и опыт, и знания, накопленные за долгие годы службы в авиации.

У Залевского яркая биография. Родился он в 1895 г. В 1918 г. вступил в коммунистическую партию. Участвовал в боях с басмачеством, за что награжден орденом Красного Знамени. У всякого человека свое призвание. Залевского позвало небо. Без полетов он не мыслил своей жизни и вскоре стал одним из лучших летчиков нашей страны. Куда только судьба не забрасывала Адама Залевского! Он летал над просторами Сибири, над горами Памира и Гиндукуша, повидал с высоты многие города Европы, командовал авиационными частями.

Потом Залевскому сказали: хватит бороздить небо, лучше готовьте кадры и самолеты для Военно-Воздушного Флота. Его назначили командиром авиабригады при научно-испытательном институте ВВС. Но бывалого летчика трудно было удержать на земле. Он по-прежнему рвался в небо. 3 декабря 1931 г. Залевский первый поднял в воздух тяжелый самолет конструкции А. Н. Туполева — ТБ-1. Под крыльями гиганта крепились два самолета И-4 П. О. Сухого. В их кабинах сидели летчики-испы-

татели Валерий Чкалов и Александр Анисимов. Это был уникальный опыт использования истребителей.

Под руководством Залевского воспитывались и расправляли свои могучие крылья такие летчики-самородки, как В. П. Чкалов, В. К. Коккинаки, С. П. Супрун, В. А. Степанченко, В. К. Евсеев. Эти крылатые богатыри потом возвеличили славу нашего Военно-Воздушного Флота.

...Адам Залевский, когда его назначили начальником базы и трассы, был уже в годах и не мог выполнять своих обязанностей в научно-исследовательском институте. «Изъездился июнь», — горько шутил он о себе.

Залевскому предлагали уйти на пенсию, но он не представлял, как это можно жить и не слышать гула авиационных моторов, не видеть крылатых машин.

— Любую работу дайте, только не отлучайте от авиации, — взмолился Залевский.

Ему пошли навстречу. Так он оказался в Средней Азии. Годы посеребрили ему виски, прорезали морщины на его лице, но душой он по-прежнему оставался молодым. Вот и теперь, явившись к нам в гостиницу, Залевский словно наполнил ее светом и бодрящим шумом. Человек с острым взглядом и богатой памятью, он знал множество интересных и поучительных историй, умел мастерски их рассказывать.

Позже, на фронтах Великой Отечественной войны, судьба не раз сводила меня с людьми типа Адама Залевского. Веселые, жадные до жизни, они и сами никогда не унывают и заражают других оптимизмом. Особенно ценны такие люди в боевой обстановке. В тяжелую минуту они помогут преодолеть усталость, побороть страх, укрепить уверенность в победе над врагом.

...Утром мы прибыли на аэродром. Там уже стоял готовый к вылету самолет ТБ-3. На нем нам предстояло добраться до Китая. Вездесущий и заботливый Адам Залевский приехал на стоянку еще до рассвета и приготовил для нас все необходимое.

Но вылет задерживался. Дежурный сообщил, что горы на маршруте Кульджа — Хами закрыты облаками. Самолеты в то время не имели оборудования, которое позволяло бы летать в любых условиях, и нам пришлось смириться.

С вышки командного пункта мы заметили группу людей, которые, судя по всему, не имели никакого отношения к обслуживанию полетов.

— Кто такие? — поинтересовались у Залевского.

— Добровольцы, — ответил он. — Их надо разместить на трассе Кульджа — Ланьчжоу, чтобы они встречали и обслуживали экипажи. А они вот здесь сидят. И уже давно. Приходят сюда каждое утро и упрашивают, чтобы я их отправил с какой-нибудь оказией.

Мы решили поговорить с комиссаром трассы Василием Ивановичем Алексеевым.

— А вы не пытались добиться, чтобы самолеты вам все-таки дали? — спросил Рычагов.

— Самолетов пока нет, но скоро будут, — ответил Алексеев. •— От нормального функционирования трассы Алма-Ата — Ланьчжоу во многом зависит переброска подкреплений, ваша боевая работа в Китае.

Через несколько часов облачность начала рассеиваться. Взорам открылась величественная панорама горных хребтов. Их гранитные вершины, казалось, подпирали небо. Надев парашюты, мы заняли места в самолете. Тяжелый ТБ-3 сделал разбег, оторвался от полосы. Он долго кружил над аэродромом, набирая высоту, необходимую для преодоления гор, затем взял курс на юго-восток.

И вот государственная граница осталась уже позади, а горным вершинам, казалось, не будет конца. Угрюмые скалы, освещенные тусклым декабрьским солнцем, безмолвно охраняли первозданную тишину этого безлюдного края. В глубоких ущельях тайлся драк.

Вершины хребтов постепенно становились все ниже. И тогда под крылом появлялись плоскогорья. Но и на них, сколько мы ни всматривались, не могли обнаружить селений. Однообразной и унылой выглядела пров. Синьцзян.

Самолет пошел на снижение. Земля становилась ближе, но ничуть не привлекательнее: те же скалы, ущелья, ни единого кустика.

Приземлились мы на аэродроме у маленького, неуютного городка Хами. Нас отвели в гостиницу, сказали, что здесь придется подождать до утра. В холодном помещении царил полумрак: в окнах вместо стекла промасленная бумага.

Полет был утомительным. Наскоро приготовив ужин из продуктов, предусмотрительно захваченных с собой, мы поели и, не раздеваясь, легли спать. Проснулся я от крика за окном. Мне показалось, там кто-то ссорится. Отогнув угол промасленной бумаги, я увидел трех мужчин. Никто из них драчливых побуждений не выказывал. Позже мы убедились, что громкий, крикливый разговор — обычен для китайцев, и не стали обращать на это внимания.

ТАМ, ГДЕ ТЕЧЕТ ХУАНХЭ

В Ланьчжоу у нас высвободилось время для осмотра города. Как раз здесь проходила Великая китайская стена. В том, что она действительно великая, мы убедились собственными глазами. Ширина ее позволяла свободно промчатся тройке лошадей.

Какой же титанический труд пришлось затратить китайскому народу, чтобы возвести такое мощное сооружение,

Теперь эта стена потеряла свое военное значение и представляет интерес лишь как исторический памятник.

В Ланьчжоу стена проходит по крутому обрывистому берегу Хуанхэ. В сочетании с этой естественной преградой она была в давние времена неприступной крепостью. С высоты ее мы долго любовались открывшейся перед нами панорамой. На противоположном берегу раскинулись рисовые поля. По реке плыли плоты, сделанные из бараньих шкур, надутых воздухом. Вода под ними отливала желтизной. Хуанхэ — река мощная и скоенравная. Она часто прорывает оградительные дамбы и приносит людям большие бедствия.

На аэродроме в Ланьчжоу мне довелось познакомиться с начальником базы полковником Владимиром Михайловичем Акимовым. Эта база служила своего рода транзитным пунктом, через который из Советского Союза в Китай перебрасывались летчики-добровольцы, военная техника, снаряжение и другие грузы.

В Китае Акимов находился с 1925 г., участвовал в гражданской войне. За героизм, проявленный в боях, Советское правительство наградило его в 1927 г. орденом Красного Знамени.

Меня, как человека, впервые попавшего в Китай, интересовало многое. Ведь здесь нам предстояло жить и работать. А Акимов хорошо знал эту страну, побывал во многих городах, встречался с некоторыми руководящими деятелями.

Много интересного начальник базы рассказал, в частности о Чан Кайши и его жене, о продажности правящей клики. Он одобрительно отозвался о действиях 8-й Национально-революционной армии, которой командовал Чжу Дэ, разъяснил, какие взаимоотношения сложились в данный момент между коммунистической партией и гоминьданом.

Пора уже было уходить. Но Акимов продолжал говорить. Чувствовалось, что его очень обрадовала встреча с соотечественником.

— Да, я же не сказал вам об одном трагическом событии,— вдруг вспомнил при расставании Владимир Михайлович. — Вы о Курдюмове слышали?

— Слышал. Вы имеете в виду командира эскадрильи?

— Совершенно точно. Так он погиб.

•— Как погиб? — вырвалось у меня. — В бою?

— В том-то и дело, что нет. При посадке сгорел вместе с самолетом.

Это сообщение сильно встревожило меня. В. Курдюмов был опытным командиром. Не случайно ему доверили возглавить первую группу советских летчиков-добровольцев, направляющихся в Китай.

— Как же это случилось? — спросил я у Акимова.

— На китайской трассе, — ответил Акимов, — аэродромы находятся на значительном расстоянии друг от друга. Поэтому

сбор группы после взлета нужно производить очень быстро, а садиться обычно с ходу. Иначе может не хватить горючего. Как опытный летчик, Курдюмов предусмотрел это. Но другого он не учел — меньшей плотности воздуха на тех аэродромах, которые расположены высоко в горах. Привычная посадочная скорость здесь оказывается высокой. Его самолет выкатился за пределы полосы, перевернулся и сгорел.

«Какая нелепость, — подумал я. — Долететь до самого Китая, преодолеть столько трудностей и вдруг погибнуть, не вступая в бой?!»

Да и остальных летчиков эта трагедия, видимо, травмировала морально. Надо было поскорее с ними увидеться.

На следующее утро наша группа вылетела на двух самолетах СБ: на одном — мы с Рычаговым, на другом — Благовещенский и Смирнов. Приземлились на аэродроме в Наньчане, где базировалась эскадрилья наших истребителей.

Обстановка там оказалась невеселой. Летчики ходили мрачные, злые. В тот день их серьезно потрепали японцы. Два человека погибли. Сказывалось отсутствие командира. Воздушные бои без него проходили вяло, неорганизованно. Летчики не имели боевого опыта.

Люди в этом подразделении подобрались хорошие. Селезнев, Панюшкин, Демидов, И. Г. Пунтус, С. Ремизов, В. П. Жукотский, Казаченко, Конев, П. Панин, Вешкин — вот первые советские бойцы, пришедшие на помощь китайскому народу. Они прибыли сюда добровольно, все, как один, горели желанием драться с японскими захватчиками. Но после нелепой смерти командира эскадрильи многие из них приуныли. К тому же им все время приходилось воевать с численно превосходящим противником. Одному советскому истребителю противостояло, как правило, пять-семь японских. Вражеская авиация производила налеты на Нанкин по нескольку раз в день. В них участвовало иногда по 100 и более самолетов. Постоянное боевое напряжение выматывало летчиков.

Вечером мы собрали всех в столовой. Коротко сказав о себе, Рычагов представил Благовещенского и меня. Большинство авиаторов по газетным статьям хорошо знали героя испанской войны Павла Васильевича Рычагова, и, конечно же, каждому лестно было видеть его рядом с собой. Это ободрило людей.

— Говорят, у вас тут на первых порах не все гладко получилось, — намекнул Рычагов на недавнее поражение. — На войне всякое бывает. Меня над Мадридом однажды так рубанули, что до сих пор помню...

Вижу, начало положено, душевный контакт с людьми устанавливается. Можно вступать в разговор и мне.

— Герой Советского Союза майор Рычагов, — представил я Павла Васильевича, — назначен советником по использованию советской авиации в Китае. Товарищу Благовещенскому при-

казано командовать группой истребителей, а мне — вступить в должность военного комиссара. Теперь давайте откровенно побеседуем. Что у вас тут делается, чем вы занимаетесь, как деретесь с японцами?

Начали как бы нехотя. Потом разоткровенничались. Вспоминали удачные и неудачные вылеты, вскрывали причины недостатков в боевой работе, вносили дельные предложения, выстраданные в первых неравных боях с врагом.

— Пулеметы у нас неплохие, — сказал летчик Паша Панин. — Надо бы только централизовать ведение огня.

— Может быть, оружейникам дать задание, — предложил Рычагов. — Но работать они должны под руководством опытного летчика.

Из-за переднего стола поднялся кряжистый, с окладистой бородой пилот. Размаха его плеч, пожалуй, хватило бы на двоих — до того здоров! Разгладив бороду, он кратко изрек:

— Подмогу бы нам...

— Как ваша фамилия? — поинтересовался Рычагов.

— Пунтус, — ответил летчик и добавил: — Иван Пунтус.

— Да вам ли, товарищ Пунтус, просить подмогу? Одна борода небось ужас на японцев наводит.

Ребята рассмеялись.

Рычагов продолжал:

— Мы понимаем, что обстановка серьезная. У японцев численное превосходство в авиации. С этим фактом нельзя не считаться. Забегая вперед, скажу: подмога, как выразился товарищ Пунтус, скоро будет. Вам довелось, друзья, вынести на своих плечах основную тяжесть первых воздушных боев. За это вам большое спасибо. Но давайте подумаем, как лучше бить врага при нынешнем соотношении сил.

Рассказ Павла Васильевича о воздушных боях в Испании, когда советские летчики подкрепляли мужество искусной тактикой и выходили победителями в неравных поединках с франкистской авиацией, окончательно утвердили собравшихся в мысли: не так страшен черт, как его малюют.

— Наши самолеты не только не уступают японским, но по маневренности даже превосходят их, — подчеркнул Рычагов. — Значит, дело в нас самих, в нашей отваге, в нашей смекалке. А главное, товарищи, — боевая выручка. Держитесь старого суворовского правила: «Сам погибай, а товарища выручай». И тогда нам никакой враг не страшен.

Авиационный атташе в Китае П. Ф. Жигарев перед этим собранием рассказал мне об одном примечательном эпизоде, который как раз подтверждал мысль, высказанную П. В. Рычаговым.

Японцы только что вступили в Нанкин. Нашим авиаторам пришлось срочно перелететь в Наньчан. Враг был совсем рядом, а на машине летчика Жукотского оказался неисправным

мотор. Не оставлять же самолет противнику! Летчик нервничает: вот-вот нагрянут японцы.

Механик Никольский успокаивает:

— Ничего, отремонтируем, успеем.

— Ну хорошо, я-то улечу. А ты?

— • Обо мне не беспокойтесь. Переплыву реку — и к своим.

— Э, нет. Так не пойдет. Полетим вместе.

— Но самолет-то одноместный...

— Ничего, что-нибудь придумаем. — заверил летчик.

Когда мотор был отремонтирован, Жукотский приказал механику снять аккумулятор, вместо него втиснул своего боевого товарища и на глазах у приближавшихся к аэродрому японских солдат взмыл в воздух. Вскоре они были в Аньцине — ближайшем аэродроме от Наньчана.

— Вот вам пример воинской смекалки, истинной боевой дружбы и взаимной выручки, — сказал я на собрании летчикам.

Все одобрительно загудели. После некоторой паузы я продолжал:

— Вы приехали помогать китайскому народу по своей доброй воле. Но я еще раз хочу напомнить: кто чувствует, что не справится, пусть заявит об этом открыто.

Установилось молчание. Улыбки, озарявшие лица летчиков, как ветром сдуло.

— Есть такие? — громко спросил Рычагов.

Никто не проронил ни слова.

— Ну, так мы и думали. Вопросы будут?

— Все ясно, — ответили с передних рядов.

После перерыва А. С. Благовещенский составил боевой расчет на завтрашний вылет. В 3 часа утра он был уже на аэродроме, чтобы лично проследить за подготовкой экипажей и самолетов к бою. Через час эскадрилья под его командованием поднялась в воздух.

Во время разбора одного из боевых вылетов Благовещенский сказал:

— Противник сам дает нам «kozyрь» в руки. Глупо было бы им не воспользоваться.

Дело в том, что японские бомбардировщики придерживались обычно крупных линейных ориентиров, в частности больших рек. Этому правилу они не изменили даже после того, как мы их однажды здорово побиили. Они потеряли тогда свыше десятка своих машин.

На второй же день, получив с постов наблюдения сведения о появлении самолетов противника, группа наших истребителей во главе с Благовещенским вылетела им навстречу. Накануне, вспоминая опыт боев в Испании, Рычагов подчеркнул, что ничто так не ошеломляет противника, как внезапность.

Все было разработано детально: маршрут полета, тактика боя, способы взаимной выручки. Чтобы не обнаружить себя,

самолеты должны были идти над малонаселенной местностью. В районе предполагаемой встречи следовало быстро развернуться и ударить с солнечной стороны в хвост японской колонны. Причем истребителям рекомендовалось идти не общим строем, как практиковалось до этого, а небольшими группами в несколько ярусов.

Этот замысел блестяще оправдал себя. Атака получилась внезапной. Специально выделенная группа летчиков связала боем истребителей сопровождения противника, остальные ринулись на бомбардировщиков. Бой с самого начала принял стремительный, маневренный характер. Не выдержав удара, японские бомбовозы сбросали груз куда попало и быстро повернули назад.

Наши истребители начали преследование. Один из летчиков так увлекся погоней, что на обратный путь ему не хватило горючего. Пришлось садиться на залитое водой рисовое поле. Помогли китайские крестьяне. Они привели несколько быков, зацепили самолет веревками и вытащили его на твердый грунт. Японцы потеряли в этот день 15 бомбардировщиков и 4 истребителя. Два наших самолета тоже были подбиты, но летчики выпрыгнули с парашютами и к вечеру прибыли в свою часть.

Алексею Сергеевичу Благовещенскому довелось драться в этом бою с вожаком японских истребителей. Вдоль фюзеляжа самолета самурайского аса тянулись красные полосы. Благовещенский сразу же обратил на них внимание и, не раздумывая, атаковал его. Однако тот сумел сманеврировать, уклониться от прицельной очереди из пулемета. Сделав разворот, он сам пошел в атаку. Ему, видимо, хотелось ударить по самолету сзади. Но наш летчик был начеку. Выполнив крутой вираж, он описал в небе кривую и точно зашел в хвост флагману. Позиция оказалась благоприятной. Короткая очередь вспорола обшивку неприятельского истребителя, но он продолжал держаться в воздухе.

Японские летчики, заметив, что их ведущий в беде, кинулись на помощь. Теперь пришлось защищаться Благовещенскому и на время отступить от полосатой машины. Двое наших товарищей отсекали огнем японцев, теснивших Алексея Сергеевича.

— Такая меня досада взяла, — рассказывал потом Благовещенский, — что я готов был винтом рубануть полосатого дьявола. Дважды по нему стрелял, а он живой. Улучив момент, когда мы снова оказались один на один, я бросился на него сверху, сбоку и выпустил весь оставшийся боезапас. Очередь пришла по кабине.

Затем Благовещенский проследил, как тот, круто планируя, снизился над квадратами залитого водой рисового поля и при посадке перевернулся вверх колесами. Под вечер мы с врачом приехали к месту падения японского самолета. Сквозь остекленные кабины увидели мертвого японского летчика.

На следующий день в японских газетах в траурной рамке был помещен портрет сбитого аса и подробное описание его былых заслуг.

Благовещенский тоже пострадал в этом бою. Пуля чиркнула его в левый бок. Разбитой оказалась и приборная доска. Спасла Алексея Сергеевича бронеспинка, установленная им перед вылетом. Летчики прониклись к Благовещенскому уважением. В их глазах он стал «королем воздуха». Они увидели в нем не только распорядительного командира, но и отважного бойца, сразившего славу и гордость японской авиации.

Вечером к нам прибыл представитель китайского командования.

— Аи, ка-ра-шо, аи, ка-ра-шо, — прикладывая руку к сердцу, повторял он, имея в виду сбитого флагмана.

. Китаец вручил Благовещенскому какой-то подарок и шелковый цветастый халат. Надев его и подпоясавшись кушаком, Алексей Сергеевич прохаживался по комнате и шутиливо говорил:

— Ну чем я теперь не мандарин, а?

Бой явился внушительной демонстрацией возросшей мощи китайской авиации. Мы собрали летчиков, обстоятельно поговорили по существу выполненного задания, отметили наиболее отличившихся.

С первых же дней пребывания в Китае я прежде всего решил ближе познакомиться с людьми, узнать, как они живут, в чем нуждаются, что их волнует. Рычагову и Благовещенскому некогда было заниматься этими вопросами: основное время они уделяли боевой подготовке. Мне приходилось целыми днями бывать на аэродроме, беседовать с летчиками и техниками, наблюдать за их работой. Так постепенно складывалось мнение о каждом человеке в отдельности.

Мы все жили вместе. Питались тоже из одного котла. Прежде всего мы столкнулись с хлебной проблемой. Местные жители питались преимущественно рисом, о хлебе понятия не имели и, естественно, не знали, как его выпекать. А русский человек, как известно, не привык жить без хлеба, тем более воевать.

И вот вечером собрался небольшой «военный совет». Вопрос один: как наладить выпечку хлеба? Никто из нас раньше даже не задумывался над этим. Теперь же это было очень важным делом. Прикидывали, советовались. Наконец выяснили, что спасти положение может только Петр Миронович Журавлев.

— Давай, дорогой Петр Миронович, шей себе белый колпак, вооружайся мешалкой и колдуй. За совместительство награждать будем особо, — пошутил Рычагов.

Тут же сочинили полуофициальный приказ. Он гласил: «Врачу группы Петру Мироновичу Журавлеву вменяется в обязанность в трехдневный срок овладеть искусством хлебопечения. Всему личному составу предлагается оказывать хлебопеку

П. М. Журавлеву всяческое содействие в этом сложнейшем и труднейшем деле.

Приказ вступает в силу в 24.00 по местному времени (далее следовала дата).

Командующий П. Рычагов,
Военный комиссар А. Рытов».

Это было, конечно, шуткой. Однако выпечку хлеба вскоре наладили, и надо было видеть, как заулыбались авиаторы, впервые, увидев на столах душистые, только что вынутые из печи, румяные караваи пшеничного хлеба.

Летчики жили в клубном помещении, а технический состав — в домиках на аэродроме. Клуб представлял собой довольно благоустроенное здание. Там был зрительный зал, небольшая столовая, несколько комнат, по-видимому для любителей уединения. Рядом с клубом бассейн для купания. От пыли наше жильё защищали большой забор и сад. Метрах в пятидесяти протекала река. Рыбы в ней видимо-невидимо. Если бы не война — лучшие условия для отдыха и придумать трудно. Но мы этими благами почти не пользовались: с рассвета дотемна на аэродроме.

Нас тщательно охраняли вежливые и предупредительные полицейские, одетые в черные мундиры. У каждого на боку висел здоровенный маузер в деревянной кобуре. Мы не раз видели, как наши охранники задерживали людей, переступивших запретную черту. С нарушителем поступали просто: брали за шиворот и дубасили по спине. После такой «разъяснительной» работы наступало умиротворение. Нарушитель усердно кланялся полицейским «за науку», прижимал руки к сердцу, а потом опрометью кидался прочь, сверкая голыми пятками.

Для связи с командованием китайской армии и обеспечения боевой работы к нам был прикомандирован полковник Чжан, в свое время окончивший Борисоглебскую авиационную школу и там же изучивший русский язык. Это был высокий, худощавый человек с черными выразительными глазами. Отно^сился он к нам очень вежливо, старался выполнить все наши просьбы.

На аэродроме, где базировались наши истребители, стояли и американские самолеты. Янки жили замкнуто, мы с ними, по существу, не общались.

Однажды Благовещенский высказал пожелание, что было бы неплохо организовать совместный бой. Сил для мощного удара по японской авиации у нас не хватало, мы попросили полковника Чжана сходить к американцам и переговорить с ними по этому поводу.

Полковник ушел, возвратился часа через два. По его виду мы сразу догадались, что миссия закончилась неудачей.

— Американцы спросили, — сказал Чжан, — сколько им заплатят? Я ответил: столько же, сколько русским...

«За здорово живешь мы воевать не будем. Пусть воюют русские», — заявили янки.

Дня через два американцы отбыли через Гуанчжоу домой, и мы остались на аэродроме одни. Наконец-то получили возможность рассредоточить свои самолеты и вообще навести должный порядок. Главная роль тут принадлежала Благовещенскому. Он был неистощим на выдумку и боевую сметку. Энергия в нем была через край. В короткий срок он сумел укрепить дисциплину. Все выглядели подтянутыми, деловитыми.

Авторитет Алексея Сергеевича был непререкаем. Благовещенский прекрасно знал самолет, виртуозно владел им, показывал личный пример храбрости и отваги в бою.

Носил он вязаный свитер, серую замшевую куртку, которую в одном из боев японцы основательно продырявили. Механик Паша Резцов хотел починить ее, но Алексей Сергеевич отказался:

— Что ты, милый! С заплатой я буду ходить как оборванец, а тут боевая отметина. Чувствуешь разницу? — и весело смеялся.

У Благовещенского были широкие, как у запорожца, штаны. Мы однажды спросили, почему он отдает предпочтение такой моде, и услышали в ответ¹.

— Чтобы подчиненные не видели, как у меня дрожат колени, когда бывает страшно.

Он всегда искал что-то новое, рациональное и, когда находил, твердо проводил его в жизнь. Так, по его приказу с самолетов сняли аккумуляторы, а моторы стали запускать наземными средствами.

— К чему возить лишний груз? В бою аккумулятор — обуза.

По его же указанию в кабину каждого самолета поставили бронеспинку. Это намного продляло жизнь машин и надежно предохраняло летчиков от пуль. На ручке управления своего самолета Алексей Сергеевич сделал, кроме того, кнопочный пулеметный спуск.

Чтобы предотвратить внезапное воздушное нападение противника, летчики с утра до вечера находились с парашютами у своих самолетов. Здесь же хлопотали техники и механики. Самолет Благовещенского стоял рядом с командным пунктом. Достаточно было поступить сигналу о появлении противника, как на вышке взвизвался синий флаг, означавший тревогу. Алексей Сергеевич взлетал обычно первым, за ним остальные.

Наньчанский аэродром был очень просторным. Самолеты не выруливали на стартовую линию, а начинали разбег с любого места. Это сэкономило драгоценное время.

Никаких радиосредств на самолетах и на земле в то время не было. Поэтому управление группой в бою осуществлялось такими сигналами, как покачивание крыльями. Предварительно они четко определялись на земле. Инициативе, смекалке летчи-

ка отводилась главная роль. Но при всех условиях командир строжайше требовал одного: не отставать от товарищей, защищать друг друга. Это правило было возведено в закон.

...Из-за дальних горных хребтов поднялось багровое солнце. На небе ни облачка.

— Денек будет жарким, • — произнес Сергей Смирнов, направляясь вместе с Борисом Хлястычем на самолетную стоянку.

Летчики всего лишь два дня назад прибыли из Советского Союза и не успели по-настоящему ознакомиться с обстановкой. В боевых вылетах они пока не участвовали. Накануне Благовещенский лично вводил их в курс дела, рассказывал о тактике японской авиации, дал немало советов.

Сергея Смирнова он знал по совместной учебе и работе и был уверен, что тот в бою не подведет. Хлястыча, в свою очередь, как смелого и инициативного летчика рекомендовал Рычагов, с которым он служил в Киевском военном округе.

— Давай, Сережа, крепко держаться друг друга, — попросил Хлястыч.

— На меня можешь положиться, — заверил его Смирнов.

...Синий флаг на вышке взвился около 11 часов. Тотчас же из помещения командного пункта выбежали два механика и разложили на земле большое полотнище-стрелу, указывающую направление, откуда ожидается противник. Экипажам не надо теряться в догадке. Курс полета противника известен.

По сообщению постов противовоздушной обороны, на высоте 3500—4000 м шла большая группа бомбардировщиков, сопровождаемых истребителями. Их путь лежал к нашему аэродрому. В предыдущих боях наши истребители порядком потрепали японцев, и теперь они, видимо, были намерены расквитаться с нами.

Но внезапного удара не получилось. Сигнал об опасности был получен заранее, и все наши истребители быстро поднялись в воздух. Ушли в бой и Смирнов с Хлястычем. Самолеты разделились на две группы и, набрав высоту, барражировали каждая в своем районе.

Техники и механики укрылись на старом китайском кладбище, расположенном на небольшом удалении от аэродрома. Оттуда хорошо были видны наши самолеты.

Прошло минут 15. С востока показалась первая колонна японских бомбардировщиков из девяти самолетов. Летели они довольно плотным строем, как на параде. Боевой порядок — клин звеньев. Впереди, с боков и сзади шли истребители сопровождения.

Я уже говорил, что японцы не особенно утруждали себя разнообразием тактических приемов. Иногда проходили двумя группами и наносили удар с двух направлений, преимущественно со стороны солнца. Истребители сопровождения летели выше бомбардировщиков. Изредка на высоте 1 тыс. м над

основной колонной барражировала резервная группа истребителей. Вот и вся «премудрость» японских авиаторов.

Наши летчики быстро разгадали эту нехитрую комбинацию и разработали способы противодействия, которые сводили на нет усилия японского командования.

Так было и в этот раз. Пропустив колонну вражеских бомбардировщиков несколько вперед, специально выделенные истребители зашли им в хвост со стороны солнца и, используя преимущество в высоте, нанесли довольно ощутимый удар. Два бомбовоза загорелись и, оставляя за собой смрадный угар, потянули вниз. Упали они где-то за сопками.

Вторая группа наших «ястребков» с двух сторон атаковала японские истребители. Правда, у противника было двойное численное превосходство, но это не помешало нашим сразу же поджечь один самурайский самолет. Парадный строй распался, и в небе закружилась такая «карусель», что разобрать, где свои, где чужие, стало невозможно.

Нескольким вражеским самолетам удалось прорваться к аэродрому. Но там стояли только два неисправных истребителя.

У наших авиаторов было и еще одно преимущество. Они дрались над своей территорией. Если самолет подобьют, летчик мог выброситься с парашютом. Кроме того, они меньше расходовали горючего. Японцы же должны были экономить бензин на обратный путь. Вот почему они, покрутившись в воздухе минут 15, начали выходить из боя. Тут-то наши и били их. Японцы потеряли в этом бою шесть бомбардировщиков и три истребителя. А у нас не вернулся с задания Коля Смирнов. Сергею Смирнову слегка поцарапало руку.

Мы осмотрели боевые машины. Многие из них были просто изрешечены. Как только они держались в воздухе! Техники немедленно приступили к ремонту.

Этот вылет показал, что японцев можно бить меньшими силами. Да еще как! Летчики убедились также в том, что наши истребители на виражах гораздо маневреннее японских.

В честь одержанной нами победы китайские руководители решили устроить праздничный ужин. Из авиакомитета прибыл генерал Чжоу. Наш повар блеснул своим кулинарным мастерством — испек аппетитные пышки. На столе появились закуски, фрукты, вино.

Летчики, техники и механики чувствовали себя именинниками. Каждый из них потрудился на славу и мог с гордостью сказать: сегодня и я внес частицу в общую победу.

На встрече делились воспоминаниями, пели песни.

Кто-то принес гармошку, и началась такая пляска, что пол заходил ходуном.

Китайцы цокали языками и время от времени подбадривали плясунов:

— Ка-ра-шо! Ка-ра-шо!

Дружба с китайцами установилась крепкая. Мы были довольны друг другом. Только полковник Чжан в последнее время ходил печальным. Вести с фронтов шли неутешительные, японцы продвигались в глубь страны.

— Плохо дело, плохо дело, — говорил Чжан, и на глаза его нередко навертывались слезы.

Мы утешали полковника как могли, но бесполезно. Он лучше нас знал истинное положение на фронтах.

К нам были прикомандированы два переводчика. Один из них — молодой парень — прекрасно говорил по-русски. Одет он был в командирский костюм, но без знаков различия. Другой — полный пожилой мужчина — ходил в гражданской одежде. У него была елейная улыбка, вкрадчивый тихий голос. Прямого взгляда он обычно не выдерживал, отводил плутоватые глаза в сторону. Зная, что он работает в разведке, мы не говорили в его присутствии о служебных делах.

Как-то нам с полковником Чжаном предстояло разработать боевую операцию, согласовать время налета на японцев. Грузный переводчик все время крутился около нас, жадно прислушиваясь к каждому слову. Чтобы избавиться от назойливого соглядатая, Рычагов послал его на самолетную стоянку узнать, прибыл ли бензин.

Надо заметить, что китайцы тогда не имели никакого понятия о цистернах. Своим горючим они не располагали, покупали его у американцев и носили на коромыслах из Индокитая. Идет вереница людей — глазом не окинешь. Каждый тащит по две посуды емкостью 18—20 литров. Сколько же требовалось таких канистр, чтобы вволю напоить наши истребители! Мы удивлялись выносливости простых тружеников, которые готовы были сделать все, чтобы отстоять свое отечество от нашествия интервентов...

Самолетная стоянка находилась далеко, и пока тучный переводчик ходил туда и обратно, мы успели решить все интересующие нас вопросы.

Для быстроты обслуживания самолетов китайское командование выделило в помощь нашим авиаспециалистам по механике и технике на каждую машину. Они ходили в коротких брюках и тужурках цвета хаки. У начальствующего состава на руках были пришиты звезды с 12 расходящимися лучами. Начальники от рядовых отличались и головными уборами. Они носили пробковый шлем, а не широкополую шляпу, сплетенную из рисовой соломы или камыша.

В гоминьдановской армии поддерживались палочная дисциплина и подобострастное чиновничество. Подчиненные приветствовали своего начальника наклоном головы, а если чин был высоким, поклоном в пояс. На каждый взвод полагалась палка, которой наказывали провинившихся.

Однажды мы сами были свидетелями, как полковник Чжан отхлестал своего авиамеханика по лицу за какую-то ничтожную провинность. Механик терпеливо переносил удары, не смея тронуться с места. Нам показалось это диким и бесчеловечным.

Китайцы по натуре очень впечатлительны и свои эмоции выражают своеобразно. Помню, как-то Благовещенский спас в бою от верной гибели китайского летчика Ло. Тот, растроганный, подошел к нему и, отвесив поклон, заплакал. Потом снял с пояса пистолет и подал его своему спасителю.

— Что ты, что ты? — замахал на него руками удивленный Благовещенский.

Но китаец продолжал плакать и прикладывать к сердцу руки. Оказалось, что это обыкновенное проявление благодарности, а никак не слабоволия или малодушия. Слез в таких случаях не стесняются даже самые закаленные в боях воины. Благовещенский в ответ крепко обнял китайского летчика и отдал ему свой пистолет.

До начала войны с японцами в Китае было около 300 или 400 летчиков. Большинство — сыновья богатеев. От боевых действий они уклонялись. Вместе с нами против японцев сражалось всего семь китайских летчиков. Это были храбрые бойцы, относившиеся к советским товарищам с большим уважением.

Китайцы — любознательные и упорные люди. Они тянулись к технике и, если по указанию наших специалистов им удавалось сделать что-то самостоятельно, радовались, как дети, и даже хлопали в ладоши.

Особенно хотелось им овладеть русским языком. У каждого, кто работал у нас на аэродроме, были маленькие словарики военно-авиационных терминов. Они ходили и вслух твердили: «фэйцзи» — «самолет», «фэйцзичан» — «аэродром». Прошло совсем немного времени — и они уже могли объясняться с нами без переводчиков. Летчики, конечно, как могли втолковывали им русскую грамоту и были очень довольны, когда те после нескольких уроков называли тот или иной предмет на нашем языке.

Среди китайских авиамехаников был один паренек, поразительно напоминавший известного персонажа из кинофильма «Путевка в жизнь». Такое же широкое скуластое лицо, такой же приплюснутый нос, даже похож платок с концами, завязанными под подбородком. У паренька, видимо, болели уши.

— Вылитый Мустафа, — сказал один из наших мотористов.

— Я — Му-ста-фа? — с улыбкой отозвался китаец, ткнув себя пальцем в грудь.

— Да, Мустафа.

— О, ка-ра-шо: Му-ста-фа!

Звучание этого слова так понравилось ему, что при встречах с нашими он, протягивая руку, с гордостью произносил:

— Му-ста-фа.

Наши техники учили китайцев заправлять самолет, объясняли правила ухода за ним, устройство различных агрегатов. Те могли часами сидеть не шелохнувшись и внимательно слушать.

Китайцы относились к нам по-братски. Они понимали, что наша помощь — бескорыстна. Когда кто-либо из советских летчиков погибал, они не находили себе места, всячески старались выказать свою глубокую печаль и искреннее соболезнование нам. Однажды китайские друзья притащили на самолетную стоянку несколько корзин румяных яблок.

...Был жаркий воздушный бой. Григорий Пантелеевич Кравченко, ставший впоследствии дважды Героем Советского Союза, генерал-лейтенантом авиации, сбил три самолета. Он настолько увлекся преследованием противника, что не заметил, как оторвался от группы. На него напали четыре японских истребителя и подожгли.

Кравченко выбросился с парашютом, но его отнесло ветром на озеро. Григорий предусмотрительно отстегнул лямки и в летном обмундировании плюхнулся в мутную воду. К нему подплыл на лодке китайский старик-рыбак и, приняв поначалу за японца, оттолкнул веслом. Но потом внимательно всмотрелся в лицо и спросил:

— Рус?

— Русский, русский, — ответил Кравченко.

Старик тотчас же подплыл к нему, помог влезть в лодку и отвез на берег. Там рыбаки накормили Кравченко, а когда высохла одежда, посадили его в паланкин и понесли в свою деревню. Им пришлось идти около 20 км.

Я разыскал Григория в рыбацкой хижине. Он сидел на циновке и, прихлебывая из маленького сосуда подогретую китайскую водку, что-то объяснял жестами собравшимся вокруг людям. Крепкий, широкоплечий, с могучей шеей и шапкой каштановых кудрей, он выглядел богатырем среди китайцев, хотя ростом был невелик.

Когда мы собрались уходить, провожать Григория вышли все жители поселка. Низко кланяясь, они наперебой жали ему руку, приговаривая:

— Шанго, шибко шанго ⁶.

Благосклонное отношение местного населения к Григорию Кравченко во многом объяснялось тем, что у него оказался с собой документ. Это был квадратный кусок шелковой материи, на котором синей краской было начертано несколько иероглифов и четырехугольная красная печать. В безымянном «паспорте» китайским властям и всем гражданам предписывалось оказывать предьявителю этого документа всяческое содействие.

Почти такой же случай вскоре произошел с Валентином Додоновым, который ночью выбросился с парашютом в районе Наньчана. Жители привели его в деревню, накормили, напоили и помогли пробраться к своим.

Жилось китайцам во время войны очень трудно. Семьи были большие, а продовольствия не хватало. Многие голодали. Выйдешь, бывало, на улицу города, и тебя сразу же окружит толпа голодных, оборванных ребятишек. Протягивают грязные ручки и просят есть. Любопытная деталь: шоколад, которого у нас было много, детям почему-то не нравился.

Особенно много возился с детишками Благовещенский. Защищает их в столовую, накормит, потом каждому даст по манда* рину. И они ходили за ним толпами.

Большинство малышей бегало в распашонках. Китайские женщины, вечно занятые работой, не имели времени ухаживать за ними.

Видели мы, как живут люди на плотках и в джонках. Печальное зрелище представляют эти поселения бедняков. Из-под рваных навесов струится легкий дымок. Женщины что-то варят. Мужчины ловят рыбу или занимаются каким-нибудь ремеслом. На каждой джонке, на каждом плоту куча ребятишек. Маленьких, чтобы они не упали в воду, привязывают за ногу веревками, а тем, что побольше, прикрепляют за спину толстую сухую палку — своеобразный спасательный пояс.

В Китае нам много рассказывали о Чан Кайши, давая при этом ему весьма нелестную характеристику. Говорили, что это авантюрист, продажный, неискренний человек.

Нам удалось впервые увидеть его на аэродроме в Ханькоу. Случилось это после того, как два воздушных корабля совершили полет в Японию и сбросили там листовки. Прибыл он на открытой машине, чтобы лично поздравить китайских и советских летчиков. Худой, сутулый, с узкой впалой грудью Чан Кайши милостиво помахивал рукой китайцам, выстроившимся вдоль дороги, обнажив в улыбке большие желтые зубы.

Сразу же по прибытии в Китай нас любезно приняла жена Чан Кайши — Сун Мэйлин. Она спросила о здоровье, спросила, приятен ли был наш путь в Китай. Ее не интересовало, что мы намерены делать, как думаем вести борьбу с японской авиацией. Зато дотошно расспрашивала о достоинствах и недостатках китайских генералов, с которыми нам доводилось встречаться: кому из них можно доверять, кому нельзя. Чувствовалось, что в верхушке командования китайской армии плелись какие-то интриги, и это больше всего занимало жену Чан Кайши.

КУРС НА ГУАНЧЖОУ

Китайское командование получило сведения, что японцы собираются высадить десант на южном побережье, в районе Гуанчжоу.

— Большой десант, — подтвердил во время беседы с нами

полковник Чжан. Он был немало расстроен, потому что хорошо понимал далеко идущие последствия вражеской операции. — Мне поручили выяснить, можете ли вы оказать нам содействие?

— Разумеется. Поможем вам всем, чем располагаем, — радушно откликнулся Рычагов. — Для этого мы здесь и находимся.

Тут же развернули карту Китая. Алексей Сергеевич прикинул расстояние до Гуанчжоу. Было ясно, что без посадки не долететь.

— А есть ли по маршруту промежуточные аэродромы? — справились мы у полковника.

— Только один. Вот здесь, — показал он на карте.

По рассказам Чжана, это был маленький, заболоченный с одной стороны пятачок.

— Его кто-нибудь обслуживает?

— Что вы? — безнадежно махнул рукой Чжан. — Никого там нет.

Не теряя времени, мы составили необходимые расчеты, справились о погоде по маршруту, попросили полковника, чтобы он позаботился о доставке на аэродром бензина.

— Это будет сделано, — заверил Чжан.

Полковник оказался на редкость пунктуальным. Судьба Гуанчжоу, видимо, не на шутку тревожила китайское командование. Ведь это крупнейший город страны. Стоит он на одном из рукавов дельты р. Жемчужная, и к нему могут подходить большие морские суда. Значение его трудно переоценить: Гуанчжоу — ключ к сердцу Китая.

Лететь решили мелкими группами. Этим обеспечивались скрытность передислокации, удобства в обслуживании машин. Кроме того, промежуточный аэродром не мог вместить большую группу самолетов.

Полковник Чжан и я вылетели на четырехместном американском самолете первыми. Надо было подготовить посадочную площадку, организовать встречу и заправку боевых машин, затем отправить их в Гуанчжоу.

Подлетая к аэродрому, мы увидели вереницу людей, растянувшуюся извилистой лентой километра на три.

— Подносчики бензина! — удовлетворенно произнес полковник.

Вслед за нами приземлились на- И-16 Благовещенский и Кравченко.

Перед отлетом я спросил Григория Кравченко, все ли его летчики сумеют произвести посадку на столь ограниченной площадке? Они недавно прибыли во главе с Е.-М. Николаенко из Подмосковья, и мы не успели как следует познакомиться с ними. Гриша, как всегда, сощурил глаза и ответил:

— Кто жить хочет — обязательно сядет!

Минут через 30 в раскаленном добела небе появилась пер-

бая группа истребителей. Все приземлились нормально. Не повезло только Андрееву. Его «ястребок» коснулся грунта колесами далеко от посадочного знака, на повышенной скорости врезался в болото на краю аэродрома, перевернулся и снова стал на шасси. Встревоженные происшедшим, подбегаем к самолету. Андреев сидит как ни в чем не бывало, только губу немного разбил о приборную доску.

— Ну парень, видать, ты в рубашке родился, — с облегчением произнес Благовещенский.

Вскоре прилетели и остальные группы. Посадку произвели без происшествий. После заправки истребители снова поднялись в небо и взяли курс на Гуанчжоу, соблюдая установленные интервалы. Предпоследним шел Благовещенский. Замыкающими летели мы с Чжаном на своей четырехместной «стрекозе».

Вечерело. Сначала земля виднелась в лиловой дымке, затем — в синей, а под коней, как это бывает на юге, сразу окуталась темнотой. Трудно различить что-либо внизу.

Вижу, мой полковник заерзал, бросается то к одному окошечку, то к другому. Волнуется.

— Что, мистер Чжан? — спрашиваю.

— Плохо, очень плохо, — настороженно показывает он пальцем в спину летчика. — Летать ночью не умеет, а садиться негде.

Признаться, и меня взяла оторопь. Я-то отлично понимаю, чем все это грозит: надежных средств связи и обеспечения посадки в ночных условиях у нас нет...

— Гуанчжоу далеко? — сквозь рокот мотора кричу полковнику прямо в лицо.

— Не очень.

— Найдем?

— Должны. Огни большие.

— Летчик там бывал?

— Он сам из Гуанчжоу.

На душе немного стало легче: раз летчик местный, значит, аэродром знает.

Чжан приподнимается, видимо, хочет что-то сказать летчику. Я дергаю его за рукав:

• — Не мешайте ему!

Вдали, прямо по курсу, виднеется зарево огней.

— Гуанчжоу? — спрашиваю у Чжана.

Тот утвердительно кивает головой.

Огни все отчетливее, ярче. Ясно различимы направления улиц, световые рекламы. Над городом проходим на небольшой высоте. Видим темный квадрат. «Наверное, аэродром», — подумал я. В то время китайцы не выкладывали ночных стартов. Они попросту не имели о них представления, потому что летали только днем.

Сделав круг, самолет пошел на снижение. Под нами зиял темный провал, похожий на чернильный сгусток. С каждой секундой нарастало напряжение: скоро ли земля? И вдруг машина неуклюже ударилась правым колесом, потом левым... Неужели перевернемся? Нет, кажется выровнялась. Но что это?! Прямо на нас стремительно надвигается домик с двумя освещенными окнами. «Не хватало только врезаться», — обожгла мысль.

Однако летчик вовремя заметил препятствие, резко развернулся вправо и... угодил в канаву. Послышался треск. Вылезаю из машины. Смотрю: одна плоскость обломилась, другая торчком нацелилась в небо.

— Жив? — кричу полковнику Чжану.

— Жив! — отвечает он, цепляясь за меня. Оказывается, при посадке Чжан обо что-то ударился, но страшного ничего не случилось.

Позже я спросил летчика:

— Как же вы садитесь без ночного старта?

— Я хорошо знаю Гуанчжоу. Вижу: кругом огни, а посреди не темно, — ответил он. — Думаю, тут и аэродром. Планировал на центр темного пятна. Где ему еще быть? Вот и сели. Все живы. Что же еще?

Поистине надо обладать олимпийским спокойствием, чтобы так вот, в крошечной тьме, посадить самолет.

Привезли меня в гостиницу. Смотрю, по лестнице спускается Благовещенский. Голова обвязана, губы распухли.

— Что с тобой, Алексей Сергеевич? — спрашиваю его.

— А, пустяки, — махнул он рукой. — Пойдемте ужинать.

Благовещенский садился на другой стороне города, и я не знал, что с ним случилось. За столом, выпив рюмку коньяку, он рассказал о своих злоключениях.

— Подхожу к аэродрому, — начал он, — никаких огней и в помине нет. Кое-как увидел посадочную полосу и успокоился. Ну, думаю, все в порядке: ночью мне не привыкать садиться. Чувствую, колеса чиркнули о бетон и мой «ишачок» побежал. Где-то уже на второй половине пробега — бац! Сильный удар. Самолет скапотировал, а я повис на ремнях вниз головой. Сгоряча не заметил, что лоб рассечен и кровь каплет на стекла очков. И вот через эти окровавленные очки мне показалось, будто над самолетом взметнулось пламя... Вот, думаю, заживо сгорю. А освободиться от ремней не могу. Позвал на помощь. Подоспевшие китайцы перевернули самолет, вытащили меня из кабины. Они же и перевязали меня.

— А пожар?

— Какой там пожар, — улыбнулся Алексей Сергеевич. — Это был отблеск взошедшей луны на моих окровавленных очках. В общем отделался легким испугом.

— Почему же твой самолет перевернулся? — спрашиваю у Благовещенского.

— Порядочки здесь...—недовольно ответил он. — Оказывається, в конце полосы лежали канализационные трубы. В них-то я и врезался.

На второй день, пока полковник Чжан вел переговоры со своим начальством, мы пошли осматривать город. Прежде всего нас поразили его масштабы. Тянется он вдоль реки на много километров. Южная часть довольно чистая. Наряду со старинными китайскими зданиями встречаются вполне современные. В северной же, где живет основная масса населения,— узкие грязные улочки, застроенные преимущественно двухэтажными домиками. Нижние этажи заняты лавками, ремесленными мастерскими, закусочными.

Затем мы вышли на набережную и ужаснулись, увидев открывшуюся перед нами панораму. Тысячи плотов и джонок стояли у берега на приколе. Над джонками вился сизый дым, вместе с ним ветер доносил запах пищи, отбросов и какой-то гнили.

Позже мы узнали, что в «плавающих кварталах» живет более 200 тыс. человек. Ужасная теснота. Отсутствие элементарных условий санитарии. А рядом, за асфальтом набережной, зелень, благоустроенные дома богачей, многоэтажные здания банков, контор. Какой поразительный контраст!

Гуанчжоу был центром тайной торговли опиумом, который завозили сюда контрабандой.

— Боремся с этим, — жаловался полковник Чжан. — Даже когда-то война была с англичанами из-за опиума. Да разве эту заразу искоренишь? Вы знаете, какие деньги на этом выручают торговцы! О-го-го! — И он показал руками, какая это огромная сумма.

В этом городе мы, по существу, остались без переводчика. Даже полковник, уроженец севера, не всегда понимал, о чем говорят южане на своем гуандунском наречии.

Жили мы в довольно благоустроенной гостинице. Окна в комнатах круглые сутки были открыты: стояла невероятная духота; она усиливалась от чада свечей, горевших на полу. Этот смрад отгонял москитов и в какой-то мере облегчал наши страдания. Спать, вернее, проводить несколько часов в тяжелой полудремоте, приходилось под балдахином из марли. Простыни смачивались водой.

Китайцы поднимаются рано. Не успеет наступить рассвет, как по плитам тротуара уже стучат деревянные туфли прохожих: тук-тук, тук-тук. Будто бьют ложкой о ложку. Какой уж тут сон? Усталые, разбитые, встаем с пышущих жаром, мокрых кроватей, наскоро умываемся и спешим на аэродром.

Гуанчжоу имеет славные революционные традиции. Рабочий класс не раз устраивал здесь забастовки, боролся против произвола империалистов. Один местный коммунист рассказывал: до захвата власти Чан Кайши в городе ежегодно справляли

«неделю трех Л»: Ленина, Люксембург, Либкнехта. Роза Люксембург и Карл Либкнехт были убиты 15 января, а Владимир Ильич Ленин умер 21 января. В память о выдающихся пролетарских вождях и проводилась эта неделя,

...Пробыли мы в Гуанчжоу дней семь. Сведения о высадке японского десанта оказались ложными. Остаться здесь дольше не имело смысла, и мы вернулись на прежние аэродромы. К тому времени в составе военно-воздушных сил, посланных Советским Союзом на помощь Китаю, уже имелись не только истребители, но и бомбардировщики. Их экипажи успели освоиться с обстановкой и приобрели некоторый боевой опыт. Теперь мы могли не только защищать города от воздушных налетов, но и бомбить объекты противника.

Однажды вечером к нам пришли генерал Чжоу и полковник Чжан. Предусмотрительно закрыв дверь, они сообщили:

— В Ханчжоу японцы создали большую авиационную базу. Там много самолетов. Хорошо бы по ним ударить?!

Дело было заманчивое. Мы разложили на столе карту, измерили расстояние до Ханчжоу, попросили подробнее рассказать о путях подхода к городу, местных аэродромах, возможном противодействии. Утром послали воздушного разведчика. Возвратившись, он доложил:

— На стоянках ханчжоуского аэродрома обнаружил до полусотни японских бомбардировщиков и истребителей. Ведутся какие-то работы. Вероятно, дооборудуется полоса. Меня обстреляли. Огонь не очень интенсивный. Возможно, не все еще зенитки установлены. На обратном пути я пролетел над железнодорожной станцией. Там скопилось до десятка эшелонов. Тоже неплохая цель.

— Вот это будет работенка! — потирая руки, воскликнул Павел Васильевич Рычагов.

Он тут же вызвал командиров групп и отдал распоряжение:

— Девять бомбардировщиков пойдут на вражеский аэродром. Надо уничтожить все, что там находится. Другой отряд из восьми самолетов наносит удар по эшелонам на станции. Истребителей сопровождения не будет: не позволяет радиус действия.

Решение смелое и вполне обоснованное. Скорость советских бомбардировщиков была больше, чем у японских истребителей. К тому же мощное оружие, установленное на наших самолетах, позволяло экипажам успешно отражать вражеские атаки. Наконец, расчет на внезапность тоже имел немаловажное значение.

Инженеру было поручено немедленно начать подготовку машин. Техники и мотористы до рассвета проверили все до винтика, оружейники подвесили бомбы, зарядили пулеметы. Все знали, что самолеты пойдут в глубокий тыл врага, и работали на совесть.

Рычагов и я пришли на стоянку, когда экипажи получали последние указания командиров. Павел Васильевич выступил перед летчиками с напутственным словом:

— • Главное, товарищи, — внезапность. Застанете противника врасплох — успех обеспечен. Обнаружите себя раньше времени — дело может быть проиграно. Желаю успеха. По самолетам!

Готовя эту операцию, как, впрочем, и все другие, мы старались соблюдать максимум секретности. К тому были свои причины. Случалось, что наши замыслы становились известны противнику. Китайцы, с которыми мы работали в тесном контакте, со шпионами расправлялись жестоко.

Мы не раз наблюдали такую картину. Привлекая внимание людей, громыхает тачка. На ней со связанными сзади руками стоит на коленях человек. На спине у него прикреплен большой лист бумаги. Иероглифы гласят о преступлениях этого человека. Рядом лежит топор. На какой-либо центральной площади шпиона обезглавливают. Без судьи и прокурора. Формальности излишни. Не знаю, то ли шпионов было много в Китае, то ли свирепствовала шпиономания, но головы отрубали в ту пору довольно часто.

Разговор о предстоящей операции велся в узком кругу. С китайской стороны присутствовал только полковник Чжан.

...Задолго до восхода солнца наши бомбардировщики поднялись в воздух и взяли курс на восток. Погода стояла важная: густая дымка затянула горизонт. Перелетая линию фронта на большой высоте, самолеты уклонились вправо от намеченного курса, чтобы ввести в заблуждение японскую службу наблюдения за воздухом. Ханчжоу остался где-то слева, сзади. Потом боевые корабли резко развернулись и подошли к пели с тыла.

Начали стрелять зенитки. Маневрируя, экипажи снизились. Им было хорошо видно летное поле и стоящие на нем самолеты. Один из них, по-видимому истребитель, устремился было на взлет, но первая же стокилограммовая бомба, упавшая на взлетную полосу, образовала глубокую воронку, и японец, не успев отвернуть, свалился в нее.

Бомбы падали одна за другой, рвались на стоянках и у ангаров. Начались пожары. А сбрасывание на врага смертоносного груза продолжалось.

Когда аэродром закрыло дымом и кончились боеприпасы, бомбардировщики направились домой. Наперехват с какого-то запасного аэродрома ринулось девять японских истребителей. Но мы были готовы к отражению атаки. Огнем с кормы были подожены две машины. Остальные японцы прекратили преследование и взяли курс на железнодорожную станцию.

Между тем там, на станции, вторая группа бомбардировщиков тоже успешно завершила бой. Первой девятке, спешившей

на помощь, нечего было делать: пылал вокзал, горели два эшелона, застилая дымом город.

Флагман увидел вдали от станции воздушный бой. Это, вероятно, незадачливая японская семерка решила взять реванш — атаковать вторую группу наших бомбардировщиков. Однако из этого у нее тоже ничего не вышло: интенсивный огонь с бортов не позволил самураям подойти ближе. Погоня же никаких результатов не дала: имея большую скорость, советские корабли быстро оторвались от противника и без потерь возвратились на свой аэродром.

Удар по авиабазе и железнодорожному узлу Ханчжоу вызвал такой переполох у японцев, что некоторое время они вообще не появлялись в небе Китая. Только спустя несколько дней осмелились послать девятку бомбардировщиков под прикрытием 18 истребителей, чтобы уничтожить наш аэродром. Однако посты воздушного наблюдения заблаговременно предупредили нас о появлении противника. Внезапный удар был сорван. Чтобы обезопасить тяжелые машины, мы рассредоточили их по запасным аэродромам, а истребителей подняли в воздух.

На подступах к Наньчану показались японцы. Они шли компактно, в боевом порядке «клин». Как всегда, мы условились: одна группа наших самолетов свяжет боем истребителей, другая атакует бомбардировщиков.

До сих пор не могу понять, почему японцы, встречаясь с нашим заслоном, обычно не пытались прорваться, а сразу же поворачивали назад? То ли их гнал страх, то ли стремление любым путем избежать потерь. То же самое произошло и теперь. Сбросив груз, самураи пустились наутек. Мы не преследовали их. Обе группы истребителей завязали жаркую схватку с 18 самолетами прикрытия.

Сейчас уже не припомню всех перипетий этого боя. В моей записной книжке сохранилась пометка: «В бою над Наньчаном сбито шесть японских истребителей». Их обломки чадили неподалеку от нашего аэродрома. А на другой день сообщили, что в 50 км от Наньчана, в озерах, нашли еще две сбитые вражеские машины. Вероятно, летчики не дотянули до своей базы.

Очевидцы этого воздушного сражения — а ими были все жители Наньчана — ликовали. В клуб, где размещались наши летчики, пришла группа школьников вместе с учительницей. Детишки выразили благодарность за то, что советские соколы отбили нападение врага на их родной город. Гости и хозяева обменялись подарками. Однако радость победы была омрачена гибелью Сергея Смирнова, замечательного товарища, смелого бойца.

Несколько позже мы совершили удачный налет на японские корабли, стоявшие на р. Янцзы. Правда, не обошлось без происшествия. Группу бомбардировщиков возглавлял Федор Иванович Добыт. На флагманской машине неожиданно начал

давать перебои мотор, по-видимому в бензин попала вода. На всякий случай Федор Иванович решил передать командование своему заместителю. Но как это сделать? Радиосвязи, как известно, тогда не было на самолетах. Добыт попытался уступить место новому лидеру. Однако его попытки ни к чему не привели: отвернет в сторону — колонна за ним, снизится на одну-две сотни метров — все экипажи в точности повторяют его маневр. Пока флагман маневрировал, самолеты приблизились к цели. Федор Иванович первым сбросил свой бомбовый груз, за ним всколыхнули мутные воды Янцзы другие экипажи. Шесть японских кораблей пошли на дно.

Возвратившись на аэродром, Добыт подошел к своему заместителю:

— Обо всем мы с тобой, дорогой товарищ, условились, только сигнал «Бери командование на себя» не отработали...

— Так в нем же, Федор Иванович, и нужды не было, — резонно заметил тот. — Раньше с вами в воздухе никаких происшествий не случалось.

— Верно, не было. А тут, видишь, какой казус приключился... Так что будь всегда наготове.

«ПОДАРОК» ИМПЕРАТОРУ

Полковник Чжан обычно знакомил нас с положением на фронтах, и мы всегда были в курсе всех событий.

После падения Нанкина⁷ наступление противника замедлилось. Японцы уже несколько раз пытались соединить северный и центральный фронты ударом в направлении железнодорожного узла Суйчжоу. Но китайские войска успешно отбивали их атаки.

23 марта 1938 г. японцы снова перешли в наступление на Суйчжоу тремя армейскими колоннами.

— Удержатся ли наши? — тревожно сказал полковник Чжан.

А на следующий день прибегает сияющий:

— Поздравьте, победа! У Тайэрчжуана самураи получили сокрушительный отпор.

Враг оказался отрезанным от основных баз, остался без продуктов питания и боеприпасов. Его били с фронта и с тыла. Партизаны преградили пути отхода. Пытаясь выручить попавшую в беду группировку, японское командование бросило туда подкрепление. И тут-то сыграла свою роль наша авиация. Самолеты перехватили неприятельские колонны на дорогах, громили их бомбами и пулеметным огнем.

Битва на этом участке фронта продолжалась в общей сложности 16 дней. Чжан сообщил нам ее итоги: из 62 тыс. японцев, участвовавших в наступлении, 20 тыс. убито и ранено. Помню,

как ликовал Ханькоу. На улицы вышли сотни тысяч демонстрантов с факелами. Цойцов и командиров несли на руках. Праздничные гулянья не прекращались всю ночь. Это была действительно крупная победа китайского народа над японскими захватчиками, и мы от всей души поздравили полковника Чжана и всех товарищей, работавших с нами.

В конце мая 1938 г. мы получили сведения, что командование противной стороны, раздосадованное предыдущими неудачами, готовит мощный бомбардировочный удар по Ханькоу.

К тому времени наши боевые отряды пополнились. Георгий Захаров, воевавший вместе с Рычаговым в Испании, прилетел в Китай и привел с собой свыше 30 истребителей. Это было очень кстати: пополнение не только прибавляло силы, но и поднимало моральный дух летчиков.

— Нашего полку прибыло! — радовались товарищи.

Георгий Нефедович и прилетевшая с ним группа достойно выполнила свой интернациональный долг. Они сразу же включились в боевую деятельность и сбили немало японских самолетов. Позже, в Отечественную войну, Захаров командовал 303-й авиационной дивизией, в которую входил полк «Нормандия—Неман».

Мы располагали достаточным временем, чтобы основательно подготовиться к отражению массированного налета вражеской авиации.

Все — и летчики, и техники, и штабные командиры — отлично понимали значение Ханькоу как важнейшего центра, поэтому тщательно проверяли авиационную технику, предлагали различные варианты предстоящей операции.

Рычагова отозвали в Москву, и его обязанности возложили на П. Ф. Жигарева. Жигарев и Благовещенский сошлись в мнении, что переброску истребителей на аэродром, прилегающий к Ханькоу, надо осуществить как можно скрытнее.

Кроме группы Захарова к нам прибыли также летчики под командованием Большакова и А. С. Зингаева. Таким образом, мы располагали внушительными силами. Договорились, что большая часть истребителей перебазировается 30 мая, а остальные на рассвете следующего дня: пусть японцы думают, будто мы в полном неведении, и до последнего дня тешат себя надеждой на внезапность своего удара...

Вместе с инженером и группой техников я должен был благовоременно выехать в Ханькоу, чтобы подготовить аэродромы к приему самолетов, позаботиться о горючем, продовольствии, размещении личного состава. До Цзюцзяна нам предстояло добираться поездом, далее — пароходом. Для сопровождения нам выделили двух китайских офицеров.

В вагоне было так душно и пыльно, что мы то и дело утирались мокрыми полотенцами. А тут еще сюрприз с обедом. Предложили ароматный рис, перемешанный с мелко нарезан-

ными кусочками яиц, а ложек не дали. Вместо них — тонкие палочки. Какая уж тут еда...

В Цзюцзяне были вечером. Узнали, что пароход английской компании пойдет на Ханькоу только завтра утром. Устроившись в гостинице, мы со своими проводниками отправились осматривать город. В магазинах поразило обилие фарфора. Причудливые расписные чашки, блюда, вазы, кофейники, статуэтки красовались в витринах и на прилавках.

— Недалеко отсюда находятся заводы по производству фарфоровых изделий, — пояснили китайские товарищи.

Мимо нас промаршировала рота солдат. Офицер сидел в коляске, которую тащил рикша, и время от времени подавал отрывистые команды. «Какое уж тут чувство единения, духовной близости, общности целей холеного офицера со стеклом в руках с этой серой, забитой солдатской массой?» — подумал я.

Для китайской армии того времени подобные явления считались обычными, и сами китайцы на них просто не обращали внимания. Нас же это буквально корбило. Человек-тягло... Мы не могли представить себе ничего более унижительного.

В любом китайском городе много рикш. Оборванные, полураздетые, они готовы за гроши подвезти вас куда угодно. Да и что остается делать? Другой работы нет, а жить надо: дома голодная семья. Вот и приходится с утра до ночи караулить клиентов.

Редко кто из рикш имел свою коляску. Дорого стоит. Так дорого, что за всю бедняцкую жизнь не нажить столько денег. А за арендованную коляску владелец отбирал половину заработка.

Все рикши очень тощие. Глаза впалые, вены на руках и ногах вздуты. Остановится на минутку распаленный бегом человек, немного отдышится и снова бежит, обливаясь потом. А под паланкином, надежно укрывающим от жгучего солнца, расположился господин и сердито ворчит, а то и понукает беднягу тростью.

Много раз рикши подходили к нам. Идет за тобой квартал, другой и просит сесть в коляску. Однажды Рычагов до того проникся жалостью к рикше, который преследовал его по пятам, что согласился «воспользоваться его услугами». Не сел в коляску, конечно, а просто положил в нее свою шляпу, а сам впрягся вместе с рикшей. Как же обрадовался бедняк, когда русский дал ему 10 долларов!

В другой раз не устояли перед просьбой рикши и мы: Благовещенский, Захаров, Смирнов и я. Рикша, наверное, впервые в жизни смеялся от души. Чудаки русские: деньги заплатили, а сами впряглись в коляску и по очереди везут друг друга...

В гостиницу возвратились поздно. Встретили нас учтиво. В порядке сервиса разложили перед нами фотографии полуоб-

наженных женщин: выбирайте, мол... И здесь человек был попросту товаром.

Кстати, не могу не упомянуть и о таком случае. Месяца через два после того как мы прибыли в Наньчан, предприимчивый брат генерала Мао предложил осмотреть «заведение специально для советских летчиков».

Незнакомые с китайскими порядками, мы довольно бесцеремонно выдворили этого господина. Узнав об этом, полковник Чжан рассмеялся и вызвался проводить нас на экскурсию в это «заведение». Ради любопытства согласились пойти. Встретила нас пожилая, не в меру располневшая хозяйка. Отвислые щеки ее лоснились жиром. Раскланиваясь, она провела нас в зал, где за стойкой подобострастно улыбался молодой с виду буфетчик.

— На втором этаже, — щебетала бандерша, — роскошные комнаты, а внизу ресторан, зал для танцев.

Стены зала увешаны гравюрами, картинами, национальными вышивками, сверху свисала дорогая люстра, окна зашторены тубельными цветными драпировками. Пока мы рассматривали убранство зала, в дверях показали, кокетливо обмахиваясь веерами, молодые женщины. И тогда, вежливо попрощавшись, мы направились к выходу. Удивленная «хозяйка» посмотрела на нас, как на чудачков, пожалала своими полными плечами и, рассыпаясь в любезностях, проводила до порога.

Через две недели «за отсутствием клиентуры» заведение было закрыто, и мы организовали там общежитие для технического состава.

...Итак, утром следующего дня мы отплыли пароходом в Ханькоу. Янцзы поражала своей величавостью и стремительностью, туда-сюда сновали тысячи джонок. Река была не просто транспортной артерией, она кормила и поила бедняков.

Судно шло медленно, время от времени пугая гудками утлые джонки. Настал час обеда. Английская фирма, в чьем ведении находился пароход, избавила пассажиров от всяких неудобств. Просторный зал ресторана имел широкие окна, из них можно было любоваться проплывающими мимо берегами.

На обед все клиенты являлись одновременно — таков порядок. Блюда следовали одно за другим, их было много, но порции мизерные. И еще быстрее эти блюда убирали независимо от того, съедена порция или нет. Такая форма обслуживания вызывала у нас улыбку.

Устроившись в Ханькоу в японском квартале, где в связи с войной не осталось ни одного японского жителя, мы чувствовали себя несколько отрешенно. Множество домов — и ни души. Впрочем, днем мы там почти не бывали. Едва поднимется солнце — спешим на аэродром. Надо проверить, достаточно ли запасов бензина, боеприпасов, подготовлены ли помещения для жилья, столовые. На это требовались не одни сутки.

И вот вечером 30 мая небольшими группами на малой высо-

те стали прибывать наши истребители. А на рассвете, как и планировалось, прилетели остальные. Всего на аэродромах Ханькоу собралось более 100 «ястребков». Мы побеседовали с летчиками, заблаговременно наметили порядок действий, составили боевой расчет — в то время это было очень важно: без радиосвязи командирам групп трудно руководить боем.

Наконец все готово. Экипажи у самолетов. Время тянется томительно медленно. Закрадываются сомнения: а вдруг японцы не прилетят? Не ошибочны ли сведения, которые мы получили? Тогда вся эта затея никчемна.

Однако волнения напрасны. Наша разведка не подвела. Около 10 часов с постов наблюдения поступили донесения, что к Ханькоу под прикрытием истребителей приближается несколько крупных групп вражеских бомбардировщиков.

Над вышкой командного пункта взмыл синий флаг — сигнал к боевой готовности, затем взвилась зеленая ракета — сигнал на вылет. Благовещенский, как всегда, взлетел первым.

Мы с инженером и полковником Чжаном объехали самолетные стоянки. Надо предупредить техников и механиков о возможном налете на аэродром, о необходимости быть готовыми к повторному обслуживанию машин.

Между тем истребители по заранее разработанному плану воздушного боя заняли исходное положение. Внизу И-15, на высоте 4 тыс. м и выше — И-16. Японские бомбардировщики долго не появлялись, зато на одну из наших групп неожиданно из-за облаков начали пикировать искусно камуфлированные И-96. Оказывается, они незаметно подкрались на высоте около 6 тыс. м.

И все же внезапности не получилось. Наши истребители сумели выйти из-под удара невредимыми. Замысел японского командования был раскрыт: связать боем советский залон и дать возможность тяжелым бомбовозам прорваться к городу.

В бой с И-96 вступило несколько «ястребков», остальные силы приберегались для встречи главной ударной группы противника. Когда, наконец, появилась первая девятка тупорылых двухмоторных машин, на нее стремительно набросились истребители А. С. Зингаева. Вскоре два бомбардировщика, объятые пламенем, рухнули на землю. Одного из них, как выяснилось после боя, поджег сам Зингаев. Мы видели, как сбитый флагманский самолет прочертил в небе широкую черную полосу и упал на окраине города.

Стремясь облегчить себе оборону, оставшаяся семерка сомкнула ряды. Но в результате непрерывных атак наших истребителей тут же рассыпалась и, беспорядочно сбросив бомбы, повернула обратно. «Ястребки» только того и ждали. Разрозненные, лишённые единого руководства, тихходные бомбардировщики становились легкой добычей.

С той и другой стороны в бой втянулось не менее чем по сотне самолетов. Строй, конечно, распался, каждый действовал самостоятельно. Сверху несся непрерывный треск пулеметных очередей. Японцы теперь уже не рвались к Ханькоу, а оттягивали самолеты домой. Но бегство обходилось им дорого.

Наблюдая за боем, я стоял на бруствере окопа и думал: «А где же еще две колонны бомбардировщиков, о которых нас предупреждали?» Позже я узнал от Алексея Сергеевича, что японцы, увидев советских истребителей, не решились подойти к цели. В погоню за ними бросилась группа наших летчиков: упустить такую добычу было бы непростительно.

Налет авиагруппы противника на г. Ханькоу завершился бесславно. На земле пылало 14 костров.

В небе Ханькоу мы потеряли два самолета и несколько машин было основательно повреждено. Судьба летчика Антона Губенко была неизвестна. До боли в глазах всматривались мы в белый от жаркого солнца горизонт. Что случилось? Сбит? Но тогда товарищи видели бы горящую машину. Увлекся боем, ушел далеко от аэродрома и на обратный путь не хватило горючего? С Губенко я успел подружиться и сильно переживал за него.

Долго стояли мы с врачом П. М. Журавлевым, теряясь в догадках. Вдруг на небосклоне появилась черная точка. Она росла на глазах и наконец обрела очертания самолета.

— Антон! Жив! — обрадовался я.

Да, это была машина Антона Губенко. Шла она неуклюже, покачиваясь с крыла на крыло. Заход на посадку. Пробег. Остановка на рулежной полосе. Подбегаем к самолету и не верим глазам: винт погнут, фюзеляж изрешечен. Как же Антон сумел довести и посадить такого калеку?

Губенко спокойно вылез из кабины, снял парашют, неторопливо обошел самолет.

— Хорошо изукрасили, — растягивая слова, вымолвил он и горько улыбнулся.

— Что случилось, Антон?

— Да вот, рубанул.

— Как рубанул? — не сразу сообразил я.

— Так вот и рубанул, — и снова усмехнулся.

Известно, что еще со времен П. Н. Нестерова такой прием в воздушном бою называется тараном. Кончался он обычно гибелью летчика. А Антон жив, да еще и свой самолет сохранил. Как же все это произошло?

Истерзанную машину окружили техники, летчики. Перед вылетом, когда уже была объявлена боевая тревога, на самолете Губенко менялся мотор. Летчик не мог оставаться на земле и сел в другую машину. Но и у этой, как на грех, работал только один пулемет. Поднявшись в воздух, Антон сразу же ввязался в бой. Ему удалось сбить один японский истребитель.

— Вижу, самурай выбросился, — рассказывал Губенко. — Ну, думаю, все равно далеко не уйдет, на земле китайцы возьмут.

В это время другой японец подвернулся под руку. Нажимаю на гашетку — пулемет молчит. А противник, видать, не из храбрых попался, начал удирать. Я за ним. Догнал и опять нажимаю на гашетку. А чего жать, когда ленты пустые? Вот так история: стрелять нечем, а упускать врага не хочется. «Попробую-ка посадить его на аэродром», — мелькнуло в голове. Подлетаю ближе, грожу кулаком, потом указываю на землю: спускайся, мол, туда. Смотрю, японец закивал и начал разворачиваться. Ну прямо как в сказке.

Заинтересованные рассказом, летчики плотнее окружили Губенко. В их глазах горело любопытство: что же дальше?

— А потом, — продолжал Антон, взяв протянутую кем-то папиросу, — потом все обернулось несладно.

Чиркнув зажигалкой, он жадно затянулся.

— Я думал: сядем вместе и я представлю его, миленького, пред очи своего начальства, — Губенко озорно посмотрел в мою сторону. — А он вдруг развернулся на 180° и — шмыг под меня! Перехитрил, сволочь...

Летчики рассмеялись. И верилось и не верилось, что могло случиться такое.

— Я опять за ним. Трудно японцу удрать от меня: моя машина быстроднее. Ну, думаю, раз ты добром не хочешь, так я с тобой по-другому поговорю. О таране я слышал, но как это делается, не представлял. И решил попробовать.

Подошел к японцу вплотную и только было собрался полоснуть винтом по рулю глубины, как вспомнил, что не отстегнулся от сиденья. Отстал немного, чтобы рассчитать удар, потом снова сблизился и рубанул винтом по крылу. У вражеского самолета что-то отлетело от плоскости. Завалился он набок, перевернулся и начал падать. Туда тебе, думаю, и дорога. Не хотел садиться добром — пропадай пропадом!

А мой мотор сразу застучал, и я уже приготовился к прыжку. Но потом вижу — тянет. Значит, кое-какая силенка осталась. Тяни, милый, тяни. Выпрыгнуть я всегда успею...

Говорил Губенко без всякой рисовки, как будто речь шла о самом обыденном деле.

— Где это произошло? — спрашиваю Антона.

Губенко открыл планшет, развернул карту и указал примерное место падения вражеского самолета. Мы попросили полковника Чжана уточнить место гибели японца. Назавтра поступило подтверждение. Разбитая машина валялась недалеко от озера, указанного Губенко, а труп летчика, выброшенного сильным ударом, нашли поодаль.

Так наш советский авиатор совершил первый таран в небе Китая. Позже Антон Алексеевич Губенко стал Героем Совет-

ского Союза, заместителем начальника ВВС Белорусского военного округа.

Разгром большой группы японских самолетов над Ханькоу воодушевил наших авиаторов и воинов Китая, вселил уверенность, что при умелой организации можно успешно бить хваленую авиацию противника. Настроение было праздничным. Китайские власти устроили банкет в здании генерал-губернатора провинции. Произносились тосты за дружбу между китайским и русским народами, за боевую доблесть советских соколов, за окончательную победу над оккупантами. Однако торжество торжеством, а боевые будни требовали максимальной отдачи сил.

Мы прикинули, что несколько подбитых японских самолетов И-96 можно восстановить. Так и сделали. Перегнать их в Советский Союз поручили Георгию Захарову. В пути во время вынужденной посадки в горах он сломал руку. Выяснилось, что авария произошла потому, что в баки было залито негодное горючее. Это насторожило нас: враг не дремал; необходимо усилить бдительность.

Полковник Чжан по-прежнему информировал нас о положении на фронте, о действиях партизан в тылу захватчиков.

— Хотя японцы и продвинулись вглубь, но мы их одолеем. Все равно победим! — высказывал он твердое убеждение.

Мы всецело разделяли его оптимизм. Если на борьбу поднялся весь народ — агрессору не сдобровать.

За многие месяцы совместной работы между нами и командованием китайской армии сложились хорошие, деловые отношения. Чжан, в частности, видел наше искреннее стремление помочь его соотечественникам и по достоинству ценил храбрость и мужество советских летчиков. Нередко он советовался с нами, ставил в известность, какие сведения добыла о противнике разведка.

В канун Дня Советской Армии и Военно-Морского Флота он сообщил, что на одном из островных аэродромов японцы формируют крупное авиационное соединение.

— Туда, по нашим данным, ежедневно прибывают самолетные контейнеры. Их сразу же распаковывают, и начинается сборка. Многие машины уже приведены в боевую готовность, — закончил он.

Это чрезвычайно заинтересовало нас. А не попытаться ли уничтожить вражескую технику на земле, не ожидая, когда она поднимется в воздух?

Но легко сказать. А расстояние? А полет бомбардировщиков над морем? Японцы наверняка создали вокруг базы истребительный заслон, мы же не можем сопровождать своих бомбардировщиков: слишком велик радиус полета. Словом, в этой идее многое было неясно, таился немалый риск.

Рычагов достал крупномасштабную карту острова и долго

рассматривал ее. Тайвань отделяют 120 км от материка. Аэродром, где находились японские соединения, окружен горами. Этот маршрут еще не опробован нами. Условия-погоды плохо известны. Все это минусы. А где же плюсы? На технику можно положиться. Самолеты надежные, запас дальности у них большой. Лететь без прикрытия — тоже не впервые. Оборонительное вооружение бомбардировщиков мощное. Экипажи сомнений не вызывали. В предыдущих боях люди приобрели хороший боевой опыт, обстреляны, штурманы сумеют провести машины точно по намеченному маршруту.

И последнее. Риск? Да. Но на то и война.

На следующий день собрали командиров групп. Рычагов изложил свой замысел, не скрывая трудностей, которыми придется столкнуться. В заключение он выразил твердое убеждение, что операция пройдет успешно. Штурманам было предложено детально разработать план полета, инженеру — произвести тщательную проверку техники.

Подготовка к задуманной операции проводилась тайно.

— Выкиньте слово «Тайвань» из своего лексикона, — предупредили мы командиров и штурманов.

Чтобы ввести противника в заблуждение, пустили слух, будто готовится операция по бомбежке японских кораблей на Янцзы, вблизи г. Аньцина.

Дня за два до начала операции мы попросили полковника Чжана уточнить, что делается на тайваньском аэродроме, где конкретно размещается японское авиасоединение. Нам вовсе не хотелось, чтобы после многочасового рискованного полета бомбы упали на пустое место.

Вылет назначили на семь часов утра 23 февраля. В нем принимало участие две группы бомбардировщиков — наньчанская, состоявшая из китайских и советских летчиков (12 экипажей), и ханькоуская — 28 советских экипажей во главе с Ф. П. Полюниным. Мы заблаговременно прибыли на аэродром, чтобы еще раз побеседовать с экипажами и проводить их в дальний путь.

Погода благоприятствовала полету. Правда, по горизонту тянулась синяя дымка, но она не мешала вести детальную ориентировку. Корабли шли за облаками, на высоте 5 тыс. м. Маршрут проходил над густонаселенными районами Китая. Освещенные солнцем, внизу блестели маленькие квадраты полей, залитых водой, часто встречались города и селения. Затем потянулись горы, и, наконец, показалась изумрудная гладь Восточно-Китайского моря.

Еще 20 минут полета, и вдали, как на фотобумаге, опущенной в проявитель, стали обозначаться очертания Тайваня. И вот надо же такому случиться: в конечном пункте маршрута, над горами, где запрятался вражеский аэродром, за клубились густые облака.

Штурман ведущего экипажа забеспокоился: что делать? Нро-

бывать облачность или бомбить вслепую? Аэродром по времени вот-вот должен быть под крылом. Снижаться, не зная, на какой высоте стелются над горами облака, — рискованно, бомбить на авось — не позволяет совесть.

О своих сомнениях ведущий штурман доложил командиру группы. Тот ответил не сразу. И вдруг — «окно». Всякие колебания отпали.

По сигналу флагмана ведомые приглушили моторы и начали снижаться. Вот он, аэродром, как на ладони! На серой бетонной полосе длинной вереницей выстроились самолеты, а позади — огромные зеленые контейнеры, здания ангаров. Кругом тропическая зелень, величественные пальмы. «Красота необыкновенная», — рассказывали потом летчики.

В глубоком тылу японцы чувствовали себя в полной безопасности и, судя по всему, не принимали никаких мер предосторожности. Во всяком случае, по нашим самолетам не было сделано ни единого выстрела, в небе не появился ни один истребитель.

В строгой последовательности, один за другим наши экипажи сбросили бомбовый груз на стоянку и ангары — фонтаны взрывов, полыхнул огонь, аэродром окутался дымом.

Воспользовавшись «окнами» в густых облаках, бомбардировщики покинули цель и взяли курс на запад. Спихватились японские зенитчики. Но было уже поздно. Спустя несколько часов на аэродроме Ханькоу все обнимали наших мужественных летчиков и штурманов, поздравляя их с блестящей победой.

Беспечность обошлась японцам дорого. Мы же лишний раз убедились, как важно в боевой обстановке хранить тайну, делать все скрытно, незаметно для постороннего глаза.

В этот день мы потеряли экипаж из смешанной наньчанской группы, где штурманом был батальонный комиссар М. А. Тарыгин. Но погиб он не от огня зенитной артиллерии и не от вражеских истребителей. Он ждал, пока садилась другая самолеты, и, когда очередь дошла до него, горючее кончилось. В сумерках, приняв озеро за рисовое поле, летчик произвел посадку на воду. Было до боли обидно, что мы ничем не могли помочь погибающим друзьям.

...Нигде так быстро и так глубоко не проверяются люди, как на войне. Скромный, вроде бы ничем не приметный человек порой становится героем. И наоборот, бравирующий за столом, во время дружеской пирушки молодец при малейшей опасности превращается в мокрую курицу.

Был у нас летчик Н., о котором хочется рассказать несколько подробнее. Это типичный пример, когда человек побеждает самого себя и становится мужественным бойцом.

Вскоре после налета японских бомбардировщиков на один из наших аэродромов, который почему-то называли итальянским, ко мне подошел техник Никольский и, пригласив к самолету, спросил:

— Скажите, товарищ комиссар, может ли в таком положении летчик остаться живым?

Я пожал плечами, не зная, на что он намекает.

— Посмотрите, — показал летчик на пробоину в плоскости, — пуля попала сюда, прошла через кабину и вышла наружу. Летчика должно было или убить, или ранить. А он жив. Чудо, не правда ли?

Я посмотрел на входное и выходное отверстия, мысленно начертил прямую линию полета пули и согласился с Никольским.

— Пробоины залатайте. Об этом случае пока никому ни слова. Так надо. Ясно?

— Ясно! — подтвердил техник.

Вечером я пригласил летчика к себе, закрыл дверь на крючок и, подойдя к нему вплотную, сказал прямо в глаза:

— Трусы нам не нужны. Можете собираться и отправляться домой.

Летчик побледнел. Его охватило такое смятение, что он даже и не пытался возражать.

Ушел. Часа через два слышу осторожный стук в дверь, нерешительное покашливание в кулак, Открываю — и вижу на пороге того самого летчика. Я впустил его в комнату, усадил на стул, хотя, честно говоря, никакой охоты беседовать с ним не испытывал.

— Знаю, вы меня презираете, — не глядя в глаза, тихо сказал он. — Я подлец. Сам прострелил свой самолет. В бою не участвовал. — Он поднялся, на глаза его навернулись слезы. — Что хотите со мной делайте, только не отправляйте домой с таким позором, — чуть слышно добавил он и опустил голову. — Да я лучше... Нет, я возьму себя в руки. Даю слово...

Сказано это было искренне, от всего сердца, и я поверил ему. Но согласился не сразу. Пусть, думаю, перебродит в нем эта самая горечь, и тогда, если он настоящий человек, подобного с ним никогда не случится. Погибнет, но во второй раз не опозорит свое имя.

— Ладно, — наконец произнес я. — Если хорошо покажете себя в боях, считайте, что разговора между нами не было.

К тому времени первую партию добровольцев отправляли домой. Настала пора уезжать и летчику Н. Но как ехать, когда на тебе позорное пятно?

— Разрешите остаться, — попросил он меня.

Командование оставило его на второй срок. И надо было видеть, как самоотверженно воевал этот человек. Приезжает однажды с соседнего аэродрома командир одной из авиационных групп Баранов и спрашивает:

— Кто из ваших летал на «пятьдесят пятом»?

В то время каждый самолет имел на фюзеляже хорошо заметную белую цифру. Это нововведение принадлежало Благове-

шенскому. Сделано оно было для того, чтобы ведущий всегда знал, кто рядом с ним ведет бой.

Баранову ответили:

— Летчик Н.

— Можно его видеть?

— А почему бы и нет? Вон он идет.

К Баранову подходит высокого роста парень, лицо загорелое, нос с горбинкой, в глазах недоумение.

— Вы сегодня летали на «пятьдесят пятом»? — спрашивает его Баранов.

— Я.А что?

— Голуба моя!—И Баранов, широко распахнув объятия, облапил летчика, расцеловал. — Да вы же мне жизнь спасли!

— Что вы, что вы, — смутился летчик. — Просто так вышло.

Что же произошло? В воздушном бою Баранова основательно потрепали. На малой скорости он шел домой. И вдруг откуда ни возьмись два вражеских истребителя. Одна атака, другая. Японцы любили нападать на подбитые самолеты. Тут уж победа наверняка обеспечена.

Как раз в это время возвращался на свой аэродром и летчик Н. Увидев товарища в беде, он пристроился к одному из нападающих в хвост и короткой очередью подсек его. Самолет загорелся и потянул к земле. Другой сразу развернулся и, резко спикировав, ушел. Наш истребитель не стал его преследовать: кончились патроны да и горячее было на исходе

На всякий случай Н. проводил Баранова до дому, приветственно покачал крыльями и только после этого вернулся на свой аэродром. Он честно выполнил закон боевого братства.

Так летчик Н. решительно и смело поборол страх. Позже он был награжден многими боевыми орденами, а за участие в финской кампании удостоен звания Героя Советского Союза.

А вот второй случай.

Захожу как-то к Павлу Федоровичу Жигареву. Вижу, злой, широкими шагами мерит комнату и что-то говорит. У стола, склонив голову, понуро стоит командир группы бомбардировщиков Тимофей Хрюкин и вертит в руках карандаш. На нем желтая безрукавка, на лбу выступили капельки пота. Стояла невыносимая жара, и даже открытое окно не помогало.

— Нет, ты только полюбуйся на него, — с укоризной в голосе говорит Жигарев, кивая на Хрюкина. — Растерял всех своих летчиков и сам случайно остался живым.

Заложив руки за спину, Павел Федорович, еще раз пробежал от стола до двери и обратно, остановился перед Тимофеем и, чуть ли не тыча в лицо рукой, гневно спросил:

— Где теперь искать ваших летчиков, где?

Потом отошел от Хрюкина и, обращаясь ко мне, распорядился:

— Все. К чертовой матери! Отправить его в Москву.

Я толком еще не знал, что произошло, и пока старался сохранять нейтралитет. Хрюкин был мне известен как очень опытный летчик и хороший командир. Слыл он за храбреца и пользовался у подчиненных большим уважением. Поэтому я спокойно спросил Жигарева:

— А что же все-таки случилось, Павел Федорович?

— Этот молодец, — поостыв, сказал Жигарев, — завел 12 самолетов за облака и там растерял их, как беспечная наседка теряет цыплят в крапиве.

— А куда он их собирался вести? — прикинулся я неосведомленным.

— Разве не знаешь? Тоже мне комиссар, — переводя разговор на шустрый лад, продолжал Жигарев. — У Нанкина сучились японские военные корабли. Вот и задумали ударить по ним. А вышел конфуз...

Оказалось, Хрюкин не учел, что в этот район его летчики не летали. Попав в облака, они растеряли друг друга. Дорогу домой нашли только три экипажа. Остальные приземлились где попало. Было от чего вскипеть Жигареву и потерять дар речи даже такому храброму человеку, как Тимофей Хрюкин.

— Тимофей Тимофеевич, — осторожно старался я заступиться за Хрюкина, — дал, конечно, маху. Не зная броду, не суйся в воду — гласит народная пословица. Наказать его, может быть, и следует. Но ведь сделал он это не по злему умыслу. Хотел как лучше.

— Хотел, хотел... Из добрых намерений кафтана не сошьешь, — стоял на своем Жигарев.

— Да ведь и мы с вами, Павел Федорович, немного виноваты. Погоду знали, подготовку летчиков тоже. Однако вылет не запретили, наоборот, подбадривали: давай, давай...

— А у него на плечах своей головы нет? — кивнул Жигарев в сторону Хрюкина.

— Как нет? — Заметив перемену к лучшему, я уже решительнее встал на защиту Тимофея Тимофеевича. — Есть, да еще какая — забубённая?

— Во-во, забубённая, — подхватил слово Жигарев и едва заметно улыбнулся.

О Хрюкине мне еще в Москве, перед отъездом в Китай, рассказывал П. В. Рычагов. Они вместе воевали в Испании.

Родился Тимофей Тимофеевич в 1910 г. в Ейске. Дед его был ломовым извозчиком, отец каменщиком, мать из семьи рыбаков, работала прачкой. Прокормить большую семью в городе оказалось не под силу, и семья Хрюкиных переехала в станицу. С восьми лет Тимофей гнул спину на богатых казаков, потом сбежал из дому и два года беспризорничал.

Молотобоец в железнодорожном депо, чернорабочий, грузчик — таковы его первые трудовые университеты. До 15 лет он был неграмотным. Став на ноги, он закончил школу взрослых

и потом поступил во вторую военную школу пилотов в Ворошиловграде. Это и определило дальнейшую судьбу Хрюкина — он навсегда связал свою жизнь с авиацией.

Когда развернулись бои республиканцев с франкистами, Тимофей Хрюкин одним из первых подал рапорт, чтобы его направили в Испанию. Воевал он крепко, заслужил боевые награды.

И вот теперь Хрюкин в Китае. Сражался он с японцами храбро, и нельзя было остаться безучастным к его судьбе, если даже он допустил оплошность в трудных обстоятельствах. Словом, мне удалось настоять, чтобы его не откомандировывали в Москву. Позже за участие в уничтожении японского

авианосца ему было присвоено звание Героя Советского Союза, а китайское правительство наградило его орденом.

Мне довелось потом поработать вместе с Тимофеем Тимофеевичем Хрюкиным дважды Героем Советского Союза. Я все больше убеждался, какой это талантливый военачальник.



Т. Т. Хрюкин

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Однажды на аэродроме в одной из летных групп я проводил собрание землячества. Сейчас этот термин звучит несколько странно. Но там, на чужой земле, мы не имели возможности открыто собирать коммунистов и комсомольцев — такова была обстановка. Поэтому практиковались так называемые собрания землячества.

Сидели мы в зале столовой, не спеша пили крепкий чай и вели разговор о своих житейских делах. Но вот приехал Жигарев, отозвал меня в сторону и сказал:

— Слушай, Андрей, закругляйся и поезжай домой. Полетишь в Москву.

— Как в Москву? — не понял я. Для меня это была такая неожиданность, что я не сразу нашелся: радоваться или грустить?

— А вот так. На смену тебе прибыл товарищ. Вечером, надеюсь, пригласишь на прощальный банкет?

Вначале показалось, что Павел Федорович шутит: житье наше вдаль от родины было не слишком веселым и мы нередко подтрунивали друг над другом. Но когда меня познакомили с приехавшим Федором Ивановичем Богатыревым, комиссаром авиабригады, все разъяснилось.

Вечером собрались. Вспомнили в дружеском кругу радости и печали, пережитые за время пребывания в Китае. Жаль было расставаться, но приказ есть приказ.

Утром следующего дня из Ханькоу отправлялись на ремонт два самолета СБ. Мне предложили воспользоваться этой оказией.

— Другая возможность представится не скоро, — предупредил Жигарев.

Я не возражал. На СБ так на СБ. Это даже быстрее.

О том, что один самолет не совсем надежен, не думалось. Как-нибудь долетим.

Поднялись, сделали над аэродромом прощальный круг и взяли курс на северо-запад. Вместе со мной на борту был молодой летчик А. И. Пушкин, ныне генерал-лейтенант авиации. Не успели мы пройти и сотню километров, как путь преградила сплошная грозовая облачность. Горизонт был густо-черным, по нему полосовали молнии. Красивое и жуткое зрелище. Соваться в этот крошечный ад было, конечно, безумием, и мы повернули назад.

Подходим к Ханькоу, а там новая неприятность: на аэродроме рвутся бомбы. Посмотрели вверх — «висит» колонна вражеских бомбардировщиков. А еще выше идет воздушный бой. На наших глазах японцы подожгли самолет, круживший над аэродромом и пытавшийся произвести посадку.

Поднялись мы на 5,5 тыс. м, отошли в сторону и стали ждать, когда закончится схватка. Мы были совершенно беззащитны. Оружие с борта сняли и тоже отправили в ремонтные мастерские.

Но вот закончился бой. Японцы ушли на восток, наши приземлились. Выяснилось, что во время вражеского налета погиб экипаж Долгова.

Нашу машину быстро заправили и поставили в стороне, чтобы в случае неожиданного воздушного нападения не мешать взлету истребителей. И мы стали ждать, когда грозовые тучи рассеются. Никаких метеорологических постов тогда не было, все определялось на глазок. Видим: сектор неба, куда нам предстояло лететь, постепенно стал светлеть.

— Ну как, полетим? — спрашивает Пушкин.

— А чего ждать?

98 Все просто. Никаких тебе метеобюллетеней и карт-кольцовок, никаких разрешений. Свой глаз-ватерпас — и погода опре-

делена... Однако, хотя нам и казалось, что грозу пронесло, какие-то внутренние, бурные процессы в атмосфере, видимо, еще не прекратились. Где-то в середине маршрута самолет начало кидать то вверх, то вниз. Казалось, наш старый СБ вот-вот рассыплется и мы вывалимся на островерхие пики горного хребта.

Но машина, как ее ни корежило, все же выдержала натиск стихии, только перед заходом на посадку почему-то не выпустились шасси. Сделали мы над аэродромом Сиань (иров. Шэньси) один круг, другой — не выходят колеса. Пришлось прибегнуть к аварийному способу.

Чтобы не испытывать судьбу еще раз, мы потом не стали убирать шасси. Правда, скорость заметно снизилась, да и расход бензина увеличился, но, по нашим расчетам, до места назначения все-таки должно хватить.

В Ланьжоу нас встретили свои люди. Этот аэродром был обеспечен всем_необходимым, и здесь мы чувствовали себя как дома. От воздушных налетов его охраняло подразделение летчиков во главе с Ф. Ф. Жеребченко.

Летчики и техники базы окружили нас плотным кольцом и ходили за нами по пятам до самого вечера. Их интересовало, буквально все: и что за самолеты у японцев, и какая тактика у них в бою, хорошо ли дерутся наши ребята, как относятся к советским людям местное население? Объяснить это любопытство нетрудно: японо-китайская война находилась в фокусе мировой политики и судьбы Китая волновали каждого. А у летчиков к тому же проявлялся и чисто профессиональный интерес.

Мы рассказали обо всем, что знали, видели и лично пережили. Хозяева, в свою очередь, посвятили нас в такие вопросы, о которых мы и понятия не имели. Здесь мы в полной мере осознали, как велика помощь Советского Союза Китаю. На окраинах аэродрома громоздились бесчисленные ящики с боеприпасами, вооружением, различные механизмы.

Вечером начальник базы В. М. Акимов, с которым я довольно близко познакомился, когда летел в Китай, пригласил нас к себе на ужин. Засиделись допоздна. Переговорив обо всем, я наконец спросил Акимова:

— А как улететь отсюда домой?

— Надо ждать оказию.

Под оказией он подразумевал самолет с очередной партией груза. Это меня расстроило. Ожидание могло затянуться на неделю.

На следующий день на аэродроме я обратил внимание на притулившийся в сторонке самолет АНТ-9. Спрашиваю у Акимова:

— Чей?

— Казахского управления Гражданского воздушного флота. Копаются уже дней семь. Старая телега, а не самолет,— небрежно обронил Акимов.

— А когда они собираются вылететь?

— Кажется, завтра.

Я воспрянул духом. Может быть, и меня захватят? Хоть самолет на ладан дышит, авось дотянет как-нибудь.

Подходим к экипажу, здороваемся. Из кабины на землю спускается летчик. Смешливые глаза.

— Коршунов, — рекомендуется он и крепко жмет руку.

Рядом с самолетом, на промасленном чехле, гармошка, балалайка и мандолина.

— На такой базе, как ваша, можно организовать целый Музыкальный оркестр, — в шутку говорю Коршунову.

— Он уже есть. Все члены экипажа — музыканты. Веселимся от души. Не ждате же артистов Большого театра, — смеется Коршунов.

Своим весельем он покорил нас. И хотя перед нами стоял не самолет, а старая скорлупка, мы, не раздумывая, попросили:

— Не подбросите ли до Алма-Аты?

— Сколько вас? — справился Коршунов.

— Трое. Я, Пушкин и Маглич.

— За милую душу, — живо согласился пилот. — Самолет просторный, места всем хватит. Да и нам веселее.

После выполнения всех формальностей мы с Акимовым отошли в сторону, и он, косясь на старый АНТ-9, с сомнением покачал головой:

— Я бы на вашем месте все же обождал.

— Ничего не случится. — воодушевленный оптимизмом Коршунова, ответил я. — Долетим.

— Ну-ну, смотрите.

Вылетели через день. Во время разбега АНТ-9 так скрипел, так стонал, что казалось, развалится до подъема в воздух. Грешным делом, я вспомнил Акимова и подумал: надо бы послушаться его, подождать. Но было уже поздно. Самолет, еще раз жалобно скрипнув, успокоился, и под нами поплыли горы. Потом открылась панорама унылого и скучного пустынного Синьцзяна. Под монотонный шум моторов я задремал, но вдруг почувствовал рывок, затем другой. Смотрю и глазам не верю: один мотор заглох и винт под напором воздуха еле-еле вращается. Минуты через три или четыре сдал и второй двигатель.

Стало необыкновенно тихо. Мы с Пушкиным тревожно переглянулись. Справа и слева, разделенные песчаной долиной, тянулись горы. Самолет начал сразу терять высоту. Где сядем? Справа показалась малонаезженная дорога. Лучшего места в аварийной ситуации трудно и придумать.

Коршунов сразу же довернул машину и пошел на посадку. Пробежав по песку с десятков метров, самолет замер как вкопанный. Коршунов вылез из своей кабины и, блеснув задорно белыми зубами, как ни в чем не бывало заметил:

— Сидим, товарищи начальники.

За бортом мы чуть не задохнулись от жары. Казалось, будто гигантский горн нагнетает раскаленный воздух, сжигающий все живое. Оглядываемся. Ни кустика, ни деревца, ни живой былинки. Один песок да серые, пышущие жаром камни.

Коршунов вынул из планшета желто-коричневую, под цвет местности, карту.

— Вот где мы, товарищи начальники, находимся, — ткнул он пальцем в песчаную долину. — Воды, как видите, нет.

Мы перешли на другую сторону самолета, надеясь укрыться там в тени. Но увы! Солнце светило в зените, и тень лежала под самым брюхом АНТ-9.

— Ну-ка, котик, — обратился Коршунов к своему механику. У него была фамилия Котов. — Будь добр, поднимись в кабину и принеси градусник.

Котов принес термометр. Коршунов положил его в тень, и все увидели, как по тоненькому каналу стеклянной трубки ртуть быстро поднимается вверх.

— Ого! — комментировал Коршунов. — 30, 35, 40, 45...

На цифре «50» ртуть остановилась.

— А теперь, товарищи начальники, облачайтесь в меховую амуницию. Будем думать и совет держать.

Даже в трудных условиях Коршунов не терял присутствия духа и шутил. По-настоящему ему следовало отругать Котова за плохую подготовку самолета, но он только с укоризной посмотрел на него.

По совету Коршунова мы надели комбинезоны и, к удивлению, почувствовали, что дышать в них намного легче. Прямые солнечные лучи не обжигали тела, шлем надежно защищал голову.

— Для начала доложу вам, товарищи робинзоны, — не удержался Коршунов от шутилой реплики, — что у нас есть полтора ящика шоколада и два термоса воды. Выьем эту — сольем из радиаторов. Словом, живем — не тужим.

— Трасса проходит здесь? — осведомился Пушкин.

— Здесь, здесь, — подтвердил Коршунов. — Самолеты летают почти ежедневно. Если мы разложили костры — нас непременно увидят и помогут.

В первый день стороной прошел Р-5, но нас не заметил. Днем мы изнывали от жары. Но вот солнце скрылось и наступила прохлада. Ночевали в самолете. В горах всю ночь противно выли шакалы, но к машине приближаться боялись.

На второй день, обжигая руки о раскаленный металл, мы пытались помочь экипажу найти неисправность в моторах. Ведь есть какая-то причина. Копались часа два, но ничего не нашли. Механик Котов бросил ключ на песок, выругался:

— Подождем до вечера. Сейчас работать невозможно.

И действительно, жара стояла невыносимая. Хотелось пить.

А воды всего один термос. Надо беречь. Кто знает, сколько времени просидим в этих раскаленных песках? Определили строгую норму: три глотка в день на человека. Воду в радиаторах самолета пока не трогали. Это неприкосновенный запас. Вода — жизнь. Не станет ее, «совсем-совсем плох будет», сказал бы сейчас наш китайский друг Мустафа.

Кругом тишина. Кажется, все живое вымерло. Хоть бы какой-нибудь звук, и то легче стало бы на душе.

— Где же ваша трасса? — спрашивает у Коршунова Пушкин.

— Здесь, здесь, товарищ начальник, — пытается шутить летчик и тычет пальцем в раскаленное небо. — Только, видать, ее солнышком растопило.

Котов лег на спину и стал напряженно прислушиваться: вдруг раздастся шум мотора? Тогда надо быстрее поджигать смоченный в бензине и соляровом масле чехол, чтобы привлечь к себе внимание пролетающего летчика.

Но вот солнце уже спряталось за зубцы гор, а ни один самолет так и не появился. И снова доносится надрывный вой шакалов, а над головой безучастные к людям крупные звезды.

На третий день в знойном мареве мы увидели три, величиной с спичечную коробку, автомашины. Расстояние до них 10—12 км. А может быть, это мираж?

— Машины, машины! — захолопал в ладоши Маглич и кинулся в их сторону. За последние два дня он стал неузнаваем: смотрит рассеянным, отсутствующим взглядом, говорит что-то бессвязное.

— Да замолчи ты, наконец! — злился Пушкин и для остротки грозил кулаком.

И вот сейчас Маглич, сбросив ботинки, босиком помчался к машинам:

— Эй, подождите!

Мы кинулись наперерез, но куда там! Обжигая ступни, Маглич прыгал, словно кенгуру, и вскоре скрылся за песчаным холмом. Эх, пропал, думаем, человек. Но нет. С машин — нам не померещилось, это были действительно они — его заметили, а может быть, внимание людей привлек дым костра. Вскоре вездеходы подъехали к самолету. В кузове одного из них лежал Маглич. Ноги его покрылись от ожогов волдырями, но он этого не замечал и как ребенок смеялся. Парень не выдержал психического напряжения. В Москве пришлось уложить его в больницу.

Мы несказанно обрадовались появлению автомашин.

— Как вы здесь оказались? — спрашиваем у водителей.

— Хотели спасти таких же, как вы, бедолаг. Только напрасно. Самолет ДБ-3 упал в горах...

Позже я узнал, что в этой катастрофе погиб инженер Павлов.

Бросить самолет без надзора мы, конечно, не могли. Коршу-

нов решил оставить около него механика Котова. Дал ему оружие, продовольствие, весь оставшийся запас воды и сказал:

— Завтра будет помощь.

К вечеру вездеходы доставили нас на аэродром Хами. Там уже знали, что из Ланьчжоу два дня назад вылетел АНТ-9, но не имели представления, куда он запропастился.

— Искать вас собирались завтра, — доложил начальник базы, обслуживающей аэродром. — Вон и самолет уже наготове.

— Хороша же оперативность, — упрекнули мы руководителя. — Искать через три дня. А если бы мы потерпели аварию, тогда как?

— Поверьте, у нас не было самолета, — оправдывался он. — И этот отремонтировали кое-как, на скорую руку.

В Хами мне вручили телефонограмму от «хозяина», как мы тогда называли наркома обороны К. Е. Ворошилова. В ней мне предписывалось не задерживаться в Алма-Ате, немедленно вылетать самолетом СИ-47, который привел шеф-пилот С. М. Буденного Василий Сергеевич Лебедев.

Расстояние от Алма-Аты до Москвы немалое. Запас горючего и скорость самолетов были тогда не так велики, как у современных лайнеров. В пути пришлось несколько раз приземляться. На промежуточных аэродромах мы прежде всего скупали в киосках Союзпечати буквально все свежие газеты и журналы, имевшиеся в продаже. Мы так соскучились по родному слову, что любая заметка о жизни страны радовала нас. Ведь в Китай советские газеты приходили на месяц позже и, конечно же, сообщения утрачивали актуальность...

И вот она, Москва, с широкими улицами, нарядными площадями, золотыми шпилями церквей и громадами зданий. Дышу полной грудью, улыбаюсь весеннему солнцу, ошалело осматриваюсь вокруг. На Центральном аэродроме я бывал не раз, но сейчас он казался мне каким-то особенно нарядным и красивым.

Лебедев понимал мое состояние и не приставал с расспросами. Поинтересовался только:

— На машине поедете?

— Пешком, только пешком, Василий Сергеевич. А вещи пусть отвезут.

Захватив с собой маленький чемоданчик с документами, я торопливо направился к воротам аэродрома. Хотелось поскорее смешаться с толпой, услышать московский, родной говор. Нет более светлого и радостного чувства, когда человек после долгой разлуки снова оказывается на своей родной земле.

Коротко об авторе. А. Г. Рытов (1907—1966)—генерал-полковник авиации. Родился в крестьянской семье в Рязанской области. После окончания в 1925 г. школы крестьянской молодежи активно участвовал в общественной жизни, работал в местных комсомольских, а затем партийных органах. Член

КПСС с 1929 г. В том же году вступил в Красную Армию, в рядах которой прошел большой путь от курсанта полковой школы до одного из крупных руководителей советских ВВС. В 1937—1938 гг. находился в Китае в качестве политкомиссара группы советских летчиков-добровольцев. Участник Великой Отечественной войны: в качестве военкома ВВС и ударной авиагруппы, заместителя командира бомбардировочного авиакорпуса по политической части. На заключительном этапе войны был заместителем командующего по политической воздушной армии, участвовал в разгроме фашистских оккупантов на Северо-Западном, Южном, Юго-Западном, Воронежском, Брянском, Центральном, 1-м Белорусском, 1-ми 4-м Украинских фронтах. После войны окончил академию Генерального штаба и занимал различные командные должности в Советской Армии. Делегат XXII и XXIII съездов КПСС.

¹ У Пэйфу (1878—1939)—китайский генерал-милитарист, глава так называемой чжилейской клики северных милитаристов. В период китайской революции 1925—1927 гг. его войска были разгромлены Национально-революционной армией, большую помощь которой оказали советские военные советники.

² Чжан Цзолинь (1876—1928)—китайский милитарист, глава так называемой фынтяньской (мукденской) клики милитаристов, тесно связанной с японскими империалистами. Неоднократно вел войны с другими милитаристскими кликами, в 1924—1928 гг. фактически контролировал пекинское правительство. В 1928 г. пытался изменить ориентацию и вступить в контакт с американцами и гоминьдановским правительством. Был убит японцами. Они организовали крушение поезда, в котором ехал Чжан Цзолинь.

³ Кантонская коммуна — вооруженное восстание рабочих, крестьян и солдат в Гуанчжоу 11—13 декабря 1927 г., в ходе которого была предпринята героическая попытка установить власть Советов. Восстание было зверски подавлено гоминьдановской реакцией.

⁴ См. прим. 1 на с. 374 настоящего издания.

⁵ В. М. Примаков (1897—1937) — видный советский военачальник, один из руководителей группы советских военных советников в Китае в период революции 1925—1927 гг. См.: В. М. Примаков. Записки волонтера. Гражданская война в Китае. М., 1967 (первое издание вышло в 1927 г. под псевдонимом Г. Аллеи).

⁶ Искаженное китайское выражение «шэнь хао» — очень хорошо.

⁷ Нанкин был захвачен японцами 13 декабря 1937 г.

КИТАЙСКИЕ МАРШРУТЫ

(Из записной книжки летчика-бомбардировщика)

Наша бомбардировочная группа была сформирована для перелета в Китай из 42 экипажей самолетов типа СБ. В Москве на приеме у начальника Военно-Воздушных Сил страны А. Д. Локтионова командиром группы был назначен Н. М. Кидалинский, его заместителем — М. Г. Мачин, комиссаром — М. А. Тарыгин. Позже, в Алма-Ате, к нам присоединились начальник штаба группы С. П. Петухов и старший инженер П. Ф. Сыров.

В Алма-Ате нам предстояло собрать и подготовить машины к перелету. Сборку их осуществляла бригада рабочих. Руководил приемкой самолетов инженер Н. П. Селезнев. Весь личный состав летчиков был разделен на две группы. Это было необходимо для облегчения перелета: резко сокращалось время при взлетах, построении в боевой порядок и особенно при посадках на незнакомых аэродромах.

Наша группа вылетела в Китай в октябре 1937 г. в составе отрядов И. И. Козлова, П. Муравьева и одного отдельного звена Н. Литвинова (всего 21 самолет СБ). Первую посадку мы произвели на аэродроме Урумчи, где нас тепло встретили местные жители и представители китайской администрации. Здесь мы пробыли три-четыре дня — готовили самолеты к дальнейшему полету до Ланьчжоу. Трасса перелета (через Хами и Ланьчжоу) пролежала через пустынные и гористые районы Северо-Западного Китая.

Надо сказать, мы были в числе «первопроходцев», осваивавших эту тяжелую трассу. Трудностей возникало много. Уже сам по себе такой дальний перелет, часто сопряженный с риском для жизни, явился серьезным испытанием воли и мужества наших летчиков. Какая-либо связь с аэродромами полностью отсутствовала. Поскольку никаких данных о метеоусловиях мы не получали, приходилось часто вылетать наугад. Знали только местонахождение аэродрома, а что там нас ожидает, каков режим приземления и т. п. — все это постигалось на практике.

На аэродроме обычно для заправки наших СБ бензином и маслом местные власти выделяли 200—300 крестьян, и они на



М. Г. Мачин

жуточных аэродромах также была сопряжена с риском. Особенно запомнился «трудный» аэродром Ляньчжоу. Он был расположен в горах на высоте 1900 м над уровнем моря, большая разреженность воздуха резко увеличивала длину пробега при посадке. (При нас здесь погиб командир эскадрильи на И-16 В. Курдюмов.) Аэродром не был приспособлен для приема тяжелых кораблей типа СБ. На летном поле с гор напало много больших и мелких камней, которые забивались в лопасти воздушных винтов. На некоторых машинах при посадке сорвались бомбы и лежали в люках. По моей просьбе руководство аэродрома срочно прислало около 1500 человек с мотыгами и корзинами. Они срезали валуны, убрали землю и камни и выровняли летное поле.

...Наконец, мы приземлились в конечном пункте нашего маршрута — Ляньчжоу. Город находится между аэродромом и полноводной рекой Хуанхэ. Рядом Великая китайская стена. В Ляньчжоу нас встретили советские люди: В. М. Акимов, Алексей и др. Они представили нас местному начальству и китайским военным властям.

себе подносили к самолетам по две-четыре цинковые канистры емкостью 20 л каждая. О механизации и думать не приходилось. Не было даже воронок для слива, не говоря уж о бензозаправщиках. А ведь непростое дело — заправить вручную один самолет 1200—1500 л горючего. Объяснялись мы с китайцами примитивно, с помощью мимики, на пальцах.

Наши самолеты были перегружены боеприпасами и людьми. До этого у нас не было принято, чтобы самолет садился на аэродром с полной нагрузкой авиационных бомб. А мы шли с ними весь маршрут. Малейшая ошибка могла привести к тяжелым последствиям. Посадка на многих промежуточных

Через две недели в Ланьжоу приземлилась наша вторая подгруппа во главе с Кидалинским. Теперь все мы собрались на одном аэродроме. Мы ждали дальнейших указаний. Свободное время не тратили зря — начали обучать китайских летчиков вождению самолетов СБ. Учились они с большим желанием, проявляя рвение и упорство в овладении новой техникой.

В Ланьжоу приехал заместитель командующего китайской авиацией генерал Мао. Было принято решение о перебазировании нашей группы в Ханькоу.- Перелет был сложным. Погода стояла пасмурная. Горный перевал закрывала мощная (в 10 баллов) облачность. Мы были вынуждены, пробившись в разрывах облаков, произвести посадку на промежуточном аэродроме. Уточнив данные и пополнив баки горючим, сразу же взлетели и взяли курс на Ханькоу. Сгущались сумерки. Наконец показались огни большого города. Понимаю, что это Ханькоу. Вижу большое поле залитое водой, и догадываюсь, что это и есть аэродром. Различаю несколько разрушенных ангаров и остатки сгоревших самолетов. Впервые с воздуха вижу результаты налета японской авиации. Около одного ангара был выложен знак посадки «Т» и указано ее направление.

Но как садиться на аэродром, залитый водой? Каково состояние грунта и как поведут себя самолеты в воде? Сколько ни думай и ни переживай, а приземляться необходимо — сумерки и стрелки бензочасов торопят. Прошел еще раз над водяным полем, чтобы подробно его рассмотреть и учесть все. Слышу, как генерал Мао (он летел в моем самолете) говорит по переговорному устройству: «Мистер Мачин, садиться сюда». Я дал команду на перестроение группы и с душевной болью пошел на посадку, почти физически ощущая тяжесть ведомых мною самолетов, набитых людьми и бомбами.

С первого захода я не сумел сесть из-за большой скорости и ошибки в расчете. Мои ведомые потянулись за мной на второй заход. Как только самолет коснулся грунта, вода окатила его. Я почти не тормозил, быстро сошел с посадочной полосы, подрулил к разрушенным ангарам и стал наблюдать за посадкой своих друзей. Все сели благополучно.

На аэродроме собралось много офицеров и генералов из штаба. Генерал Мао представил нас своим коллегам. Они рассказали, что аэродром Ханькоу был залит водой после очередного налета японской авиации. Несколько бомб попало в обводную дамбу, и вода из реки хлынула на летное поле.

Нас разместили в здании вблизи аэродрома. Вечером руководство штаба китайской авиации дало банкет в честь советских летчиков-добровольцев. Было провозглашено много тостов, в которых китайцы выражали благодарность нашей стране за неоценимую помощь.

На следующий день мы надели резиновые сапоги и пошли осматривать аэродром. Все самолеты рассредоточили на боль-

шой территории летного поля. Воды было примерно 15—20 см, и грунт пока позволял рулить. Но мы все же выразили китайскому командованию свое беспокойство за состояние аэродрома и просили принять срочные меры по осушению летного поля и строительству взлетно-посадочной полосы. Мы сказали, что без этого они не смогут эффективно использовать наши самолеты.

Китайское командование оперативно оценило обстановку. Через несколько дней мы увидели несколько тысяч человек с корзинами, которые насыпали фундамент взлетно-посадочной полосы. Они работали день и ночь. Вода постепенно убывала.

В начале ноября 1937 г. по просьбе генерала Мао я вылетел в район Нанкина и Шанхая. Здесь на одном из совещаний военного командования, на которое меня пригласили вместе с штурманом К. Ф. Олехновичем, к моему удивлению и радости, я встретил М. И. Дратвина и П. Ф. Жигарева, с которыми был знаком до Китая. На совещании встал вопрос о нанесении удара по японским боевым кораблям и военным транспортам в море. Мы с штурманом быстро прикинули расстояние по карте и доложили, что радиус действия из Ханькоу велик, нам не хватит бензина на возвращение. Для удара по кораблям желательно группу бомбардировщиков перевести на аэродром, расположенный ближе к морю. Но что самое главное — наши самолеты на борту имели только один комплект бомб (мы пока не знали, когда и как доставят нам бомбы из СССР).

Тут же мы предложили: необходимо срочно выяснить, не подойдут ли китайские бомбы к нашим самолетам. Может быть, их можно подогнать? Идея получила одобрение. Мне был выдан документ на право облета и осмотра складов и военных арсеналов в Центральном и Юго-Западном Китае. Мой экипаж и наш инженер по вооружению успешно справились с этим заданием. Мы осмотрели склады в Наньчане, Чанша, Фучжоу и Гуанчжоу. Китайские техники в короткий срок организовали подгонку авиационных бомб под замки бомбодержателей наших самолетов и: таким образом обеспечили ими не только нашу группу, но и группу Ф. П. Польшина.

В середине ноября в Ханькоу приземлились самолеты СБ, которые привел из Ланьчжоу Н. М. Кидалинский. Мы вновь объединились в единый и солидный боевой кулак. К этому времени на аэродроме была проложена взлетно-посадочная полоса со щебеночным покрытием и осушено летное поле. В 30—40 км к западу от Ханькоу был создан второй запасной аэродром. Наш персонал следил за строительством и консультировал китайцев.

Вскоре поступил приказ нашей группе сосредоточиться на аэродроме Нанкина. Мне (как уже побывавшему там) было предложено вести группу. Вечером я кратко информировал летно-технический состав о предстоящем маршруте и новом месте базирования.

Аэродром Нанкина был расположен на юго-западной окраине города и с трех сторон имел открытые подходы (с юга его закрывала высокая сопка). На летном поле имелись взлетно-посадочная полоса с гравийным покрытием, а также несколько ангаров и комендантское здание. Грунт аэродрома был сравнительно твердым, а размеры летного поля позволяли самолетам подниматься в воздух с мест стоянок. На пути в Нанкин находились два промежуточных аэродрома на случай вынужденной посадки (в районе Аньцина и Уху). Расположенные недалеко от Янцзы, они хорошо просматривались с воздуха.

Летное поле ханькоуского аэродрома оказалось еще сырым, и нам пришлось стартовать с вновь построенной полосы, а это затянуло взлет и сбор в воздухе большой группы. В Нанкин пришли только к вечеру. Не успели сесть и рассредоточить самолеты по аэродрому, как завывли сирены, оповещая о налете японцев. Мы приземлились на прифронтовом аэродроме. Что делать? Как вывести из-под огня машины?

В воздух взмыло несколько истребителей И-16 из группы В. Курдюмова. Через несколько минут мы оказались свидетелями ожесточенного воздушного боя. Здесь мы впервые увидели японские истребители И-95. Наши «ласточки» смело вступили в схватку с большой группой самолетов противника. Воздушный бой шел на высоте 2500—3000 м. Было трудно разобраться, где свои, а где чужие. Слышался только треск пулеметных-очередей. Повисли два раскрытых парашюта, появились падающие самолеты. Но чьи они, пока не знаем. В воздух поднялось еще одно звено. Воздушный бой продолжался над сопкой недалеко от аэродрома. Он проходил и в вертикальной и в горизонтальной плоскостях. Видим: загорелся самолет и стал камнем падать на землю. На фоне ясного неба четко просматривались красные круги на его крыльях. Японский истребитель! В воздушном пространстве около аэродрома показали еще три парашюта. Стрельба постепенно стала стихать — противник выходил из боя. Видимо, для него он оказался неожиданным и тяжелым. Японцы потеряли пять самолетов. В воздухе остались только наши истребители.

Подошла автомашина, меня вызывали к комендантскому зданию. На втором этаже в большой комнате находился генерал Мао, несколько китайских офицеров, П. Ф. Жигарев и Н. М. Кидалинский. У стены стояли три офицера небольшого роста в летных куртках и с шарфами на шее. Это были японские летчики, которых только что сбили наши истребители. Поздоровавшись, я сел рядом с Жигаревым. Допрос вели генерал Мао и китайские офицеры. Японские летчики на допросе показали, что им было неизвестно о наличии на аэродроме Нанкина китайских истребителей. На допросе японцы вели себя вызывающе. Их шелковые шарфы украшали иероглифы с призывами к мужеству и храбрости. Далее они рассказали, что японские истреби-

тели базируются к юго-западу от Шанхая на полевом аэродроме. На центральном аэродроме находятся в основном бомбардировщики. Я понял, что Шанхай в руках противника. Привели еще одного сбитого летчика. Он нагло улыбался. Заявил, что раз японский император приказал им покорить Китай, так и будет. Один из китайских офицеров закатил ему пощечину, после чего всех военнопленных увели. Здесь же нам сообщили, что во время боя один наш летчик-истребитель погиб, а второй спасся.

После допроса я зашел к нашим истребителям, расположившимся недалеко от комендантского здания. Это была небольшая группа добровольцев, мужественных питомцев партии и комсомола. Ими временно командовал С. Смирнов — замечательный советский ас. Летчики собрались в кружок и оживленно обсуждали детали только что закончившегося воздушного боя.

Они узнали меня. Я пожелал им успеха в воздушных боях и поехал к своим самолетам, чтобы ускорить заправку их бензином и маслом.

Вокруг СБ китайские рабочие уже сооружали капониры. Надо сказать, они хорошо защищали нас и наши самолеты от штурма и обстрела вражескими истребителями. Китайцы строили их очень быстро — масса людей наполняли рогожные кули землей, зашивали их и обкладывали ими самолет подковообразным полукругом. Стены укладывались внизу толщиной в два куля, а выше — в один куль. Высота стен составляла 3—4 м. Капонир предохранял самолеты от осколков бомб и обстрела истребителями. Примерно такие же сооружения в годы Великой Отечественной войны сыграли неплохую роль и на наших аэродромах.

После ужина раздалась команда срочно собраться всему летному составу. В большом зале, заставленном столами, уже были Жигарев, Кидалинский, комиссар Тарыгин, начальник штаба Петухов. Нашей группе предстоял вылет на первое боевое задание — на рассвете нанести двумя подгруппами бомбардировочные удары по следующим целям: первая — военные корабли, стоящие при входе в р. Янцзы у Шанхая (группу вел Кидалинский); вторая — центральный аэродром Шанхая, где базировались японские бомбардировщики и истребители (группу приказано вести мне).

Мы сразу же приступили к штурманским расчетам, разложили карты и стали изучать, какой лучше выбрать маршрут для скрытного подхода к цели. Хотя мы со штурманом К. Олехновичем уже летали на шанхайский аэродром, но в то время город еще не был занят противником. Мы остановились на одном из маршрутов: от Нанкина летим по правому берегу Янцзы с отклонением на северо-восток, далее выходим в море на 30—40 км, разворачиваемся вправо на 70—90° и выскакиваем пря-

мо на цель. Высота бомбометания — 3700 м по ведущему, строй — девятки в правом пеленге.

Из чего мы исходили? Весь полет совершался над территорией, занятой китайской армией (до разворота в море). В этом случае нас никто не обнаружил бы. Появление со стороны моря было бы для японцев неожиданным. Нанесение удара с ходу обеспечивало минимальное пребывание в зоне зенитного огня противника и быстрый уход в случае появления в небе японских истребителей. Высота бомбометания (3700 м) была выбрана с расчетом на неточность ее определения зенитной артиллерией.

После всех необходимых распоряжений мы отправились в общежитие. Многие долго не могли заснуть в ту ночь. Да это и понятно. Всем нам впервые в жизни предстояло идти в бой. О войне мы имели очень смутное представление, в основном по книгам. Военный опыт нам пришлось приобретать в ходе тяжелых боевых будней.

Начальник штаба Петухов поднял нас рано. Наскоро позавтракав, мы сели в машины и выехали на аэродром. Заря едва занималась. Я дал сигнал на запуск моторов. Потом запустил свою «катюшу», прогрел моторы и включил аэронавигационные огни. Мои ведомые повторили все в точности и подрулили к месту старта. Наше звено стояло как вкопанное на полосе — ее размеры позволяли взлететь строем. Подал летчикам сигнал рукой. Они поняли и пошли на взлет.

На земле было еще темновато, но на высоте 600—800 м даль уже хорошо просматривалась. На развороте я увидел, что ведомые звенья в сборе. Саша — мой стрелок-радист следит за построением и докладывает мне. Ложимся на курс. На высоте 2 тыс. м видимость отличная, на фоне восходящего солнца отчетливо выделяется вся группа. У стрелков-радиcтов турельные пулеметы направлены стволами вверх, стрелки зорко наблюдают за воздухом. Мой штурман К- Олехнович возится с прицелом, видимо измеряет скорость ветра и снос. Спрашиваю, как дела. Отвечает — • идем хорошо и будем над целью в намеченное время. Слева серебрится Янцзы, справа — всхолмленная однообразная равнина. Летим на заданной высоте. Появляются мелкие озера, видна кромка берега моря. Справа впереди — очертания большого города. Олехнович по переговорному устройству передает, что через семь минут разворот на Шанхай.

Море! Ложимся на боевой курс. На горизонте хорошо виден Шанхай, на рейде множество разных кораблей и военных судов. Я окинул взглядом боевой строй самолетов. Все стрелки-радиcты замерли у своих турельных установок, готовые мгновенно открыть огонь по истребителям противника. Скопление кораблей все ближе. Черные «шапки» появляются на нашем пути. Это морские корабли противника ударили огнем из зениток. Но сделать противозенитный маневр мы не можем, у нас открыты бомболюки. А цели ни я, ни штурман не видим. Над городом

утренняя дымка. Что делать? Тогда я открыл фонарь летчика/и посмотрел вниз на землю. И вдруг в какой-то момент буквально под собой увидел замаскированные самолеты противника. Что есть силы закричал штурману: «Костя! Смотри, под нами цель». Он тоже увидел, но бомбы сбросить не успел. Решили с левым разворотом отклониться в море, чтобы быстро выйти из зоны зенитного огня и сделать повторный заход на цель.

Один СБ из левой девятки задымил и пошел вниз, под строй разворачивающихся самолетов. В этот момент шестерка истребителей противника пыталась атаковать нас. Но наши стрелки оказались в выгодном положении для отражения атаки — море огня трассирующих очередей пулеметов обрушилось на противника. У нас быстрое угловое перемещение, и это мешает японцам сблизиться фронтом с нами. Противник стал уходить влево, открыв для пулеметного огня низ «брюха» и плоскости крыльев. В тот же момент загорелись два истребителя противника. Японцы боялись преследовать нас в море.

Мощный оборонительный огонь стрелков и штурманов не раз спасал нас от атак истребителей противника. А ведь этим юншам-комсомольцам было всего по 18—20 лет.

Группа по-прежнему сохраняла плотный строй, несмотря на опасность зенитного огня и атаки истребителей противника. Мы снова легли на боевой курс. Я отлично понимал, как тяжело летчикам идти на повторный разворот.

Корабли противника опять открыли огонь по нашим самолетам. Справа появилось звено японских истребителей. Стрелки обрушили на них шквал огня. Один, обьятый пламенем, пошел вниз. Штурманы самолетов сосредоточились на расчетах. Особенно велика ответственность штурмана ведущего самолета. От его точности зависит поражение цели. Слышу спокойный голос Кости Олехновича: «Вправо 5° и так держать». Сейчас главное — точно следовать курсу и сохранить скорость всей группы.

Запахло гарью — это сработали пиропатроны на замках. Самолет немного приподнялся — тяжелый груз сброшен. После бомбометания мы на большой скорости со снижением стараемся скорее уйти из зоны обстрела зениток и оторваться от истребителей. Стрелки-радисты и штурманы, которые наблюдали за бомбежкой, доложили, что цель поражена точно. Они видели, как на аэродроме взрывались самолеты и вспыхивали пожары.

Отойдя от цели, постепенно снижаем скорость. Стрелок-радист Саша Краснов сообщил, что самолеты держатся в строю отлично, истребителей противника не видно. В небе ни облачка. На душе радостно — наш первый боевой вылет прошел успешно.

Когда мы подошли к аэродрому, самолеты первой группы уже приземлились. Остальные тоже сели благополучно. К стоянке нашего СБ подъехали на машине Жигарев и Кидалинский. Они поздравили нас с успешным выполнением боевого задания и благополучным возвращением. Нас беспокоила судьба наших

товарищей, самолет которых был подбит. Вскоре поступили данные, что они на подбитом самолете дотянули до аэродрома Ханчжоу и благополучно приземлились.

Наша сила в единстве и дружбе — в этом мы воочию убедились при выполнении первого боевого задания. Четверо стрелков были легко ранены, я попросил через переводчика, чтобы врачи срочно оказали им помощь. Техники вместе с китайцами приступили к заправке самолетов горючим. Нужно сказать, что китайские механики и рабочие помогали нам всеми силами и всегда проявляли к нам симпатию.

...Снова раздался сигнал боевой тревоги. Взлетело несколько наших истребителей И-16, и через несколько минут над аэродромом появилась большая группа японских самолетов. Их смело атаковали наши «ласточки» (И-16). Завязался напряженный воздушный бой. Часть японских истребителей стала штурмовать и обстреливать аэродром. Видим, как звено японских самолетов пикирует на нашу «катюшу». Быстро забежали за противоположную стену капонира. Пулеметная очередь прошла левую плоскость крыла. Но бензобаки не повреждены. Мы оказались блокированными на аэродроме. Положение незавидное. К счастью, при повторной атаке очереди легли далеко от самолетов. Пожаров пока нет. В воздух взлетели еще две пары наших истребителей — и сразу в бой. Вот они ударили по звену, которое штурмовало наших красавиц «катюш». Два японских самолета так и не вышли из пикирования и врезались в землю на окраине аэродрома.

Японцы прекратили штурмовать аэродром, но продолжали воздушный бой. На небольшой высоте (800—1000 м) И-16 в одиночку вел бой со звеном противника. Он удачно зашел в хвост японскому истребителю и сбил его, но сзади у него повисли два И-95. «Ласточка» загорелась и на наших глазах стала падать. Возмездие последовало тотчас же. Японцы не заметили подходящих к ним двух И-16. С первой же очереди самолет противника был объят пламенем.

Во время этого налета ни один из самолетов нашей группы не был уничтожен. Несколько человек получили легкие ранения. Истребители противника ушли, и на аэродроме воцарилась необыкновенная тишина. Но менее чем через полчаса снова сигнал воздушной тревоги. Поступил приказ выводить самолеты из-под удара. Командиры кораблей быстро запускают моторы и взлетают.

Воздушная обстановка в районе аэродрома очень сложная. Надо сказать, заблаговременное оповещение о налетах у китайского командования не было налажено. Сведения о появлении авиации противника в районе города и аэродрома поступали очень поздно. Да и фронт совсем рядом.

...Я немного выждал, выдвинул звено вперед для лучшего обзора, выбрал момент и взлетел. Во время барражирования

около города я видел, как одна «катюша» на высоте 100 м была сбита при взлете и взорвалась при падении.

Часть наших самолетов в воздухе атакована противником. Увеличили высоту и удлинители полет в сторону Уху. Положение усложнялось еще и тем, что СБ не успели дозаправиться горючим. Примерно через 30—40 минут пришлось идти на посадку и наполнять баки. Погода, как назло, стояла отличная. Тепло и солнечно.

И снова сирена оповещает об опасности налета противника. От служебного здания в направлении самолетов мчатся две легковые машины. Выходят возбужденные Жигарев, Кидалинский, Тарыгин и Петухов... Решено перебазироваться в Наньчан.

К аэродрому уже приближались японские самолеты. В воздух (в который раз!) взмыли наши истребители. Когда я возвратился к своему самолету, там уже все сидели на своих местах. Рулев запустил моторы, помог мне надеть парашют, сам быстро влез к стрелку-радисту. Мое звено — В. Нюхтилин и П. Кудряшов — отлично понимали меня, мы взлетели почти со стоянки, и за нами последовали все остальные. Собрать группу было невозможно — все выходили из-под удара. Между Нанкином и Уху к нам пристроилось еще примерно 10—15 самолетов, и мы взяли курс на Наньчан.

Константин Оле.хнович, человек большой силы воли, спокоен и находчив в любой обстановке. О таких говорят — грамотный штурман. Он очень быстро и точно производил сложнейшие штурманские и бомбардировочные расчеты. Я его очень любил. На всякий случай сказал ему по переговорному устройству: «Смотри, друг, не заведи куда-нибудь в сторону». В ответ послышался спокойный голос Кости: «Командир, все будет в ажуре» (его любимое выражение).

Я со своим экипажем был в Наньчане и знал аэродром, остальные по этому маршруту летели впервые. Прошли половину пути (до Аньпина) вдоль многоводной Янцзы, а дальше на горизонте — горы и озера. Радист докладывает, что сзади идут отдельные звенья СБ. Благополучно приблизились к наньчанскому аэродрому и произвели посадку.

Подошли несколько китайских офицеров и переводчик. Я объяснил им, что группа советских летчиков-добровольцев прибыла из Нанкина и, видимо, будет здесь базироваться. Прежде всего попросил срочно покрасить верх крыльев самолетов под цвет местности и к утру доставить бензин. Самолеты были рассредоточены по летному полю. Полицейские взяли под охрану наши «катюши», а нас на грузовых машинах повезли в город. Разместились мы в большом двухэтажном особняке, расположенном в парке на окраине Наньчана.

Через три дня в Наньчан прилетел Кидалинский с группой СБ. Вскоре по состоянию здоровья он был отправлен на Родину. Пришло указание мне вступить в командование группой.

Наньчан стал основным местом нашего базирования. Это была большая авиационная база с прекрасными ангарами и ремонтными мастерскими. Но при первом японском налете они были почти полностью разрушены и более 100 китайских самолетов уничтожены.

В районе этого города итальянской фирмой «Савойя» был построен авиационный завод и при нем небольшой аэродром. Завод вступил в строй перед самой войной и выпустил несколько легких самолетов для китайской авиации. Все сооружения были очень хорошо камуфлированы под окружающую местность. Заводской аэродром находился от нас в 3—5 км. При первом налете японские бомбардировщики не сбросили на завод ни одной бомбы. Почему? В то время итальянский инженерно-технический персонал находился в Наньчане. Вскоре выяснилось, что они передавали японцам важные в военном отношении сведения— на территории завода был обнаружен радиопередатчик. Китайское командование было вынуждено выселить из Наньчана весь итальянский персонал. Буквально на второй день после этого две девятки японских бомбардировщиков СБ-96 крупными фугасными бомбами нанесли удар по заводу и вывели его из строя.

Вскоре на наньчанский аэродром прилетели из Индокитая несколько французских летчиков-истребителей на самолетах «Хаук». Они разместились около одного из ангаров вблизи комендантского пункта. Большинство этих молодых и задорных парней погибло в воздушных боях с японскими истребителями. Однажды мы стали очевидцами драматической сцены; японцы прилетели бомбить нас, СБ своевременно ушли из-под удара; по тревоге в воздух поднялись французские летчики и пытались атаковать японские бомбардировщики. Но сзади и сверху на них напали звенья И-96 и сбили их. Два летчика погибли, а двое спаслись на парашютах. Через несколько дней во время такого же налета японцы сбили еще троих, один летчик погиб. Так эта группа перестала существовать. Причина была в том, что между французскими волонтерами не было взаимодействия и взаимопомощи. Кроме того, мотор был слаб для такого типа самолета. Японский истребитель И-96 по мощности намного превосходил его, особенно когда освобождался от подвесного бака с бензином. Впоследствии в Наньчан перебазировались наши истребители, которые показали себя в небе Нанкина смелыми и мужественными бойцами.

В Наньчане мы особенно чувствовали дружелюбное отношение к нам простого народа. Несколько китайских летчиков и стрелков-радистов, которые учились у нас еще в Ланьчжоу, жили вместе с нами, входили в состав смешанных экипажей и часто летали на боевые задания. Как правило, после удачных боевых налетов на объекты противника китайские крестьяне и уличные торговцы привозили на аэродром груды мандаринов,

яблок, бананов и корзины вареных яиц. Около самолетов шли теплые и дружественные беседы. Простых китайцев очень интересовала наша страна и наш народ.

Война приносила неисчислимые бедствия простым труженикам. Японская авиация часто бомбила Наньчан и аэродром. Как правило, от этих налетов сильно страдали ближайшие населенные пункты, гибло гражданское население, особенно дети, женщины, старики. В течение нескольких дней после налетов вокруг аэродрома слышались стенания людей, которые хоронили своих близких...

Во второй половине декабря 1937 г. П. Ф. Жигарев передал мне по телефону приказ прибыть в Ханькоу с главным штурманом М. А. Тарыгиным и старшим штурманом К. Ф. Олехновичем. Прилетев туда на следующий день, мы направились в штаб китайской авиации, расположенный рядом с аэродромом. В кабинете Жигарева сидели генерал Мао и переводчик. Поздоровались как старые знакомые.

— А мы вас ждем, — сказал Мао. — Я сейчас доложу генералиссимусу о вашем прибытии.

Он удалился.

— Что за встреча и зачем мы понадобились господину Чан Кайши? — спросил я у П. Ф. Жигарева.

Он ответил, что предполагается бомбардировочный удар по аэродрому Нанкина. Генерал Мао сказал, что нас уже ждут машины. Поехали в направлении города. Остановились у красивого парадного подъезда. Генерал Мао что-то сказал охране. Нас провели в большой зал. Несколько китайских офицеров приветствовали нас.

Генерал Мао попросил следовать за ним. Зашли в кабинет. Чан Кайши сидел за большим столом, рядом стояли два незнакомых нам китайских генерала. Здесь же находились М. И. Дратвин и Н. В. Славин. Чан Кайши, выйдя из-за стола, подал нам всем руку, предложил сесть.

Перед генералиссимусом была разложена большая карта театра боевых действий. Он сказал:

— Мистер Жигарев и мистер Мачин! Доверенные люди сообщили нам, что японцы на аэродроме Нанкина сосредоточили большое количество бомбардировщиков и истребителей. Очевидно, в ближайшие дни они намерены нанести удары по нашим объектам. Мы хотели бы, чтобы наша авиация нанесла упреждающий удар по нанкинскому аэродрому, и как можно быстрее. Мне докладывали мнение мистера Мачина о взаимодействии бомбардировщиков с истребителями сопровождения и прикрытия при налетах, и мы над этими вопросами думаем.

Сейчас таких возможностей нет, но мы полагаем в скором времени прийти к решению.

П. Ф. Жигарев, сидевший рядом со мной, тихо спросил, когда полетим и в каком составе. Тогда я, обращаясь к Чан Кайши и М. И. Дратвину, сказал, что советские летчики-добровольцы завтра же готовы нанести удар по аэродрому Нанкина тремя девятками СБ.

Чан Кайши, поинтересовавшись размещением и ремонтом самолетов, предложил по всем вопросам обращаться к генералу Мао. На этом аудиенция закончилась. Вместе с Жигаревым и генералом Мао снова выехали в штаб. Здесь же договорились о деталях завтрашнего налета, позвонили в Наньчан главному инженеру П. Ф. Сырову о подготовке и оснастке самолетов. В тот же день мы возвратились к себе на базу.

Там уже началась большая подготовительная работа. Наши товарищи из инженерно-технического состава трудились, не жалея сил. Собрали руководство группы. Боевая задача командиров отрядов и звеньев П. Муравьева, Кузнецова, И. Козлова, Ф. Добыша и В. Нюхтилина заключалась в следующем: нанести удар по аэродрому Нанкина, строй — «клин» девяток, нагрузка — 50% фугасных и 50% осколочно-зажигательных бомб, бомбометание по ведущему девятки — с высоты 4300 м, запасная цель — железная дорога от Нанкина на юго-восток, взлет рано утром.

Наш беспокойный начальник штаба С. П. Петухов, как всегда, поднял нас рано утром. Быстро позавтракали и выехали на аэродром. Посоветовавшись с комиссаром, решили включить в полет несколько экипажей с китайскими летчиками.

Стало светать, начался взлет. В воздухе быстро собрались на высоте 3500—4000 м, направились к долине Янцзы. У реки висела плотная 10-балльная облачность, ее нижняя кромка была значительно ниже высоты нашего бомбометания.

Решили бомбить аэродром из-под облаков. При подходе к Нанкину увидели знакомый изгиб Янцзы, электростанцию и сопку около аэродрома. Стоящие на реке суда открыли огонь. На аэродроме виднелось большое количество бомбардировщиков и истребителей противника. Все капониры были заняты и возле них стояли еще самолеты. Враг не ожидал такого раннего налета. Плотность боевых порядков и серийное бомбометание позволили нам накрыть бомбами всю площадь аэродрома.

Мы отбомбились и развернулись на обратный курс. С аэродрома поднимались огромные языки пламени и клубы темного дыма, раздавались взрывы. Огненный шлейф метался по летному полю. Весь район вокруг аэродрома тоже был в дыму и пламени — это горели и взрывались японские бомбардировщики, заправленные бензином, склады горючего и боеприпасов.

Только группа пересекла Янцзы (восточнее Уху), как наперхват вышли 10—12 японских истребителей. Кто-то из стрел-

ков-радиостов выпустил красную ракету, показывая направление их движения. Атаки японцев были неудачные, вначале они потеряли два самолета, во втором заходе — еще два. Правда, один наш самолет тоже был сбит, экипаж, в состав которого входил китайский летчик, погиб. Все остальные самолеты благополучно вернулись на свой аэродром.

Впоследствии от командования китайской авиацией мы узнали, что в результате нашего налета противник понес большие потери. Таких ударов по объектам противника наша авиагруппа за время своего пребывания в Китае нанесла не один десяток. Своими боевыми действиями мы помогли китайскому народу в его справедливой войне с японскими захватчиками. Советские добровольцы с честью выполнили свой интернациональный долг.

Хочется сказать теплые и сердечные слова в адрес моих боевотоварищей — Ф. И. Добыта, И. И. Козлова, В. Ф. Нюхтилина, Н. Новоселова, П. Муравьева, Н. Сысоева, П. Кудряшова, Н. Литвинова и многих других. Они часто были ведущими звеньев и девяток, прекрасно справлялись со своими обязанностями, пользовались заслуженным авторитетом.

Однажды к нам в Наньчан прибыл доктор Петр Миронович Журавлев, по специальности хирург, человек большой души, очень общительный. Он быстро завоевал уважение всех летчиков, а мне стал близким другом и товарищем. Моим старшим другом был и наш комиссар Михаил Алексеевич Тарыгин. Во всех крупных и сложных боевых операциях он летал в качестве штурмана звена, был отличным штурманом и бомбардиром.

Трудная добровольческая служба в Китае, совместное выполнение интернационального долга сплотили всех нас в единую дружную семью.

Вспоминая прошлое, я думаю и о будущем, о том, когда на китайской земле вновь распустятся цветы дружбы наших народов, помогавших друг другу в трудные годы испытаний.

Коротко об авторе. М. Г. Мачин родился в 1907 г. в семье рабочего. Генерал-лейтенант авиации в запасе, Герой Советского Союза, член КПСС /С 1926 г. В молодости работал молотобойцем, слесарем, машинистом. В 1930 г. по призыву партии вступил в Красную Армию, окончил военную школу летчиков, затем служил в строевых частях ВВС. В 1937 г. в числе первых советских летчиков-добровольцев был направлен в Китай. Был заместителем командира, затем командиром бомбардировочной группы. Участник боев на оз. Хасан. Во время Великой Отечественной войны командовал авиационной дивизией, затем воздушной армией, воевал на Западном, Юго-западном, Воронежском, Степном, 1-м и 2-м Украинском фронтах, принимал участие в освобождении Украины, Молдавии, Румынии, Польши, Венгрии, Чехословакии от немецко-фашистских захватчиков. После войны окончил академию Генерального штаба и занимал различные командные должности в Советской Армии.

«КОРОЛИ НЕБА» ТЕРЯЮТ КОРОНЫ

«На границе тучи ходят хмуро...» Тогда, в 1937 г., эта песня еще не была написана. Но мотив ее уже начинал звучать в тревожном, наэлектризованном воздухе. Мы, пилоты 9-й отдельной истребительской авиаэскадрильи им. К. Е. Ворошилова, постоянно находились в готовности № 1 — к немедленному вылету на перехват вероятному противнику. Японские самолеты все чаще навевались в наши территориальные воды и воздушное пространство под Владивостоком. Непокойно было и в соседнем Китае, где разгоралась национально-освободительная война против японских захватчиков.

9-я авиаэскадрилья, базировавшаяся на таежном аэродроме, считалась одним из лучших и наиболее боеспособных подразделений ВВС Тихоокеанского флота. Славилась она и во всей Красной Армии. Вооруженная самыми современными самолетами-истребителями И-16 (мы называли их ласковым именем «ласточка»), 9-я отдельная авиаэскадрилья представляла собой действительно грозную и мобильную силу: все летчики могли летать в любое время суток, уверенно садились даже на крохотных аэродромах, затерянных в сопках, свободно ориентировались на местности. Особая заслуга в этом принадлежала командиру эскадрильи комбригу Петру Трофимовичу Абрамову, отличному летчику, воспитателю подчиненных и организатору боевой подготовки.

Эскадрилья начинала разворачиваться в воздушную бригаду. Расширялся аэродром, переформировывались отряды, усиленные за счет истребителей И-15бис, также отличавшихся высокими летно-тактическими свойствами. Все это было следствием наркомовской инспекции, которой руководили комбриг Я. В. Смушкевич и комбриг Пумптур.

Нашу эскадрилью инспектировал Герой Советского Союза Пумптур, недавно вернувшийся из Испании. Там он уничтожил несколько фашистских самолетов. Судя по тому, как он придирчиво, скрупулезно проверял подготовку отдельных летчиков (в их числе оказался и автор этих строк), мы догадались: идет отбор кандидатов для заграничной... Надо ли говорить, что все мы горели желанием попасть в число добровольцев, воевавших в Испании.

И действительно, вскоре некоторых летчиков отозвали в



Д. А. Кудымов

Москву. В основном это были «старички», служившие в эскадрилье, когда она еще базировалась под Смоленском. Я же ходил в молодых, недавно начавших летать истребителях — всего два года, как окончил Качинскую авиашколу. И вдруг срочное распоряжение — прибыть в Политуправление флота к члену Военного совета Никифорову вместе с летчиками Корстелевым, Бурдыхиным и Кузнецовым. На них тоже обратил внимание комбриг Пумпур.

Начальник Политуправления дал сутки на размышление: «Речь идет о командировке за границу. На войну... Подумайте хорошенько: не будет ничего зорного, если откажетесь. В конце концов рано или поздно нас тоже это ждет — фашизм везде набирает силу, готовится к решительной схватке с нами». Передумавших, конечно,

не оказалось. Познакомившись на следующий день с новым! добровольцами — летчиками-истребителями А. З. Душиным С. Ремизовым и Мануйловым, мы выехали в Москву. Шел октябрь 1937 г.

Нас приняли начальник ВВС Я. И. Алкснис и начальник Главпура РККА Я. Б. Гамарник. Алксниса я знал — он не раз приезжал в Качу, «главного комиссара» Красной Армии видел впервые: роскошная черная борода, худое бледное лицо, горящие, пронзительные глаза.

Яков Иванович Алкснис сказал во время встречи:

— Все идет к тому, что не сегодня-завтра нам придется скрестить оружие с фашизмом. И тем не менее мы посылаем за границу лучших своих бойцов, лучшую технику... Народы, которые ведут сейчас кровопролитную борьбу за свободу и независимость, вправе рассчитывать на помощь Советской страны.

Запомнились и слова Яна Борисовича Гамарника:

— Не забывайте: вы — воины страны социализма, воины-интернационалисты...

Только прибыв в Алма-Ату, мы узнали, что направляемся в Китай. Здесь мы снова встретились с комбригом Пумпуром — он формировал очередной отряд летчиков-добровольцев. Пер-

вый, под командованием В. Курдюмова, — уже отбыл в Китай, но вестей от него пока не поступало: связь еще не была налажена, а Тянь-Шаньский горный хребет, через который пролегла авиатрасса, оказался затянутым низкой облачностью — самолетам не прорваться.

Пока ждали и собирали самолеты, прибывшие в контейнерах из Москвы, пришло сообщение о группе Курдюмова: при перелете по маршруту и посадке на промежуточных аэродромах несколько самолетов разбилось, а сам командир отряда Курдюмов погиб на аэродроме Ляньчжоу.

Комбриг Пумпур ходил мрачнее тучи. Отменил сроки вылета, распорядился начать тренировочные полеты с посадкой в труднодоступных местах, с набором предельной высоты. Летал сам. Спуску не давал никому. Наказал летчика Корестелева, когда тот, бравируя перед другими, так лихо посадил свой истребитель на крохотном аэродроме в горах, что самолет скапотировал. Корестелев был отстранен от полетов и уже собирался домой, в часть, но в последний момент мы, дальневосточники, упросили комбрига помиловать своего не в меру расхрабвившегося товарища. Пумпур сдался: наша группа выделялась своей подготовкой. Мы уже приобрели опыт полетов в сложных условиях, научились садиться и взлетать с миниатюрных площадок-аэродромов, оборудованных в сопках.

Наконец, ранним декабрьским утром 1937 г. поступил приказ на вылет. В Китай! Тянь-Шаньский хребет очистился от туч, трасса была открыта для полетов. Флагманом первого отряда — девять самолетов И-16 — был сам Пумпур. Горный перевал преодолевали на высоте 6 тыс. м. Воздух был сильно разрежен, но мы достаточно акклиматизировались и уверенно чувствовали себя. Пров. Синьцзян, через которую пролегал наш маршрут, сверху напоминала унылую и безжизненную всхолмленную пустыню. Первые жилища показались, когда подлетали к аэродрому Кульджа, где предстояло сделать посадку.

Садись почти с пустыми баками, что называется, на последних каплях горючего. Можно себе представить, как тяжело пришлось летчикам Курдюмова: наверняка помыкались над перевалом и потеряли драгоценное время... Горный аэродром, расположенный на большой высоте, представлял собой узкое поле неправильной формы. Посадка была трудной. Едва самолет комбрига коснулся грунта, как его скрыла туча пыли. Однако все приземлилось благополучно. Самолеты были засыпаны песком, мы утопали в нем по самые щиколотки. Короткий отдых, заправка горючим — и снова в воздух.

Аэродром Ляньчжоу также оказался крепким «орешком»: расположен среди гор, на высоте 1900 м, всюду один песок, дует сильный порывистый ветер, на обочине взлетно-посадочной полосы — груды камней. Мы передали истребители китайскому персоналу, а сами на транспортном самолете вернулись в Алма-



Самолет-истребитель И-16

Ату. Город так и не осмотрели — торопились воспользоваться погодой.

Очередной перелет из Алма-Аты в Ланьчжоу проходил в более спокойной обстановке — мы уже знали особенности маршрута. Пумпур остался доволен: «Не составить ли из вас перегонную команду?» Мы взмолились. «Ладно, воюйте, — сжалился комбриг. — Теперь справлюсь и сам».

Так начал действовать воздушный мост в Китай, по которому вскоре стали поступать из Советского Союза самолеты и другая боевая техника. Одним из первых лётчиков этого воздушного

-«фарватера» был комбриг Пумпур. Прощание с ним вышло грустным: привыкли, можно сказать, как к отцу родному, и побаивались его, и любили.

В Ланьчжоу наши «ястребки» перекрасили, нанесли китайские опознавательные знаки. Переоделись и мы в летные комбинезоны, на груди которых были приколоты булавками красные шелковые лоскуты с белыми иероглифами. Китайский офицер-переводчик, услужливый пухлый человек, с лица которого не сходила улыбка, перевел: обладатели этих «удостоверений» являются советскими летчиками-добровольцами, помогающими китайскому народу в борьбе с японскими интервентами.

Дальше наш маршрут пролегал к Шанхаю. Ведущими группы стали китайские летчики Тун, Ло и Ли. Первый из них кое-как объясняется по-русски: он был уроженцем Северо-Востока и в детстве общался с русскими охотниками из Даурии. С некоторых пор Тун взял себе за правило каждый день заучивать по одному русскому слову. Остальные держались обособленно не только от нас, советских пилотов, но даже от Туна. Позже, когда я сдружился с этим человеком, оказавшимся от-

важным летчиком, он сказал мне, что Ло и Ли были отпрысками аристократических семейств и не снисходили до общения с плебеями (Тун был сыном то ли сельского врача, то ли священника). Впрочем, Ло и Ли были неплохими летчиками. Из советских добровольцев в состав отряда вошли пилоты Андреев, В. Жукотский, Казаков, Паниюков, С. Ремизов, Б. Хлястыч, автор этих строк и летчик, которого мы называли Пинавтом, хотя фамилия у него была другой (за давностью лет не могу вспомнить).

Итак, теперь летим в Шанхай, до него свыше 2 тыс. км. Надеяться, что последующие промежуточные аэродромы окажутся более подготовленными, вряд ли приходилось. Так оно и оказалось. Но мы сумели не потерять ни одного самолета.

В Шанхай мы не попали: в Нанкине выяснилось, что город сдан японцам 11 ноября 1937 г. Командир местной авиагруппы, невзрачный нервный человек в генеральской форме, заверил, что Нанкин японцам не взять, столица Китая будет защищаться до последнего солдата. Нас рассредоточили по всему аэродрому. Видеться удавалось урывками, между боевыми вылетами, которые начались сразу после нашего прибытия в Нанкин. Было это в начале декабря 1937 г.

Истребительным отрядом стал командовать летчик Тун. Ло и Ли тоже входили в него. Всего в нанкинской авиагруппе было около 30 самолетов-истребителей. В основном это машины устаревших конструкций американского, английского и итальянского производства, уступавшие нашим «ястребкам» и в скорости, и в маневренности. Японские истребители И-96 также превосходили их в летно-тактическом отношении. Сравнения говорили сами за себя, и китайские авиаторы сразу пронились уважением, если не сказать почтением, и к нашим летчикам, и к нашим боевым машинам. Что касается китайского командования авиагруппы, то оно поневоле сделало свои выводы: советские добровольцы первыми поднимались в воздух, первыми бросались в атаку, в то время как другие летчики — иностранные волонтеры — всегда приходили «к шапочному разбору». Однако китайское командование, несмотря на всю сложность боевой обстановки, которая на нанкинском участке фронта явно менялась в пользу противника, проявляло повышенную заботу об американских и английских летчиках. В бой они вводились последними, их машины в отличие от наших я китайских укрывались в специальных капонирах. Лучшим было питание западных волонтеров.

Первый бой оказался для нас не совсем удачным: был сбит летчик Андреев, а пилот Ремизов во время посадки угодил в воронку от японской бомбы и разбил самолет. Однако боевой* счет был в нашу пользу: мы уничтожили шесть бомбардировщиков противника типа ЛБ-92 (легкий бомбардировщик). Всего в налете участвовало до двух десятков японских бомбардировщи-

жов в сопровождении истребителей И-96. Этот самолет нам был незнаком — впервые он появился над Нанкином. В Советском Союзе мы изучали И-95, который уступал нашим «ласточкам» по основным боевым характеристикам.

Что представлял собой новый японский истребитель? Китайские летчики, у которых я пытался разузнать что-либо, имели о нем самые смутные представления: говорили, будто это лучший истребитель в мире... «У страха глаза велики», — решили мы с Жукотским, который «узнал» то же самое. Тем более что китайские летчики постоянно несли потери в воздушных боях: редкий вылет обходился без них. А вылетать приходилось по 4—5 раз в день — японские бомбардировщики волна за волной накатывались на город, численное превосходство, причем довольно внушительное, было на их стороне. Должен, однако, сказать, что китайские летчики смело вступали в бой с противником, дрались упорно и отчаянно, как бы компенсируя этим другие недостатки. Но бой есть бой, одной храбрости для победы в нем маловато, а подготовка китайских летчиков выглядела явно недостаточной в сравнении с вышколенными японскими асами. Да и дрались японские истребители отнюдь не трусливо — в смелости им нельзя было отказать. Испытал это на собственном опыте. Особенно когда встретился один на один с так называемым «королем неба». Их было четверо в императорском воздушном флоте, титулованных асов Японии, которых величали «непобедимыми», «властелинами неба». Мы наблюдали, как молились перед вылетом китайские летчики, чтобы не встретиться с «королями».

...С утра наш отряд находился в готовности к немедленному вылету. Мы коротали время в кабинах самолетов, уже разогретых беспощадным солнцем. Впрочем, так рано противник не появлялся: обычно японские бомбардировщики наведывались около полудня. Вдруг раздался пронзительный крик техника моего самолета: «Джапан, джапан! Фэйцзи!» («Японский самолет!»). Вглядевшись в ту сторону, куда указывал техник, я заметил в раскаленном небе стремительно приближавшуюся точку. Курс — на аэродром. Противник? Сомнительно — на японцев непохоже. Мелькнуло: вдруг удача и доведется сойтись один на один?

Техник уже крутил винт. Не дождавшись красной ракеты — сигналы на вылет вечно запаздывали (служба воздушного наблюдения и оповещения в Нанкине действовала плохо, то и дело приходилось взлетать, когда противник уже был над городом, а то и над аэродромом), пошел на взлет.

И правильно сделал. Пока «ястребок» набирал высоту — предстояло еще лечь в горизонтальный полет, чтобы убрать шасси, для этого требовалось 42 раза прокрутить рукоятку барабана механического привода, — вражеский истребитель уже приблизился к аэродрому и стал сверху пикировать на мой неуклю-

жий самолет. Мелькнула мысль — собьет как куропатку на взлете... Бросив возню с барабаном, дал полный газ и направил нос истребителя навстречу японцу. Лоб в лоб! Но враг уже успел дать очередь с дальней дистанции — примерно метров с 300, — и я почувствовал, как вздрогнул мой «ястребок».

Противник круто и стремительно поднырнул под меня и взмыл вверх. Ясно: разворачивается для новой атаки, норовит сесть на хвост, т. е. зайти с тыла. Немедленно перевожу самолет в горизонтальный полет и что есть силы вращаю надоевшую рукоятку. Главное — не суетиться, не нервничать: японец только-только заканчивает разворот, у меня в запасе несколько секунд, прежде чем он ляжет на боевой курс... Чуть не кричу «ура», когда «ястребок», словно конь, освобожденный от пут, срывается с места в карьер. Шасси убраны! Истребитель почти встает «на попа» от резкого «прыжка» вверх и несется навстречу атакующему противнику. Расходимся на встречных курсах, обменявшись бесполезными очередями. В глазах остается «снимок» японского самолета с неубранными шасси... Вот она, ахиллесова пята — на моей стороне преимущество в скорости и маневренности в вертикальной плоскости. Главное теперь — навязать противнику бой на вертикалях. Этот прием я довольно неплохо освоил в 9-й авиаэскадрилье, перенял его у своих командиров — Алексея Кухаренко и Николая Щербакова. А жесткие перегрузки переносил хорошо.

Противник и не подумал ловчить: на вертикалях так на вертикалях... Стреляный, видать, воробей, голыми руками не возьмешь. Крутимся вокруг своей оси, вертимся в петлях и полупетлях Шевиара — кто кого. От напряжения, перегрузок рябит и желтеет в глазах. Тянутся по консолям крыльев воздушные струйки, в какой-то момент очередного виража замечаю, как вздувается, но тут же сжимается гармошкой перкаль, которой обтянуты плоскости. И непрерывно мелькают перед глазами красные молнии — это слились в сплошной сверкающий круг алые полосы на фюзеляже противника: какие-то красные стрелы, большие кровавые пятна солнца на плоскостях (опознавательные знаки японской авиации). Форменная «карусель». И-96 носится перед глазами как сумасшедший, ловок и неуловим.

Невозможно сейчас припомнить все перипетии того боя. Казалось, он длился целую вечность, а на самом деле лишь десять минут. Скорее всего, не выдержав перегрузок, японский пилот решил выйти из вертикальной плоскости и, когда я ушел вверх, бросил свой самолет в петлю Нестерова, намереваясь рвануться в сторону. Видимо, во мне сработал инстинкт истребителя: круто оборвав вираж, я свечой устремился вниз и с короткой дистанции дал длинную очередь в «брюхо» вражеского истребителя, перевернувшегося вверх колесами.

Он упал на обочине аэродрома, и сбжавшиеся к месту его падения китайские летчики встретили меня восторженными кри-

ками. Взволнованный Тун объяснил: сбит один из «королей неба», о чем свидетельствовали грозные стрелы и еще какие-то эмблемы на изуродованном фюзеляже японского истребителя. Позже, в февралье 1938 г., когда мы уже находились в Наньчане, поздравляя меня с награждением орденом Красного Знамени за уничтожение двух лучших асов Японии, главный военный советник при штабе Чан Кайши, командир дивизии М. И. Драт-БИН назвал их имена, которые со временем стерлись в моей памяти.

Через день после памятного для меня боя мы вылетели для отражения налета японских бомбардировщиков, наносивших очередной удар по Наньюину. В последний момент мне не повезло — упорно не заводился мотор, а когда взлетел, китайские истребители уже вступили в бой с самолетами противника. Торопясь к месту схватки, я почти столкнулся с японским бомбардировщиком ЛБ-92, оторвавшимся от основной группы, и с ходу атаковал его на встречных курсах. Но, видимо, промахнулся — он продолжал лететь. Более того, вдогонку мне последовала очередь — стрелок бдитительно следил за воздухом, и я почувствовал, как пули ударили в плоскость моего «ястребка». Машина, однако, была послушна, и я зашел для новой атаки, уже в хвост бомбардировщика. И снова был встречен прицельным огнем. Видел даже стрелка, прильнувшего к турельной установке. Резким маневром удалось уйти из-под прямого огня, а в следующий момент я поймал в прицел стрелка и полоснул по нему очередью. Огонь с бомбардировщика прекратился. Уже спокойно приблизившись к самолету, я с короткой дистанции дал длинную очередь по мотору. Бомбардировщик задымился и повалился на левое крыло. Оставив горящего противника, я ринулся в ближайший бой, едва не столкнувшись с самолетом — это был уже китайский, — и оставался в воздухе, пока японцы не ретировались. Мы довольно основательно потрепали противника.

Когда приземлились, меня пригласили в штаб авиагруппы. На пленного японского летчика — пилота сбитого мною бомбардировщика — все смотрели как на диковину, великую редкость. Поняв, что подбитую машину спасти невозможно, пилот выбросился с парашютом, но опомнился: нарушил кодекс самурая — и попытался застрелиться. Случайность спасла ему жизнь: пистолет оказался поврежденным очередью из моего пулемета и пуля застряла в стволе. Летчик отделался тем, что сильно опалил висок.

Тщедушный человек с испуганными глазами и трясущимися руками — вот и весь самурай. Зато в рубашке «непобедимого». Как мне объяснили, такие рубашки расшивались причудливыми узорами самыми красивыми девушками Японии и вручались лучшим асам императорского воздушного флота.

Однако события под Нанкином принимали грозный оборот.

Китайский фронт рушился, целые части сдавались противнику либо покидали позиции. Командование нервничало. Японцы непрерывно «висели» над городом. На нашем аэродроме постоянно взлетали в воздух красные ракеты — сигнал опасности — и выли сирены. Пять-шесть боевых вылетов в день. Группами по пять-шесть самолетов против 50 бомбардировщиков и 20—30 истребителей противника. Спасала только дерзость, находчивость и полная неразбериха в небе, где было тесно от вражеских самолетов, спешивших сбросить бомбовый груз на город и аэродром и уступить место новой армаде бомбардировщиков...

Во время очередного вылета наша группа в составе Туна, Хлястыча, Панюкова и меня уничтожила пять бомбардировщиков противника. В одном из боев отличился Жукотский, сбивший два истребителя И-96. Китайские летчики с благоговением Езирали на нас. На своих «ястребках» мы чаще других принимали бой, сбивали врага, возвращались на израненных машинах, но оставались живыми и даже невредимыми, словно заговоренные от смерти. В то же время китайские летчики гибли. Не вернулся на аэродром Ло, попали под бомбы не успевшие взлететь самолеты других китайских пилотов, с которыми мы успели познакомиться.

Примерно 11—12 декабря мы получили неожиданный приказ — произвести разведку в направлении Шанхая. Взлетели. Командир группы — Тун, ведомые — Жукотский, Панюков, Хлястыч и я. Линию фронта определить трудно — все перемешалось и перепуталось, японцы взломали оборону китайцев почти повсеместно. Какие уж тут новые колонны противника, которые якобы подтягивались со стороны Шанхая для наступления...

По возвращении на аэродром мы никого не обнаружили — стояли только аварийные самолеты, не уничтоженные в панике отступления. Наскоро заправившись горючим и боеприпасом — все пришлось делать самим, — приготовились взлететь: Тун принял решение следовать в Наньчан. Но тут случилась заминка с мотором у самолета Жукотского. К счастью, появился техник самолета, не успевший эвакуироваться вместе с остальными. Вдвоем с Жукотским они занялись мотором. А над аэродромом уже гудели японские самолеты. Поднявшись в воздух, мы заняли своего рода круговую оборону, отгоняя истребителей противника. Впрочем, они предпочли не ввязываться в бой.

Наконец «ястребок» Жукотского взмыл с аэродрома, и мы взяли курс на Наньчан. Ведущим стал Панюков, хорошо изучивший карту и местные ориентиры. Велико же было наше удивление, когда, приземлившись, мы увидели, как из крохотной «ласточки» Жукотский извлек... своего техника. Оказывается, когда они нашли, наконец, неисправность в моторе и устранили ее, на аэродром ворвались японские солдаты. Выбросив из самолета аккумулятор — мотор уже работал, Жукотский втиснул в фюзеляж техника и взлетел под носом у противника...

Наньчанский аэродром, удаленный от линии фронта, считался тыловым. Но отдохали мы там недолго: уже на третий день сюда наведались японские бомбардировщики, причем, что было совсем неожиданно, в сопровождении истребителей И-96. Неужто противник сумел так глубоко вклиниться? Потом мы догадались: истребители летали с запасными (подвесными) баками горючего. Первым раскрыл этот секрет Панюков, подбивший еще под Нанкином японский И-96. «Ударил очередь в самую „подмышку“, — рассказывал он. — Смотрю, вспыхнул синим пламенем, огонь так и льется из-под крыла. Думаю: отлетался. И вдруг отрывается от самолета ком огня, а истребитель как ни в чем не бывало удирает». Вспомнив этот случай, мы поняли, в чем дело.

Здесь, под Наньчаном, летчик Хлястыч «открыл» третий десяток сбитых нами самолетов противника: над Нанкином мы уничтожили в общей сложности 20 японских бомбардировщиков и истребителей. И снова нашим ребятам пришлось чаще других отражать воздушного противника.

— Надо продержаться еще немного, товарищи, — выслушав нас, сказал М. И. Дратвин. — Не буду утешать вас тем, что сказал мне Чан Кайши: «Китайские летчики стали воевать так, как никогда не воевали до сих пор, и этим они обязаны советским добровольцам». Принято решение вывести вас из подчинения местного командования.

В начале января 1938 г. в Наньчан прибыла большая группа новых добровольцев во главе с Героем Советского Союза П. В. Рычаговым и военным комиссаром А. Г. Рытовым, которые стали руководить действиями советских летчиков в Китае.

П. В. Рычагов и А. Г. Рытов подробно расспросили нас о боях под Нанкином и здесь, тактике противника, настроении китайских летчиков, взаимоотношениях с командованием и просто о нашем житье-бытье. Представили А. С. Благовещенского, назначенного командовать истребителями И-16. Алексея Сергеевича я знал по Дальнему Востоку — он слыл мастером воздушного боя и высшего пилотажа, летчиком чкаловского склада. Встретились мы как старые знакомые. А. С. Благовещенский назначил меня командиром звена (ведомыми стали Коврыгин и Конев).

Жизнь на аэродроме сразу преобразилась. Новшества следовали одно за другим. Авиаотряд разбивался на звенья, вводился новый порядок взаимодействия в воздухе, приемы боя, маскировки и т. д. Реорганизовалась система наземного наблюдения и оповещения, которая сразу же начала действовать с возрастающей эффективностью. Улучшилось и питание летного состава... Во всем чувствовалась опытная и властная рука нового руководства. Китайское командование, если и не относилось одобрительно к нововведениям П. В. Рычагова (здесь он был известен как «генерал Баталии»), то и не препятствовало им.

Японская авиация неожиданно прекратила налеты на Наньчан. Учужали что-то, готовятся? Противнику наверняка стало известно о прибытии к нам пополнения — агентурная разведка у японцев была поставлена отменно, слухи о шпионах и лазутчиках то и дело подтверждались. Помню, как в конце марта военная полиция схватила во время ночного налета японских бомбардировщиков вражеского агента, наводившего самолеты противника на наш аэродром. Оказался им авиамеханик, обслуживавший американские истребители. После короткого допроса его тут же казнили на виду у всех поистине с азиатской жестокостью: подвесили за руки на столб и вспороли живот.

Пользуясь затишьем, Рычагов и Благовещенский организовали своего рода состязания — смотр по технике пилотирования истребителей наньчанской авиагруппы, в котором участвовали советские, китайские, американские и английские летчики. Сразу стали видны изъяны западной авиационной техники (морально устаревшие истребители «Кэртис-Хаук», «Гладиатор», «Фиат»), особенно заметные в сравнении с советскими «ястребками» И-16, значительно превосходившими своих соперников (по скорости, например, вдвое). «Что ж, — констатировал П. В. Рычагов, — ударной силой остаются наши самолеты».

Кстати, во время этого состязания больше всех пострадал... китайский летчик Ван. Наблюдая с земли за истребителями, он так шумно и восторженно «болел» за наши И-16 (летал сам Благовещенский), а «хауки» и «гладиаторы» носил ядреными русскими словами, что вызвал настоящий гнев китайского начальства и был немедленно снят с должности командира звена.

А потом был бой. С опытным и сильным противником, к тому же превосходящим по численности. Видимо, японское командование намеревалось одним ударом покончить с наньчанской авиагруппой: в налете на аэродром участвовало до 50 бомбардировщиков в сопровождении около 20 истребителей. Однако мы были во всеоружии. Самолеты противника обнаружили задолго до появления над городом — на этот раз служба наблюдения не подвела.

Взлетели, согласно боевому расписанию, звеньями, всего девять самолетов. Ведущий группы — А. С. Благовещенский. По замыслу Рычагова, руководившего боем с земли, мы должны были сковать действия самолетов противника и задержать их на подступах к городу. Затем в дело вступали другие группы истребителей с ближайших аэродромов, в том числе китайские, американские и английские. Расчет строился на том, что японские истребители не выдержат боя — не хватит горючего, численное преимущество противника будет ликвидировано и силы сравняются. Дальнейшее — разгром бомбардировочной группы — не составляло особой трудности.

Таким образом, основная тяжесть боя ложилась на нашу ударную группу А. С. Благовещенского, почти полностью со-

стоявшую из советских летчиков. В последний момент, напутствуя нас перед вылетом, комиссар А. Г. Рытов сказал:

— Это по-своему самый интернациональный бой, и вы понимаете — нельзя нам ударить лицом в грязь...

Патрулируем над городом уже добрую четверть часа на высоте 6 тыс. м, а противника все нет. Наконец на горизонте показалась первая группа самолетов. Насчитал 20 машин. Идут примерно на 1500 м ниже нас. Благовещенский подает сигнал «Внимание», и мы устремляемся наперехват приближающемуся противнику.

Быстро сближаемся. Благовещенский со своим звеном нацеливается на флагманский бомбардировщик, мое звено идет замыкающим. Вдруг замечаю наверху тройку И-96, пикирующих со стороны солнца. Подаю сигнал ведомым — следовать за мной — и круто разворачиваюсь навстречу атакующим истребителям. Коврыгин и Конев быстро повторяют мой маневр. Молодцы. Идут плотным, сомкнутым строем «клин».

Лобовая атака. Расходимся на встречных курсах на вертикалях. Завязывается бой. Главное сделано: эти уже не мешают Благовещенскому, остальное — дело техники. Настроение приподнятое — начало отличное. Скорее разогнать эту тройку — и в основную схватку.

Гоняемся друг за другом, обмениваясь очередями, не даем противнику выбраться из вертикальной плоскости. Японцы начинают нервничать — не столько контратакуют, сколько уклоняются, и довольно искусно, от атак, сесть на хвост себе не позволяют. Неожиданно прибавилось самолетов... Подоспела подмога! Ну что ж, тем лучше: не надо искать противника на стороне. Держись, ребята! Резким маневром — полупетля — сбрасываю с хвоста пристраивающийся ко мне И-96 и с ходу атакую в лоб первый попавшийся истребитель. Кажется, не промахнулся — самолет выскакивает из «карусели». В самый раз махнуть за ним через крыло и добить, но не тут-то было — меня снова атакуют. Уклоняюсь. Японцы крутятся словно надоедливые осы, еле успеваю отбиваться. Моих ведомых нигде не видно. Что-то уж очень быстро их сбили.

Уже и не пытаюсь сесть кому-то на хвост — непрерывно контратакую противника в лоб. В создавшейся ситуации это единственное спасение: во-первых, прикрываюсь от огня мотором как броневым щитком; во-вторых, японцы, когда их много, лобовых атак не выдерживают — зачем зря рисковать в схватке с обезумевшим от сознания обреченности летчиком...

А вот это, кажется, конец... «Закашлял» мотор. Хлопки черного дыма. Винт замирает, не крутится. Плохо дело! А снизу опять несется И-96.

Спокойствие. Выжидаю, пока сократится дистанция, чтобы противник не смог вовремя сманеврировать и расстрелять мой беспомощный самолет. Вот он, критический момент: делаю рез-

кий переворот через крыло и ввожу истребитель в отрицательное пикирование (угол падения больше 90°).

«Карусель» остается позади. Впереди земля. Глаза уже фиксируют отдельные предметы внизу: деревья, речушки, озера. Чувствую: высота — 500—600 м, на указатель высоты глянуть некогда. Да и к чему?

Но «ястребок» — замечательная машина: легко и послушно вышел из бешеного отвесного пике, лег в горизонтальный полет. Бросаю взгляд вверх — пара И-96 настигает меня. Кладу самолет на крыло — для скольжения, чтобы быстрее потерять оставшуюся высоту и сесть на «брюхо». (Незадолго до выпуска из Качинской авиашколы, в 1934 г., мне довелось быть свидетелем подобной посадки. Осуществил ее В. П. Чкалов, испытывавший на нашем аэродроме истребитель И-16. При посадке откатали шасси, попытки «вытряхнуть» их из фюзеляжа не увенчались успехом, и уже тогда знаменитый ас сел «на брюхо». Кажется, это была первая в нашей авиации удачная посадка.)

Авось получится и у меня. Да иного выхода и нет: парашютироваться поздно.

Но «авось» не получилось. Пропахав несколько метров, самолет врезался в бугор, и от сильного лобового удара я потерял сознание. Очнулся от страшной боли в ступнях. Ноги будто жгли раскаленным железом. Так оно и было: из подмоторной рамы било пламя, на мне горела одежда, а сам я висел на привязных ремнях вниз головой. При ударе о бугор самолет скапотировал и перевернулся.

Отстегнул ремни, вывалился из кабины и покатился по земле. Вдгонку раздался оглушительный взрыв. Баки...

Сгореть заживо мне не дала яма для полива огорода (самолет приземлился на крестьянском поле). Я скатился в нее в горячей одежде. Когда выбрался из ямы, она вспыхнула... Был взят в «плен» сбежавшимися крестьянами, которые едва не устроили надо мной самосуд — приняли за японского летчика. К счастью, в последний момент я умудрился разыскать в кармане полусгоревшей тужурки опознавательный лоскут красного шелка — перед вылетом не успел прицепить на грудь. Разъяренные крестьяне вмиг изменились, заволновались и бросились ко мне с радостными возгласами.

В наньчанский госпиталь меня принесли на носилках, в сопровождении огромной «свиты», словно богдыхана. Казалось, собралась вся крестьянская округа, узнав, что несут раненого советского летчика. На следующее утро в госпиталь пришли навестить меня П. В. Рычагов и А. С. Благовещенский. Застали они меня в жалком состоянии — запеленутого в бинты, сломанный нос в гипсе, рот опух так, что нельзя было шевельнуть языком.

— Хорош, нечего сказать, — мрачно пошутил Рычагов. — Но летать будешь: руки-ноги целы, даже голова на месте... Китай-

ский доктор — профессор — говорит, через пару недель сможешь воевать.

Я показал глазами на Благовещенского: из-под халата у него виднелись бинты. Ранен?

— Не ты один везуч, — хохотнул Рычагов. — Еще одним «королем неба» у микадо меньше: схватился Алексей Сергеевич с лидером японских истребителей, а тот оказался полковником, «непобедимым» — весь самолет в молниях. «Король»... Вот и снял с него Благовещенский корону. Вместе с головой. Правда, самого чуть не прикончили — ребра задело.

Благовещенский покачал головой:

— Этого «короля» нам с Кудымовым пополам делить надо... Знаешь, сколько ты истребителей взял на себя? Девять! Считай, половину прикрытия. Ну, мы отделали их за тебя. Под орех... А ведомые твои живы-здоровы. Пощипали их малость — подбили. Поэтому и пришлось тебе отбиваться от целой оравы.

Не помню уж, сколько именно самолетов потеряли японцы во время того налета на Наньчан, но потери были немалые.

А спустя еще несколько дней — вечером 23 февраля 1938 г., в День Красной Армии, я узнал о первом рейде советских бомбардировщиков в дальний тыл противника — на о-в Тайвань.

Идея и план этого дерзкого налета на крупную авиабазу противника принадлежали П. В. Рычагову и А. Г. Рытову. Высшее китайское командование было только проинформировано в общих чертах — имелись веские основания опасаться японских агентов, орудовавших в штабах.

В госпитале мне пришлось проваляться не две недели, как обещал китайский профессор, а почти месяц: раны заживали медленно. В палату к нам повадились неожиданные «доброжелатели» из местных русских эмигрантов. Но мы упорно «не понимали» их и отнюдь не баловали признательностью за столь «трогательное» внимание и сочувствие этих «графинь», «княгинь» и прочих «титулованных» особ, как они себя называли. Особенно настойчива была одна из барышень, подолгу сидевшая у моей койки. Как-то она подкараулила меня в госпитальном парке — я уже начинал совершать самостоятельные вылазки туда, тренируя совсем разучившиеся ходить ноги.

— Неужто вы все так запуганы ГПУ, что боитесь даже рот раскрыть? — чуть не с отчаянием сказала она. — Да, я дворянка, мой отец и братья били вас, но мы настоящие патриоты России...

— Что вам, наконец, надо, «патриотам»? — не выдержал я. — А кто кого бил и побил, давайте не будем об этом — чтобы не расстраивать ваше благородие.

— Вы русский? — спросила девушка. — Ведь это все здесь знают.

— Тогда зачем спрашиваете? Но я не русский. Пермь. Еще что?

— Пермяк — это из каких-нибудь туземцев?

Однако... Я так посмотрел на эту благородную «незнакомку», что та отшатнулась.

— Простите великодушно, я не хотела вас обидеть! У нас, видите ли, как бы это сказать...

— У вас не знали и даже не слышали про такую народность, господа «патриоты России»?

— «Комиссара бы сюда, Рытова», — подумал я, совершенно забыв о том, что нарушаю его наказ не ввязываться в подобные разговоры.

Преследовал же меня этот «комплекс», вот и сорвался. Что было, то было: с пионерского детства мечтал стать летчиком, и как-то узнали о том мои домашние и соседи по деревне Верх-Юсьва тогдашнего Соликамского уезда. Подняли на смех: вон чего захотел... Тогда и услышал я это унижительное «куда уж нам», вбитое людям моей народности веками бесправия и несправедливости. А вбивали вот такие «патриоты России», вышвырнутые из собственной страны бурей революции, так говорил наш комиссар Андрей Герасимович Рытов, предостерегая от встреч с назойливыми «соотечественниками».

...И снова бои лад Наньчаном. Японцы стали осторожней — уроки, как говорится, пошли впрок. Уже не лезли напролом, полагаясь на численный перевес, действовали более изощренно и коварно. Отказывались от шаблонной тактики, стали куда «почтительней» относиться к противнику. Научились распознавать в воздухе наши «ласточки» — один на один предпочитали не сходитьсь. Как-то чуть не «заклевали» моего друга Туна: пять И-96 против одного! Ему тогда не повезло: не успел полностью убрать шасси. Японцы подкрались к нашему аэродрому, не замеченные постами наблюдения (ловко выбрали маршрут и сманеврировали высотами). Вдобавок ко всему во время боя на «ястребке» Туна кончились боеприпасы. Все же он не вышел из боя: непрерывно имитируя атаки, дождался, когда японские истребители, экономя горючее на обратный путь, покинули «поле» боя. На аэродроме мы насчитали 25 пробоин на «ястребке» Туна. Сам же он плакал от досады...

То же самое случилось и у летчика Шарая. После изнурительных маневров в «карусели» ему удалось в конце концов зайти в хвост опытному противнику, доставшемуся на его долю. Но в решающий момент убийственной очереди не последовало. Разгоряченный боем, Шарай вплотную приблизился к противнику — «хоть попугать!» и... таранил самолет врага. Его наградили орденом Красного Знамени...

В боях сражались и другие добровольцы из отряда А. С. Благовещенского: И. Г. Пунтус — бородатый добряк и сорвиголова, о котором говорили — «ни бога, ни черта, ни даже начальства не боится»; интеллигентный В. Дадонов — летчик вдумчивый и хладнокровный, ставший впоследствии генерал-лейтенан-

том; дальневосточник А. Душин, летавший на И-15бис и отличавшийся удалью, даже бесшабашностью в бою (в начале Великой Отечественной войны мне довелось служить с ним на Черном море, в 9-м истребительном авиаполку, сражаться над Николаевом и Анапой); П. Панин, Селезнев (в 1943 г. я неожиданно встретил его под Ленинградом, где он испытывал «Фокке-Вульф-190», захваченный у противника).

Я не случайно упоминаю здесь о Великой Отечественной войне. Боевой опыт, приобретенный советскими летчиками-добровольцами в Китае, сослужил нам очень хорошую службу в недалеком будущем. Противник оказался сильный, коварный, к тому же численно превосходящий нас в воздухе в первый период войны. Мне лично с первого и до последнего дня войны пришлось воевать на Черном море, Балтике, в Польше, Германии. И также «посчастливилось» несколько раз встречаться с «непобедимыми» геринговскими асами. Одного из них, летавшего на только что появившемся на советско-германском фронте самолете «Фокке-Вульф-190», на фюзеляже которого было нанесено свыше 30 крестов — столько побед было одержано им на Западе, я сбил над Ленинградом. (Всего за время войны уничтожил 12 самолетов противника самостоятельно и 29 — в групповых боях.)

...В начале апреля 1938 г. на аэродром в Наньчане прибыла новая партия советских самолетов — истребители И-15бис (их называли («чижами»). Летать на них стали советские добровольцы. «Чижи» значительно усилили истребительную авиагруппу А. С. Благовещенского. Они увеличили возможности самолетов И-16, великолепно показавших себя в боях на вертикалях. Японские же истребители И-96 обладали определенным преимуществом в горизонтальной плоскости и всячески стремились навязывать нашим «ласточкам» свою тактику боя. С прибытием самолетов И-15бис японские летчики вынуждены были вовсе отказаться от этих попыток — мы сразу отработали взаимодействие с «чижами».

К сожалению, воевать вместе с вновь прибывшими добровольцами мне пришлось недолго: в конце апреля 1938 г. я получил задание отправиться в Ланьчжоу для приема и перегона в Наньчан новой партии истребителей И-16. Туда же вылетела группа китайских летчиков, которых мне предстояло обучать на «ласточках».

— Постарайся не задерживаться, — сказал А. С. Благовещенский. — На фронте назревают большие события. «Рубка», думаю, начнется уже в мае: японцы готовят наступление на центральном участке. Самолеты нужны позарез. Маршрут ты изучил досконально, а китайские летчики знают тебя. Поэтому дело у вас должно пойти быстро, это сейчас важно. Так что действуй.

Перелет в Ланьчжоу не обошелся без происшествий. Через

час полета загорелся один из трех моторов самолета, на борту которого находилась наша группа из пяти человек. Садиться некуда — местность гористая. Легли на обратный курс — в Ханькоу. В воздухе удалось погасить пожар. Селя с грехом пополам. Один из цилиндров (мотор воздушного охлаждения) висел на проводах...

На следующий день вылетели на ТБ-3 с китайским экипажем. Самолет не был полностью заправлен горючим — отложили до ближайшего промежуточного аэродрома. Едва приземлились — воздушная тревога. Командир корабля взял курс на Ланьчжоу, не подумав, хватит ли топлива. Конечно, не хватило. А внизу — сплошные скалы, ущелья, ни клочка «живого места». Моторы остановились. Могильная тишина. Только этого не хватало — после стольких-то боев...

Спасла высота: самолет летел на 5 тыс. м. С трудом перевалив через горный хребет, приземлились у самого подножия, каким-то чудом не разбив самолет на валунах. До посадочной полосы аэродрома Ланьчжоу не дотянули с полкилометра: не хватило запаса высоты. Выбрались из самолета возмущенные и злые до предела. Пилот ТБ смеялся. Во время очередного перелета в Ланьчжоу этот же пилот на этом же самолете врезался в скалы и погиб, имея на борту 25 советских добровольцев...

Благовещенский ошибся не намного: «рубка» началась 29 апреля 1938 г., в день рождения японского императора. Авиация противника сконцентрировала удары на Ухане, который становился вождельной целью японского наступления вдоль Янцзы. Обстановка быстро накалялась. Оттуда уже начали прибывать в Ланьчжоу раненые советские добровольцы, преимущественно летчики. Вынужденные празднично отсиживаться на аэродроме, мы чувствовали себя как на иголках: сборка и покраска самолетов проходила крайне медленно. Куда быстрее шло дело с переучиванием китайских летчиков — они давно мечтали летать на советских машинах и готовы были спать в кабинах истребителей, чтобы не потерять лишней минуты. Но прежде чем переправить машины на прифронтовые аэродромы, нам предстояло облетать каждый самолет.

От раненых советских добровольцев мы и узнали подробности ожесточенного воздушного сражения, разыгравшегося 29 апреля над Ханькоу. В нем участвовало более 100 самолетов с обеих сторон. С начала войны в Китае здесь впервые численное преимущество было на стороне советских и китайских летчиков, по крайней мере в тот апрельский день. Японская авиация понесла тяжелые потери: было сбито более 20 бомбардировщиков и истребителей. Мы потеряли два самолета. На одном из них летал бесстрашный Тун, с которым мы не расставались с первых дней прибытия советских добровольцев в Китай. По рассказам очевидцев, во время боя его самолет был подбит и сгорел при падении.

Назывались имена летчиков Беспалова, Пунтуса и других отличившихся в бою истребителей, которых я хорошо знал, — с одними воевал еще под Нанкином, с другими в Наньчане. Завидовал. Жалел, что не довелось самому участвовать в этом славном сражении, «посвященном» дню рождения его императорского величества...

Потрясенное сокрушительным отпором над Уханем, японское командование свернуло активные боевые действия своей авиации и перебазировало аэродромы подальше в тыл. В воздухе наступило временное затишье. Воспользовавшись паузой, советское командование решило сменить летный состав добровольцев, действовавших в Китае с конца 1937 г. Вскоре я возвратился на Родину.

...В январе 1953 г. из китайского посольства в Москве мне прислали один из номеров журнала «Народный Китай», в котором была помещена статья о советских воинах-добровольцах. «Китайский народ, — говорилось в ней, — никогда не забудет героев-летчиков советского добровольного отряда, прибывших в нашу страну в тяжелые годы антияпонской войны и отдавших свои жизни за дело освобождения Китая от японских захватчиков... Советские герои, воспитанные партией Ленина, проявили высокий дух интернационализма»¹.

Высокие и правдивые слова! Хочется верить, что китайский народ действительно никогда этого не забудет.

Коротко об авторе. Д. А. Кудымов (род. в 1910 г.) — полковник в отставке. После окончания Качинской авиашколы служил на Дальнем Востоке. В 1937—1938 гг. в составе первой группы советских летчиков-добровольцев участвовал в национально-освободительной войне китайского народа. В период Великой Отечественной войны сражался в истребительной авиации Черноморского и Краснознаменного Балтийского флотов. Сбил 12 самолетов противника, в групповых боях — 29.

¹ См. «Народный Китай», 1952, № 24, с. 26.

НА ПОМОЩЬ КИТАЙСКОМУ НАРОДУ

I

В Приморский край 32-я отдельная истребительная авиаэскадрилья была переведена в сентябре 1934 г. Она вошла в состав Военно-Воздушных Сил Тихоокеанского флота.

Одна из причин перебазирования нашей эскадрильи с Балтики на Дальний Восток состояла в необходимости усилить ВВС в этом районе истребительной авиацией из-за частого нарушения наших наземных и воздушных границ японской военщиной, оккупировавшей к этому времени Маньчжурию.

Эскадрилья была вооружена в то время самолетами И-5 и укомплектована квалифицированным летно-техническим составом. Я командовал звеном и одновременно был начальником парашютно-десантной службы. Специальность парашютиста я приобрел еще в июне 1934 г. на курсах в Детском селе под Ленинградом.

Частые нарушения наших дальневосточных границ японскими самолетами вынуждали нас сохранять постоянную боевую готовность. Приходилось часами сидеть в самолетах и ждать команды на вылет. Однако неоднократные вылеты наших истребителей наперехват противнику не приносили желаемых результатов: нарушитель уходил на «свою» территорию. Преследовать его разрешалось только до границы, вести огонь в сторону границы запрещалось.

В 1936 г. эскадрилья получила новые самолеты И-15 («Чайка»), которые по своим летно-техническим качествам были значительно лучше самолета И-5. В ходе освоения нового самолета в ночных и дневных полетах постепенно совершенствовалось наше боевое мастерство.

Летом 1937 г. я подал рапорт с просьбой отправить меня добровольцем в героическую Испанию. В октябре меня вызвали в штаб ВВС Тихоокеанского флота. Здесь я встретился с другими добровольцами, преисполненными тем же желанием. Начальник ВВС комбриг Никифоров в беседе с нами сказал, что из Москвы пришло согласие отправить добровольцев в Испанию. Он спросил, не передумал ли кто-нибудь. Таких не оказалось. Через два дня наша группа добровольцев — шесть летчиков-истребителей поездом выехала в Москву.



А. З. Душин

Столица встретила нас холодным ноябрьским утром. В академии им. Н. Е. Жуковского, где нам предстояло прожить несколько дней, мы познакомились с добровольцами, прибывшими из Баку, Украины и других районов страны. Все жаждали одного — быстрее приступить к выполнению задания Родины.

В Москве мы задержались на несколько дней. Видели товарищей, уже побывавших в Испании, ставших Героями Советского Союза. Вскоре выяснилось, что наша группа едет в борющийся Китай. Советское правительство из чувства интернациональной солидарности решило оказать китайскому народу помощь в борьбе с японскими милитаристами, которые помышляли о порабощении Китая. Одной из форм этой помощи стало активное участие советских летчиков-добровольцев

в воздушных сражениях в небе Китая.

Мы получили документы, оделись в гражданские костюмы, купили на дорогу все необходимое. Наконец, мы на Казанском вокзале, где нас ждет поезд Москва — Алма-Ата. В пути до столицы Казахстана мы успели рассказать товарищам все, что знали о тактико-технических данных японских самолетов и тактике японских летчиков. В поезде мы крепко сдружились и стали как бы одной семьей.

В Алма-Ате нас встретили представители базы и на автобусах отвезли к новому месту жительства, где нам предстояло пробыть некоторое время в ожидании самолетов.

Устроились с дороги, немного отдохнули, плотно позавтракали, затем нас пригласил к себе начальник базы и авиационной трассы Адам Залевский. Это был замечательный человек и прекрасный летчик. Куда только не забрасывала его судьба: летал он и над просторами Сибири, и над горами Памира и Гиндукуша. Везде он с честью выполнял ответственные задания Родины.

Нам было очень интересно послушать такого человека. Залевский в общих чертах охарактеризовал нашу дальнейшую работу, подробно остановился на трассе предстоящего перелета Ал-

ма-Ата — Ланьжоу (с десятью промежуточными аэродромами), объяснил, какие трудности нас ожидают: трасса еще не оборудована, технического состава на аэродромах нет. Он подчеркнул, что многое придется делать своими руками, летчик должен уметь не только заправить самолет горючим и маслом, но, если потребуется, и произвести мелкий ремонт.

В Алма-Ате нам пришлось задержаться дольше, чем мы думали; наши самолеты еще не прибыли. Но время мы зря не теряли, изучали трассу полета, ее характерные ориентиры, рельеф местности, знакомились с китайским языком, с обычаями китайцев.

Как-то в начале декабря 1937 г. на аэродроме появились четыре летчика, которые сразу обратили на себя внимание. Они приехали из Москвы и теперь направлялись в Китай. Нам очень хотелось узнать от них о наших самолетах. После их отлета в Китай нам назвали их имена. Это были П. В. Рычагов, А. Г. Рытов, А. С. Благовещенский и Н. Смирнов. Павел Васильевич Рычагов всего-два месяца назад вернулся из Испании, где участвовал в воздушных боях с фашистами. За отвагу и смелость был награжден двумя орденами Ленина. В Китае он стал старшим советником по использованию советской авиации.

Андрей Герасимович Рытов был назначен комиссаром группы летчиков-добровольцев (официально он направлялся в Китай в качестве главного штурмана группы). Забегая вперед, хочется сказать, что А. Г. Рытов, несмотря на сложную обстановку, сумел отлично выполнить главную задачу — обеспечить успешные действия нашей авиации.

Алексей Сергеевич Благовещенский, опытный летчик-истребитель, смелый, инициативный, обладавший прекрасными организаторскими способностями, много лет прослужил в Приморье. Наши аэродромы располагались недалеко друг от друга, слава о нем доходила и до нас. Вскоре он был назначен летчиком-испытателем, уехал в Москву. Теперь направлялся в Китай в качестве руководителя группы истребителей.

Четвертый — Николай Смирнов, отличный летчик, позднее стал командиром нашей эскадрильи.

Вскоре выяснилось, что наши самолеты в разобранном виде доставят в Китай на аэродром Хами. Мы должны перелететь в Хами, встретить самолеты, быстро собрать их и на них отправиться на фронт. Мне и двум моим товарищам на следующий день предстояло первыми вылететь на самолете ПР-5 по маршруту Алма-Ата — Кульджа — Урумчи — Хами.

II

Утром нам разрешили вылет. Летчик, который вел самолет, несколько раз летал по этому маршруту. Провожавшие нас друзья пожелали «ни пуха, ни пера», и мы пошли на взлет. Че-

рез полчаса где-то за пеленой снегопада скрылась государственная граница. Первую посадку произвели на аэродроме Кульджа. После заруливания и остановки мотора вышли из самолета и сразу почувствовали, что это «не та земля».

В первые же минуты мы стали свидетелями странного для нас зрелища. Поодаль от нашего самолета гнали группу людей. Одеты они были кто во что попало. Двое, судя по всему, старшие, вооруженные бамбуковыми палками, подгоняли отставших. Хотя нас и предупреждали, чтобы мы не вмешивались в здешние порядки, стоило большого труда скрыть свое возмущение. У нас появилось сильное желание вырвать у старших палки и огреть их самих.

Вскоре наш самолет заправили горючим, и мы продолжили путь. Приземлились в Урумчи, столице пров. Синьцзян. Здесь нас разместили в гостинице. Погода испортилась, перевалы были закрыты, и нас не выпускали. Пришлось пробыть в Урумчи несколько суток. Нас поразила ужасающая нищета народа.

На третий день дали разрешение на дальнейший полет. Перевалив хребет, мы оказались над бескрайними просторами Гобийской пустыни.

Минут через 40—45 полета над песками вдаль показался населенный пункт. Это и был Хами. Рядом с ним раскинулось большое песчаное поле, отведенное под аэродром. Пока оно было почти пустым, за исключением одиночных самолетов, работавших на трассе.

Нас разместили в гостинице. Вместо привычных стекол в оконных рамах — бумага. Улицы города были такими узкими, что машина едва проходила. При сильном ветре поднимались настоящие песчаные бури, песок забивался всюду.

На второй день после нашего прилета начали прибывать самолеты. Радости не было предела. За пять дней все 15 самолетов эскадрильи были собраны и облетаны, пулеметы пристреляны. Теперь мы были готовы к выполнению боевого задания.

Вскоре к нам присоединился А. Залевский, который решил сопровождать нас до Ланьчжоу на самолете И-15бис. Появился и наш лидер — самолет СБ, экипаж которого отлично знал все аэродромы по трассе.

Утром 25 декабря — в день перелета в Ланьчжоу — стояла ясная, безветренная погода с отличной видимостью. На песчаном аэродроме каждый самолет после взлета оставлял за собой столб песка и подниматься в воздух следующему было невозможно. Требовалось время, чтобы песок осел. И тогда решили взлетать в разных направлениях, благо размер аэродрома позволял.

В воздухе все самолеты построились в боевой порядок: впереди — лидирующий нас СБ, за ним на «лихом коне» командир бригады Залевский. Мое звено было крайним слева. Весь строй хорошо просматривался. Набрали высоту 3 тыс. м. Погода за-

мечательная, на душе празднично: наконец, мы летим к своей цели на боевых самолетах, чтобы чем-то реальным помочь китайскому народу в борьбе с агрессором.

Пролетев 20 минут по маршруту, я условными сигналами собрал свое звено, чтобы узнать, как себя чувствуют летчики, как работают моторы. Улыбаясь, они подняли большой палец, что означало — все хорошо. Но еще через полчаса полета я почувствовал в кабине запах кислоты. Быстро взглянул на показания приборов: все в порядке. Неожиданно самолет резко развернуло влево. Попытка выправить положение не удалась, стало ясно — поврежден привод управления рулем поворота. Ведомые летчики правильно поняли мои сигналы продолжать полет. Вскоре группа скрылась из виду.

Прежде всего я постарался установить местонахождение. Это удалось довольно быстро: к моменту моей аварии группа находилась между Моляньцинцзы и Шиншинся. Других населенных пунктов вблизи не было видно. Что же дальше? Конечно, можно покинуть самолет, воспользовавшись парашютом. Но мотор работал хорошо, я мог, управляя им и элеронами, подобрать подходящую площадку и посадить самолет. Правда, посадка не предвещала ничего хорошего. И все же я решился спасти самолет, пойти на риск. Снизившись до высоты 20—25 м на малой скорости, я заметил впереди относительно ровное место и решил сесть. В конце короткого пробега левое колесо наскочило на большой камень, самолет повернуло влево, и он остановился.

Я посмотрел на часы: было 2 часа пополудни. Поскольку все видели район, где я отстал от группы, помощь будет к вечеру. Когда я выбрался из самолета, понял, что только случайность спасла меня от более серьезной аварии — из песка торчало очень много камней. Но все обошлось.

Осмотрев самолет, я убедился, что трос управления к рулю поворота оборвался, покрывка и камера левого колеса пробиты. Чтобы продолжить полет, необходимы были аккумулятор, трос управления к рулю поворота и левое колесо. Но где их взять?

Прождав до вечера, я начал обдумывать, как скоротать ночь.

Вдруг я заметил, что к самолету приближаются три человека. Кто они? Угадать трудно, на всякий случай я вынул пистолет из кармана и положил его поближе. Но мои опасения оказались напрасными. Не доходя метров 30 до самолета, незнакомцы отошли в сторону, развели костер, достали консервную банку и стали греть воду. Это были три китайца: двое молодых и один пожилой с бородкой.

Когда я подошел к ним, они жестами показали мне на банку, где закипала вода, и пригласили отужинать с ними. Поблагодарив, я стал уточнять место посадки. Выяснил, что нахожусь недалеко от селения Шиншинся. Через него проходил автомобильный тракт, по которому помощь из СССР поступала в Китай.

Общими усилиями нам удалось закрепить самолет, привязав его веревками к камням на случай, если поднимется ветер. Старший китаец стал приглашать меня в фанзу. Я, как мог, разъяснил ему, что оставлять самолет ночью далеко от фанзы опасно. Китаец ответил, что в этой долине, где они заготавливали древесный уголь, кроме них, никого нет.

...После ужина китайцы отгрести все угли к выходу из фанзы. У меня был меховой комбинезон, и я всю ночь поддерживал огонь в костре. Китайцы разделись и на подогретой земле уснули. Чувствовалось, что за день они изрядно потрудились. Ночью выпал небольшой снежок.

Утром старик разрешил взять лошадь, дал в проводники молодого китайца, и мы, не теряя времени, быстро позавтракали и отправились в Шиншинся. По дороге подъехали к самолету, который оказался в полном порядке. Рядом с самолетом на снегу виднелись следы крупного зверя. С большим трудом мы пересекли горы. Впереди я заметил стадо верблюдов и человека, охранявшего их. Подъехав первым, я спросил дорогу. Человек показал мне рукой направление. Через некоторое время мы завернули за гору и увидели населенный пункт. Это и был Шиншинся. Здесь мы встретились с переводчиком, который помог мне дозвониться в Хами и передать сообщение о поломке самолета.

На другой день почти одновременно прибыли поисковая группа с аэродрома Аньси, где сели самолеты нашей эскадрильи, и заводская бригада из Хами, которая привезла все необходимое для ремонта. Не теряя времени, тронулись в обратный путь. Вскоре мы были у самолета, который уже охранялся полицией.

Через полтора часа самолет подготовили к полету. Самым трудным оказалось найти подходящую полосу для взлета. Сплошной дорожки так и не удалось подобрать. Решили составить ее из двух кусков: первый, основной — 350—400 м; дальше — кустарник и камни (10—15 м), потом опять полоса — 150—200 м. Чтобы облегчить самолет, сняли вооружение, бензина оставили только на 15—20 минут полета. Надвигались сумерки, надо было торопиться. Бригады разбились на две группы, чтобы поддержать плоскости самолета при взлете. Я довел мотор до полных оборотов, по установленному сигналу поднял хвост и махнул головой, что означало — бросать самолет и падать под плоскость. Истребитель рванулся вперед и, набирая скорость, стремительно приблизился к кустам. Перед самыми кустами я резко взял ручку на себя (этим создал положительный угол атаки крыльев), и самолет повис над кустами. Затем добавил форсаж, самолет пролетел кусты и мягко, в трехточечном положении опустился на вторую половину дорожки, слегка оттолкнулся и опять оказался в воздухе. Уже набрав скорость, я выдержал самолет над землей, затем развернулся и пролетел над группой. Все подняли вверх большой палец — все в порядке! Я взял курс на аэродром Аньси и через 15 минут в сумерках удачно призем-

лился. Над аэродромом я заметил, что наша эскадрилья еще не улетела. Через несколько минут я был в объятиях своих друзей.

Ночью пришла машина с бригадой техников. Они стали готовить самолеты к дальнейшему полету. В 10 часов утра эскадрилья взлетела за нашим лидером СБ и с тремя промежуточными посадками к вечеру третьего дня прибыла на аэродром Ланьчжоу. Город и аэродром находились на высоте 1900 м над уровнем моря. Воздух разреженный, и это, безусловно, требовало повышенного внимания при посадке, особенно к выдерживанию направления после посадки. Но все обошлось благополучно.

В Ланьчжоу на руль поворота самолетов были нанесены китайские опознавательные знаки, номера на фюзеляже остались наши. Дальнейший путь лежал на юг страны, на Ханькоу и затем на Наньчан, где советские летчики-добровольцы уже вели упорные воздушные бои с японской авиацией и где наша помощь была необходима.

Нас "продолжал лидировать экипаж СБ. С тремя посадками эскадрилья добралась до аэродрома Ханькоу. С двух сторон взлетно-посадочной полосы стояло много самолетов, что усложняло посадку. Прошел сильный дождь, и аэродром основательно раскис. Самолеты застревали и только с помощью китайцев можно было кое-как вырвать.

Шел январь 1938 г.... В Ханькоу эскадрилья провела ночь. Разместили нас в бывшем японском клубе. Вечером к нам приехал П. Ф. Жигарев, который рассказал об обстановке в стране и о наших ближайших задачах. Он предупредил нас, что придется встретиться с опытным противником. Японцы ведут себя в воздухе нагло, правда, наши летчики уже начали сбивать с них спесь. Мы заверили П. Ф. Жигарева, что не пожалеем сил, а если нужно и жизни при выполнении нашего интернационального долга. Пожелав нам успеха, он уехал.

На другой день наша группа взяла курс на Наньчан. Летчики были настроены по-боевому. В случае встречи с противником были готовы вступить в бой. Сделав над Наньчаном два круга и осмотрев ориентиры, эскадрилья произвела посадку и, зарулив на указанные места стоянки, сразу включилась в боевое дежурство.

Вечером мы собрались в бывшем японском клубе, где жили добровольцы, чтобы познакомиться друг с другом. У многих из них был боевой опыт, которым они охотно делились с нами. Совместное совещание открыл старший советник по использованию советских летчиков-добровольцев в Китае П. В. Рычагов. Он привел много примеров боевых действий нашей авиации в Испании и призвал нас не посрамить чести советского летчика.

За ним выступил А. С. Благовещенский, отличившийся в боях с японскими асами. Очень красочно и интересно он рассказал о поединках с ними. Умение и смекалка, говорил он, помогут успешно драться с японцами и уничтожить их. Главное — проде-

монстрировать свое мастерство в первой же встрече с неприятелем. Поучительны были выступления летчиков-добровольцев, которые уже несколько раз встречались в воздухе с японцами: И. Г. Пунгуса, С. Смирнова, Б. Хлястыча и др. В конце беседы П. В. Рычагов подвел итоги и поставил боевую задачу. Летчики на самолетах И-15бис должны вести воздушный бой и уничтожать японские истребители, а летчики на самолетах И-16 — вести борьбу с бомбардировщиками противника.

Надо сказать, самолеты не были тогда оборудованы радио, вопрос об управлении воздушным боем решался только на уровне звена: связь в эскадрильи осуществлялась с помощью сигналов, подаваемых командирским самолетом. А главное — четкая договоренность на земле.

Рано утром нас разбудили, мы быстро оделись, наскоро позавтракали, сели в автобус и отправились на аэродром. Техники жили на аэродромах. Они уже были у самолетов и готовили их к полету (опробовали моторы, оружие). В первое наше дежурство царил тишина. Судя по всему, погода мешала японской авиации совершать свои разбойничьи вылеты.

Во второй половине дня мы занялись приведением в порядок боевых машин: установили бронеспинки, сняли аккумуляторы, совершали облет новых самолетов. Ближе познакомились с техническим составом. К моему самолету был прикреплен техник авиационной группы, в помощь ему выделили двух китайцев, которые должны были подносить банки с бензином, заряжать пулеметные ленты и содержать самолет в чистоте.

На второй день была объявлена воздушная тревога. После взлета эскадрилья быстро собралась в воздухе на высоте нижней кромки облачности (3000—3200 м). Командовал эскадрилей Николай Смирнов. Мы вышли в район возможной встречи с японскими самолетами, но они не появлялись. Однако этот полет принес большую пользу нам, новичкам: мы внимательно изучили основные ориентиры, поведение «старичков» на самолетах И-16.

Таких вылетов было немало, без радиосвязи было трудно навести нас на самолеты противника, а стрела на земле, показывающая, откуда должен появиться противник, приносила мало пользы.

III

Рано утром 18 февраля 1938 г. мы, как всегда, были на аэродроме и готовились к вылету. Погода стояла удивительно теплая, на небе ни одного облачка, из-за гор выглядывало красное солнце. Настроение у всех боевое, и все полны уверенности, что сегодня встреча с неприятелем непременно состоится.

Примерно часов в 10 по небу поплыли высокие кучевые облака. На командной вышке подняли синий флаг (сигнал воздушной тревоги). Загудела сирена. Китайцы пронзительными криками как бы подтверждали налет японской авиации.

Мы были давно готовы. Эскадрилья быстро взлетела, собралась в воздухе и стала набирать высоту, устремляясь к кучевым облакам. На высоте 4500 м мы оказались под покровом облачности. Стрела внизу отчетливо показывала, откуда предполагалось появление японских самолетов. Наши истребители примерно минут десять двигались в этом направлении, затем развернулись и пошли параллельным курсом обратно.

Тщательно осматривая воздух, я заметил ниже нас на 1500—2000 м три девятки японских бомбардировщиков. Вражеские самолеты шли плотным строем, все закамуфлированы. Сверху они напоминали ползущие танки.

Я приблизился к самолету командира эскадрильи Николаю Смирнову и подал ему знак. Он кивком головы ответил, что видит самолеты. Цель казалась заманчивой, но мы должны связать боем японских истребителей и стараться уничтожить их. А где они?

Возвращаясь на свое место, я заметил, что над нами промелькнули тени. Это были японские истребители, они шли выше облаков. Обогнав нас, японцы развернулись и заняли исходное положение для лобовой атаки. Я быстро изменил построение. Только я проделал этот маневр, как на меня начали пикировать три вражеских самолета. Командир был тоже атакован звеном японских истребителей. Мы оказались в невыгодных условиях, внезапность нападения была на стороне японцев. Приподнявшись на встречных курсах метров на 100, открыл огонь из всех четырех пулеметов. Чувствую, японский истребитель стреляет по моему самолету. Таким же приемом встретил один за другим три японских истребителя И-96.

Пока третий истребитель И-96 был наверху, я быстро развернулся на 180°. Вижу, японец подражает мне, но мой самолет более маневренный и я в более выгодном положении. Сноп пуль, посланных из моих пулеметов, прошел японский самолет, но он не загорелся. Преследовать его не пришлось, второй И-96 пытался зайти мне в хвост и открыть огонь. «Не удастся!» — подумал я, резко развернулся и ушел из-под атаки. Выручила меня большая маневренность самолета И-15бис.

Зажатый с двух сторон И-96, я открыл огонь навскидку — то по одному, то по другому. Несмотря на всю сложность положения, почему-то у меня не проходила уверенность, что воздушный бой будет выигран, если не произойдет ничего непредвиденного. Но именно это и случилось. Мотор самолета начал сдавать, слышались перебои. Перевернув самолет, я вошел в отвесное пикирование, убрал все рычаги управления на себя. Мотор снова заработал. Стрелка высотомера показывала 2 тыс. м. Ясно, высотный кран, который был открыт на высоте 4500 м, обеднял смесь. Оглядываюсь. Самолет И-96 караулит меня, ждет выхода из пикирования для атаки. К счастью, мне на помощь подоспел

И-16. Летчик смело пошел в атаку на японский истребитель, который тут же оставил нас в покое. Я же благополучно направил самолет в горизонтальный полет. Затем с высоты стал наблюдать за воздухом. Вижу, впереди меня внизу удирает «мой» И-96. Тут уж я не упустил случая, догнал его и метров с 25 открыл огонь. Но очереди внезапно прекратились, патроны подошли к концу.

Я видел, как после атаки И-96 сделал неестественную «горку». Оглядываюсь по сторонам: нет ли еще японских истребителей? Самолет, по которому я только что стрелял, куда-то исчез. (Спустя несколько дней в этом районе был подобран японский истребитель И-96, который позже удалось отремонтировать, и наши старшие товарищи А. С. Благовещенский и Г. Н. Захаров летали на нем.)

Убедившись, что в воздухе нет ни японских, ни наших самолетов и что горючее на исходе, я взял курс на аэродром, который оказался рядом. Осмотрев еще в воздухе самолет, я заметил на его плоскостях и фюзеляже много пробоин.

После посадки, когда я зарулил на стоянку, к моему самолету подбежали наши и китайцы. Они буквально вытащили меня из кабины и стали качать. Мне, конечно, было не до того, в горле все пересохло. Оказалось, они наблюдали за моим боем, происходившим почти над аэродромом. После тщательного осмотра в самолете было обнаружено более полусотни пробоин, две пули сделали вмятины в бронеспинке.

Вечером состоялся групповой разбор боя. Выступали его участники, горячо обсуждая перипетии только что закончившегося воздушного сражения. Под конец А. С. Благовещенский задал вопрос: кто летал на самолете под номером 51? Это был мой самолет. Мне стало ясно, что моим спасителем был сам А. С. Благовещенский, которого я тут же обнял и расцеловал.

В этом бою мы потеряли двух летчиков, в том числе нашего командира Николая Смирнова.

Выступавшие П. В. Рычагов и А. Г. Рытов дали высокую оценку участникам этого воздушного боя. Летчики продемонстрировали свою смелость и боевое мастерство. Им удалось сломить «самурайский дух» и заставить врага удирать с поля боя, оставив не менее пяти сбитых истребителей и более десятка бомбардировщиков. Эскадрилья добровольцев на самолетах И-15бис со своей задачей справилась, сумев связать боем японские истребители.

Этот воздушный бой получил еще один резонанс. Ведь он проходил в районе Наньчана. Большинство жителей города наблюдало, как советские добровольцы, не жалея жизни, дрались с японскими самолетами. Надо сказать, что японцы пытались испортить отношение населения к нам, сбрасывая с самолетов листовки, в которых говорилось, что Советы прислали в Китай самые плохие самолеты и неподготовленных летчиков. В этом бою

советские летчики еще раз опровергли ложь японской пропаганды.

На другой день рано утром, еще до отъезда на аэродром, к нашей гостинице были привезены груды мандаринов, апельсинов и других фруктов в подарок от жителей Наньчана. При встречах с нами жители кланялись; в магазинах хозяева, как правило, угощали чаем, предлагали лучшие товары.

В честь победы китайские руководители устроили в гостинице праздничный ужин, на котором присутствовали все летчики-добровольцы и представители китайского командования. Стол украшали различные закуски, над приготовлением которых потрудился наш повар, блеснув своим кулинарным мастерством. Ужин прошел в дружественной обстановке. В конце вечера была показана наша самодеятельность. Здесь инициативу взял в свои руки А. С. Благовещенский. Нам с Виктором Купцовым пришлось спеть песню «Уходили комсомольцы на гражданскую войну».

В течение месяца японцы не решались в дневное время повторять свои налеты на город и аэродром. Во время полнолуния японцы пытались бомбить Наньчан одиночными самолетами или звеном. Особого ущерба такие налеты не наносили, хотя и причиняли беспокойство.

...После гибели Николая Смирнова над нашей эскадрилей взял шефство А. С. Благовещенский (официально ее командиром был назначен А. С. Зингаев).

А. С. Благовещенский предложил мне и добровольцу А. Шиминасу в срочном порядке создать ночное звено для отражения налета японских бомбардировщиков. Я дал согласие, и мы стали готовиться к ночному бою. Мы разработали план отражения налета, использовали имеющиеся зенитные прожектора. Изучили прежние ночные налеты вражеских самолетов — все они проходили по линейным ориентирам. В ночных условиях испльзовались р. Янцзы и оз. Поянху. Не долетая до места, самолеты противника разворачивались влево и выходили на город и аэродром. Учитывая все это, мы разбили район боевых действий на зоны, расположив наши самолеты на вероятных курсах полета японских бомбардировщиков. Для каждой зоны была установлена своя высота полета.

С появлением луны мы перешли на ночное дежурство. Наша эскадрилья стала базироваться на малом аэродроме, ближе к городу. Когда луна взошла больше чем наполовину, мы выехали на аэродром. Я и Шиминас вышли на малом аэродроме, а А. С. Благовещенский поехал на большой. Договорились, что, как только поступят сведения о приближении японских самолетов, он взлетает и проходит над нами на малой высоте. Это послужит сигналом для нашего взлета.

Уже совсем стемнело. Минут через 30—35 А. С. Благовещенский взлетел и прошел низко над нашим аэродромом. Мы сразу

же поднялись в воздух и, набрав высоту, заняли свои места в зонах. Отсюда внимательно следили за воздушной обстановкой. Вскоре в городе был выключен свет, а это означало, что в Наньчане объявлена воздушная тревога. Через несколько минут засветились прожектора и начался поиск японских самолетов.

По ошибке прожектористы осветили самолет А. С. Благовещенского. Он подавал им сигналы, что свой, но они его не выпускали. За это время бомбардировщики миновали его зону. Я усилил наблюдение.

Прожектора прекратили светить в соседней зоне. Шиминас дал короткую очередь. У границы своей зоны, почти рядом я увидел звено японских бомбардировщиков. Они шли мне навстречу. Быстро развернувшись, я оказался в 25—30 м от правого ведомого японского бомбардировщика и открыл огонь из всех пулеметов. Самолет отвернул от строя и со снижением пошел по курсу своих самолетов. Через некоторое время в 30—35 км от аэродрома произошел взрыв и самолет загорелся. Остальные бомбардировщики сбросили бомбы далеко от аэродрома, не причинив ему никакого вреда.

После посадки на большом аэродроме мы собрались, чтобы проанализировать наш полет. Я уверял товарищей, что один самолет противника сбит. На другой день А. С. Благовещенский сказал, что жители одного из районов действительно подтверждают, что ночью упал и взорвался японский самолет. Да и поведение японцев изменилось. В светлые ночи они больше не совершали налетов, хотя к встрече с ними мы по-прежнему готовились и были уверены, что ни один самурай не уйдет безнаказанно.

Хотя мы и вылетали днем по тревоге, но встреч с японской авиацией не было. Очевидно, из агентурных данных экипажи в воздухе получали сведения о вылете наших истребителей и, не долетая 75—100 км до Наньчана, поворачивали назад. Бомбы сбрасывали на объекты, не имеющие особого значения. По всему было видно, японцы избегали встреч с советскими добровольцами.

...Истребители, базировавшиеся в Наньчане, часто вылетали в Ханькоу для встречи с японской авиацией. Так было и в тот памятный день 29 апреля 1938 г.

Примерно через час после нашего прибытия, рано утром на аэродром Наньчана поступил приказ всем перелететь на аэродром Ханькоу, причем сделать это звеньями на бреющем полете (высота — 25 м). Звено командира эскадрильи Зингаева взлетело первым, мое звено — вторым, следующие — через каждые пять минут. С большого аэродрома также поднимались самолеты И-16.

Примерно к 8 часам утра на аэродроме Ханькоу собралось более сотни истребителей. Это была внушительная сила. К 9 часам все самолеты дозаправились горючим и летчики заняли свои

места в боевых машинах. Плотная облачность, в несколько слов, закрывала небо. Первый слой проходил на высоте 2000—2500 м.

Стало известно, что 29 апреля, в день рождения императора, японское командование решило нанести массированный удар по Уханю, собрав для этого лучшие силы своей авиации. Этим налетом японская авиация стремилась восстановить свой пошатнувшийся престиж и отомстить за понесенные потери в воздушных боях.

В 10 часов утра по службе ВНОС стали поступать данные о движении с различных направлений и на разных высотах нескольких групп японских бомбардировщиков в сопровождении истребителей.

Мы получили сигнал на взлет. Как всегда, А. С. Благовещенский взлетел первым, за ним — эскадрильи в установленном ранее порядке. Эскадрильи самолетов И-15-бис имели боевую задачу связать боем японских истребителей. Набрав высоту примерно 3 тыс. м, мы вышли на предполагаемую линию полета японских бомбардировщиков и удалились в сторону Нанкина от Ханькоу на 100 км, имея справа в качестве ориентира р. Янцзы.

Не обнаружив противника, командир эскадрильи решил развернуться на 180° в обратном направлении. Через некоторое время мы заметили, что, прикрываясь облачностью, параллельным курсом идет большая группа вражеских бомбардировщиков. Не теряя времени, мы приняли решение атаковать эту группу всей эскадрильей.

Атака оказалась внезапной для японцев. Огонь наших истребителей с близкой дистанции зажег сразу три самолета, из них одного ведущего. Бомбы были сброшены на наших глазах на рисовые поля, строй вражеских машин мгновенно нарушился. Некоторые бомбардировщики, спасаясь от атаки, бросились в облака, но истребители преследовали их всюду. В воздухе появились факелы горящих японских самолетов. Картина впечатляющая! Мы преследовали противника на полный радиус действия.

Как мы полагаем, в намеченный пункт сбора со своими бомбардировщиками японские истребители вышли с опозданием. Скорее всего, им помешала многослойная облачность, которую мы очень удачно использовали. Это позволило нашей эскадрилье заняться уничтожением бомбардировщиков без помех со стороны японских истребителей.

Возвращаясь домой, я заметил, что навстречу мне идут два И-96. Я пытался обстрелять их, но пулеметы не работали, патроны были израсходованы полностью. Развернувшись, я подумал, что японцы попытаются сделать то же самое, но они, очевидно, спешили домой. Так завершился мой последний бой в китайском небе.

После возвращения на аэродром, несмотря на усталость, настроение у всех было бодрое. Налет японской авиации на Ухань

прошел бесславно. Юбилей императора был омрачен трауром. На земле пылал 21 громадный костер. В дальнейшем мы узнали, что император Японии сместил нескольких высших чинов за такой «подарок» в день своего рождения.

После боя 29 апреля японцы надолго прекратили свои налеты на Ханькоу. К нам прибыла смена, я передал другому добровольцу свою боевую машину с номером 51, и через трое суток наша группа автобусом была отправлена в Ланьчжоу. Отсюда на самолете ТБ-3 мы вылетели в Алма-Ату, а еще через пять дней ступили на московскую землю.

После отчета о проделанной работе я отбыл к месту службы во Владивосток, где был назначен командиром эскадрильи с присвоением мне воинского звания капитана.

Прежде чем приступить к командованию эскадрильей, мне предложили отдохнуть в санатории на берегу Амурского залива. Но отдохнуть не пришлось. Японцы нарушили нашу государственную границу в районе оз. Хасан. В развернувшихся боях участвовала и моя эскадрилья, срочно переброшенная в район боевых действий.

Коротко об авторе. А. З. Душим (1907—1976) — генерал-майор авиации. После окончания школы военных летчиков служил в гидроавиации Тихоокеанского военно-морского флота. Боевое крещение получил в 1937—1938 г. в ябе Китая. В 1938—1940 г. принимал участие в боях на оз. Хасан и на советско-финляндской границе. Участник Великой Отечественной войны: командовал авиационной группой, обороняющей Крым, затем был назначен начальником ПВО Краснознаменного Черноморского флота. В 1945 г. участвовал в разгроме Квантунской армии. После войны окончил академию Генерального штаба и занимал различные командные должности в Советской Армии.

ВНОС — воздушное наблюдение, оповещение и связь.

В НЕБЕ КИТАЯ

Не забывай прошлого —
оно учитель будущего

(Китайская пословица)

I

Снег пушистыми хлопьями ложился на обширное летное поле. Временами он шел гуще, и тогда из-за снежной завесы солнце проглядывало плоским диском. Внезапно на какое-то время снегопад прекращался. Все вокруг вспыхивало и переливалось бриллиантовым блеском. Приближалась и оживала темная полоска соснового леса на горизонте, сверкали заснеженные покатые крыши ангаров. Снежинки на плоскостях самолетов гасли и оседали капельками влаги. Летчики сдвигали шлемы на затылки, распускали молнии-застежки меховых комбинезонов.

Из-за леса, с полигона и ближайшей зоны воздушных стрельб, слышались пулеметные очереди. Где-то в высоте надсадно ревели моторы, переходя на вой форсированных мощностей: шел «бой» — тренировалась сводная эскадрилья истребителей И-16. Летный день оборвался выхлопом выключенного мотора последнего самолета, зарулившего на стоянку. Наступила та тишина, когда на плечи ошутимо ложится усталость.

Летчики переодевались в приангарном здании, каждый у своего шкафчика. Снимали унты, комбинезоны, шлемы. Вошел командир эскадрильи Е. М. Николаенко и, разоблачаясь на ходу, громко сказал:

— Общего разбора полетов сегодня не будет. Летное обмундирование забрать на квартиры. Завтра в 6 часов быть у административного здания в повседневной форме.

...Наступило «завтра». Заря еще не занималась. Был тот предзвездный час, когда звезды блекнут, а в небе — ожидание дня, солнца.

Мягко подкатил автобус.

— Все в сборе?

- Да .

— Поехали!

Молоденький красноармеец выскочил без шинели ш пропускной будки и, ежась от утреннего морозца, распахнул ворота.

Асфальтированная дорога делила гарнизон на две части. Вот справа — столовая летчиков, за ней — группа жилых корпусов; перед ними — спортивное поле, сейчас залитое под ка-

ток; гимнастический городок —• лопинги, батуты, перекладыны, бум — ждет тепла. Слева — детский сад с площадкой, горками, домиками. К 9 часам сюда прибежит мой старший — Сережка. А полугодовалый Санька, наверное, продолжает таращить глазенки и чмокать губами. Он один не спал, когда, уходя, я тихо притворил дверь, не шелкнув замком. За детским садом — большое здание гарнизонного Дома Красной Армии. Дальше — забор, опять ворота.

Выехали.

Послушный рулю автобус повернул налево, и справа замелькали, убегая назад, корпуса завода сельскохозяйственных машин с негаснущим заревом над плавящей металл вагранкой.

Шоссе в этот ранний утренний час было в полудреме. Тихо в автобусе. Дремали и летчики. Дремали ли? Смежив веки, думали о принятом решении, оценивали свои возможности, пытались заглянуть в неизвестное, увидеть далекое и близкое будущее.

А колеса автобуса вели счет километрам. Дальше и дальше от такого привычного со всем его укладом гарнизонного городка, ближе к томящей неизвестности. Еще немного — и автобус, как в скалу, уперся в кованые железные ворота в стене старинной кирпичной кладки.

Сборный пункт.

В тот же день состоялся разговор. Короткий разговор.

— Ваше желание помогать Китаю не встречает возражений, но подумайте еще: у вас семья, дети...

— Уже подумал. Если истребитель не ищет боя, ему нужно искать другую профессию.

Я. В. Смушкевич улыбнулся...

—• Ну что ж! Тогда — добро!

...На экипировку наших добровольцев времени потребовалось немного. Уже два-три дня спустя мы шеголяли в партикулярном платье. Конечно, выглядели в нем, как пехотинец в седле, потому что все мы с юношеских лет были связаны с армией. Но это нас не смущало, только служило поводом к бесконечным шуткам и островам.

Итак, дорога. Много дорог ведет в Москву: железных, шоссе-ских, грунтовых. Летчикам-истребителям противовоздушной обороны столицы они известны со всеми подробностями, во всех деталях; запечатлены в памяти, как на фотографической пластинке, в радиусе досягаемости их самолета. Но еще больше дорог, не нанесенных на самую подробную карту, не поддающихся графическому изображению, ведет к Москве и уходит от Москвы.

Пути-дороги! Мартовскими днями 1938 г. одна из таких дорог привела нас на юго-восточную окраину страны — к подножию Тянь-Шаня, границам Китая. Здесь весна. Шумят арыки. Цветут сады. На вершинах гор — белые шапки вечных снегов.

Прекрасна ты, Земля! А мир лихорадит. Муссолини захватил Абиссинию. Трагедия Аддис-Абебы. Республиканская Испания изнемогает в борьбе с мятежниками, вернее с итало-германскими интервентами. Там плечом к плечу с республиканцами героически сражаются на земле и в воздухе добровольцы-интернационалисты. Гитлер готов не сегодня-завтра проглотить Австрию. Ось Берлин — Рим сомкнула свои концы в Токио и обратилась в треугольник. Теперь осуществляется план Танака: Япония захватывает Китай. Военные очаги! На Западе, на Востоке. Кто знает, как далек мировой пожар?

И мы в этом неумолимом движении времени и событий.

Трудно коротать время, когда стремишься к цели. Но вот наконец вылет. Немного более часа в воздухе. Посадка. Самолет замедляет бег. Китайская земля.

...Зеленый городок в верховье р. Или затерялся в отрогах Тянь-Шаня, в самой западной и самой большой по территории провинции Китая — Синьцзяне.

Общая достопримечательность всех городов Центральной Азии — не только древние исторические памятники или пути, по которым прошли Тимур или Чингисхан со своими воинами, но и базары.

Разноязычие, звон бубенцов, резкие звуки музыкальных инструментов, выкрики торговцев и покупателей — базар. Делать нам здесь было нечего, и мы потратили время до вечера на общее знакомство с городом, с его бедными узкими улочками, среди которых оазисами стояли в зацветающих садах дома местных богачей.

В свой приют на окраине города возвращались уже в сумерки. Кажется, был воскресный день. На мосту через Или играла русская гармонь. Слышались русские песни, русская речь и цветистая ругань. Кто они — эти русские? Это белогвардейцы, бежавшие на чужбину в гражданскую войну, есть и кулаки, последовавшие их примеру в конце 20-х — начале 30-х годов, и их отпрыски.

...Ужинали при свечах. Говорили о предстоящей работе. Небольшого роста, юркий, подвижной летчик Николай Матвеев, манерно пользуясь ножом, вилкой и следуя инструкции не употреблять за границей обращения «товарищ»* вступил в разговор: — Господа! Мне хочется сказать... — «Господа» внезапно, как выстрел, резануло ухо.

Даже в шутку, и то неприятно. Господа, слуги! Мистер, бой! Позже, уже в центральном Китае, нам пришлось быть свидетелями отношений людей, стоявших на разных ступеньках общественной лестницы неустроенного мира.

Один мистер, раздеваясь на ночь, сунул куда-то часы. Утром обвинул боя в пропаже. А через некоторое время через холл отеля, где находились и мы, протащили избитого в кровь боя. В ют же день мистер обнаружил часы в своем костюме.

Но это было потом. А сейчас под впечатлением брошенного не к месту забытого слова «господа» думалось о пути, обильно политом и поливаемом кровью, о пути к всемирному братству людей.

В полутьме ярче вспыхивали огоньки папирос при глубоких затяжках, а под низким потолком висел клубами табачный дым.

...Дальше наш путь лежал на Урумчи — центр провинции Синьцзян. Затем Хами и наконец Ланьчжоу.

Если господь бог и покарал библейского Хама рабским трудом на братьев Сима и Иафета, то не додумался поселить его в Хами. Безводная пустыня — глазом не окинешь. Пекло. Мельчайшая пыль поднимается до 3—4 тыс. м при взлете и посадке самолета, стоит столбом и оседает очень медленно. Поэтому очередная посадка, в Ланьчжоу, была райским блаженством.

Ланьчжоу втиснулся между р. Хуанхэ и Великой китайской стеной. Улицы раскинулись по высокогорному плато, окаймленному с востока и юга высоченными горами Кунь-Луня. Аэродром — на западной окраине.

Метеорологические условия задержали нас здесь на несколько дней. Слоняться по шумным и грязным улицам города не доставляло удовольствия. Как-то сидели на садовой скамье перед домом, в котором остановились. К соседнему дому на рысях подкатил рикша. Из коляски вышел важный китаец и прошествовал в здание. Человек-лошадь прислонился к одиноко стоявшему дереву, отдыхая, глядя куда-то вдаль. Костя Опасов, рослый светловолосый парень с голубыми глазами, скользнул взглядом по всей нашей компании и вразвалку направился к рикше. О чем и как он объяснялся с китайцем, уловить было трудно. Но вот Костя уже в легоньких оглоблях коляски мелкой рысцой подкатывает к нам. Охотники прокатиться нашлись тут же.

Костя обегал вокруг большой клумбы с важничающим седоком в коляске, останавливался, церемонно раскланивался, подражая рикшам, благодарил седока за мелочь, брошенную в его шляпу. Рикша у дерева «сходил смехом, хватался за живот, сгибался, приседал, и не похоже было, что это тот самый усталый труженик, который, передыхая, только что бездумно смотрел в пространство.

Когда ему подкатили коляску с лежавшим на сиденье сбормом, он был очень смущен.

...Который уже день духи гор не пускали нас в свои владения, укрыв их сплошными плотными облаками. А плато и город залиты солнцем. Досадно ждать. Наконец, пользуясь просветами и отдельными прояснениями, мы проникли в долину р. Вэйхэ. Ущелье и река вывели нас к г. Сиань. Широкий речной разлив, джонки рыбаков на воде. В воздухе влажно: чувствуется влияние далекого океана. Ночевка. Завтра будем на месте.

...Горные хребты преодолены. Клубящиеся по вершинам ту-

чи и глубокие ущелья остались позади. Под нами — могучая, полноводная Янцзыцзян. Вот и Ханькоу. Весеннее, теплое дыхание субтропиков и уже видимые следы войны на земле. С воздуха по окраинам аэродрома просматриваются разорванные кольца капониров — насыпей, предохраняющих самолеты от поражения осколками и бомб. Посадка. Хорошо размять ноги на травянистом ковре летного поля.

Terra incognita!

Тем более приятна была неожиданная встреча.

— Здравствуйте!

— А ты откуда взялся?

— Из тех же мест.

Он был старше меня и по возрасту, и по служебному положению. Скрестились наши авиационные дороги несколько лет назад в стенах Alma mater многих известных и неизвестных летчиков — в Качинской авиационной школе. П. Ф. Жигарев был в школе начальником штаба. В июльский душный вечер на скамейке в скверике у гарнизонного клуба сидели двое. Чахлые струйки фонтана не освежали накаленного крымского воздуха. Жигарев тогда собирался уезжать. Совмещая работу с учением, он стал летчиком. Я же еще добивался этого. Об этом и говорили мы в скверике у гарнизонного клуба.

Сейчас встреча была неожиданной.

• — Так, значит, драться?

— • Драться, Павел Федорович!

— Желаю удачи. Ни пуха ни пера!

И зашагал к другим самолетам.

Боевой состав китайской авиации к началу войны с японцами был малочисленным. Империалистическая Япония обрушилась на полуколониальный Китай, используя всю мощь развитой промышленности и военной машины. Такие фирмы, как «Мицубиси» и другие, выпускали вполне современные самолеты. Военно-воздушные силы Японии располагали в достатке хорошо подготовленными кадрами.

Авиация Китая была, что называется, «с бору по сосенке»: старье, снятое с вооружения в разных капиталистических странах и проданное Китаю. Летчиков готовили также где-нибудь и как-нибудь. Поэтому помощь Советского Союза Китаю в борьбе с агрессором была весьма ощутимой. Давалось все самое совершенное, самое лучшее. А в боях ковалось и крепло содружество китайских и советских летчиков.

Была тогда одна истребительная группа, о которой сохранились самые светлые воспоминания. Называлась она Сяоганьской, по месту формирования. Летчики в ней отличались чувством ЕЫСОКОГО патриотического долга, беззаветной преданностью Родине. В первые дни войны приняла на свои плечи всю тяжесть воздушных боев, многих потеряла, но пополнялась, продолжала драться.

Не обошлось дело и без летчиков-гастролеров, бизнесменов из капиталистического мира Европы и Америки. Правда, их были единицы, и они сами поспешили убраться: бои тяжелые, риск большой, а тут еще эти странные русские, которые не принимают вознаграждения за сбитые самолеты. Возможно, был там и американец — долговязый Джон, охотник за золотишком, о котором так хорошо рассказал Борис Смирнов в книге «Испанский ветер»¹. Мы таких не видели и желания видеть не имели.

Из Ханькоу на своей «ласточке» в составе группы я перелетел в Наньчан. С этим городом связана деятельность генерала Галина (В. К. Блюхер) по Северному походу, летчика В. Е. Сергеева, помогавшего Национально-революционной армии².

Теперь, 12 лет спустя, Наньчан служил основной базой истребительной авиации Китая. Здесь были два аэродрома: малый и большой фэйцзичан.

Малый аэродром в большей своей части был заболочен, а полоса жесткого покрытия ограничена. Сидели там «чижи» — И-15бис. Вечером в литишэ³, где мы жили, Костя Опасов предложил мне и Жене Владимирову:

— Знаете что, ребята, перейдем на «чижи», а? Скоростенка, правда, маловата, да зато четыре пулемета и все бьют кучно — через винт. С уборкой и выпуском шасси тоже не придется возиться, как на «ласточках».

С нашей стороны возражений не последовало.

— Тогда ты, Николай, будешь у меня правым ведомым, а Женя походит левым. Насчет машин я уже договорился. Завтра будем на дежурстве на малом фэйцзичане.

Так из «ласточек» сформировалось звено «чижей».

Фронт далеко. Сеть постов ВНОС заблаговременно оповещала о приближении противника. Дежурные поэтому в готовности номер два близ самолетов. Огромный банан недалеко от стоянки укрывал летчиков от палящих лучей солнца. В кабины садились по сигналу тревоги. Вылетали по сигналу ракеты. Противник активности не проявлял. Отдельные вылеты на перехват разведывательных самолетов противника и тренировочные «бои» не утомляли нас.

Но вот разведка донесла, что японцы готовят удар по Ханькоу. В тот же день в коротких апрельских сумерках наши самолеты звеньями и группами приземлялись на знакомом аэродроме этого города.

II

Брезжил рассвет 29 апреля 1938 г. Из капониров на границах летного поля слышался рев прогреваемых моторов; небо полосовали огоньки трассирующих пуль — шла пристрелка пулеметов.

Посты ВНОС сообщили о полете большой группы бомбардировщиков в сопровождении истребителей курсом на Ханькоу. — По самолетам!

Взлет, сбор, набор высоты. Идем на сближение.

...Армадой, монолитной массой в плотном строю клина девяток идут бомбардировщики противника. В стороне и выше поблескивают боками с красными кругами на плоскостях хищные, как акулы, истребители. Часть наших сил устремляется навстречу истребителям и связывает их боем. Основная масса обрушивается на бомбардировщики.

Скрестились огненные трассы. Мелькают перед глазами атакующие и выходящие из атак самолеты. Уже языки пламени лижут борта некоторых бомбардировщиков. Но с самурайским упорством противник еще пытается пробиться к цели.

Сбитые самолеты в беспорядочном падении устремляются к земле. Их места занимают другие, прижимаясь плотнее друг к другу, огрызаются из всех пулеметов.

Надо отдать должное: выучка у экипажей противника высокая — чувствуется закалка отборных офицерских кадров. Горит, а идет за ведущим крыло в крыло, и, пока не истреблен экипаж, самолет управляем и не перестает сыпать пулеметными очередями.

Но вот строй становится реже. Бессмысленность упорства очевидна. Ведущая девятка — уже не девятка — разворачивается на восток и уходит, сбросив бомбы где придется. За ней другие, кто еще в состоянии летать. Ни одного облачка парашюта не отделилось от сбитых самолетов.

В схватке с японскими истребителями погиб молодой летчик Шустер. При атаке противника в упор не рассчитал выхода из атаки и столкнулся с японцем. Да еще вынужденная посадка с убранными шасси на небольшом песчаном островке р. Янцзы подбитой «ласточки» Гриши Кравченко.

...На этот раз в Ханькоу мы задержались на более продолжительный срок. Ночных вылетов тогда не производили, вечера были свободны, и, конечно, посвящали их ознакомлению с необычной для нас жизнью и бытом большого китайского города.

Незначительная часть города, европейская, прижалась к набережной Янцзы. Здесь располагались торговые фирмы, дипломатические представительства, богатые особняки, рестораны, дансинги, кино. Улицы носили названия английские, французские, немецкие, русские. У причалов грузились и разгружались океанские суда. Полноводная, широкая и глубокая Янцзы связывала Ханькоу с океанскими просторами. В порту и на улицах звучала иностранная речь — преимущественно английская, реже немецкая, французская и довольно часто русская. Здесь было много русских белоэмигрантов. Они населяли несколько улиц. Занимались торговлей, ремеслами, содержали низкопробные увеселительные заведения, лавировали между коренным на-

селением и западными иностранцами, предпочитали селиться с европейцами, любили придать китайский колорит своему языку. Запомнилась у одного дома вывеска: «Военный и статский портной Та Синь». На улицах было чисто и тихо. Порядок поддерживался изрядным количеством бобби — полицейских. В часы воздушных тревог сюда сбегалось население соседних кварталов: японцы не бросали бомб на эту часть города.

Другую картину представлял район железнодорожного вокзала, населенный беднотой. Здесь после бомбардировок завывали сирены пожарных и санитарных машин, суетились люди с санитарными носилками, лилась кровь.

А между этими двумя районами расположился собственно центр города с его шумом, гамом, улицами, переполненными людьми, машинами, магазинами.

Беспорядочный поток рикш, всевозможных экипажей, пешеходов регулировался на перекрестках величественными полицейскими, которые иной раз бесцеремонно прохаживались жезлом власти по спинам зазевавшихся рикш и непрезентабельно одетых прохожих.

Санитария, приличия примитивны. Вот узкий тротуар. По нему снуют люди. У каменной стены — желобок. Человек в длинном черном халате поверх синей рубашки и брюк поворачивается к стене, отбрасывает полу халата и стоит, не обращая внимания на прохожих.

И в этом же городе фешенебельные отели с полным сервисом, удобствами для европейцев. Бреет китаец европейца, усадив клиента в специальное мягкое кресло. Сверкают зеркала. Бой методично и плавно раскачивает опахало. Жарко!

Китайская беднота располагается на тротуаре, в уличной пыли, на табуретках. Головы намыливают из общего медного таза, и оперирует цирюльник ножом, напоминая тот, которым режут поросят.

Бесконечной чередой тянутся магазины, лавки, лавчонки. Покупателя встречают на пороге традиционной чашечкой горячего зеленого чая. Хозяин занимает покупателя разговором, пока тот отдыхает, сидя у прилавка.

По улицам вразнос продают лакомство — очищенный и нарезанный палочками сахарный тростник.

— Довольно! Пойдем в кино?

— Пошли.

В зрительный зал входят и выходят во время сеанса. В зале разговаривают и курят. На экране мелькают кадры стандартного американского боевика с оружейной пальбой, сногшибательными трюками.

Впечатление такое, что помещение разгорожено невидимой стеной и две жизни текут вне всякой связи: на экране — одна, в тусклом полумраке зала — другая.

Сели на свободные места за барьером.

Рядом оказались две молодые девушки. Услышав нашу русскую речь, быстро с любопытством обернулись. Беседа стала общей. Это были не журналистки, не туристки, не переводчицы, не сотрудницы посольства или торговых представительств.

— Почему вы не смотрите фильм?

— А... все одно и то же. Надоело.

— А советские фильмы вам приходилось видеть?

— Да. Но очень мало.

— Какие же видели?

— «Веселые ребята», «Цирк».

— Понравилось?

— Очень! Особенно «Цирк».

— Вы давно уже в Китае? По родине не скучаете?

— Мы не знаем родины. Нас привезли сюда маленькими.

В наступившем тягостном молчании, под треск киноаппарата, приглушенный шум зала, мелькание кадров на экране в этом «мы не знаем родины» долго еще звучала надрывной струной глубокая душевная боль.

После сеанса мы немного проводили девушек по набережной, а потом нас разделила ночь и жизнь.

...Вскоре мы оказались опять в Наньчане — на нашей основной базе. Рассветы встречаем на дежурстве. Выезжаем на аэродром затемно. В тени банана коротаем время. Изредка бывают вылеты. В установленный для обеда час раздается привычное:

— Мистер! Чифань, чифань. Тимбо мэю! (Кушать, кушать. Тревоги нет!).

Это китаец привез из литишэ обед.

Но скоро место ночевки пришлось переменить. Приближалось новолуние, в ночном небе стали появляться силуэты японских бомбардировщиков в одиночку и звеньями. Нащупывали места стоянок наших самолетов, бросали бомбы на аэродромные сооружения, посадочную полосу. Мы вечерами улетали на ночевку на западные площадки.

В одну из ночей погиб наш красавец банан. На месте, где он рос, зияла воронка от шестисотой⁴.

Больше всех был опечален гибелью банана и взбешен хамством самураев Альфонс Шиминас. Родом он был из Прибалтики, но походил на француза. С маленькими усиками, подвижной, жестикулирующей, говорун и заядлый спорщик, он даже и говорил как-то в нос. Вязывался в спор по любому поводу и на любую тему, будь то искусство, литература, медицина или техника. Он приводил неопровержимые доказательства; охотники его послушать ловили только короткие паузы, чтобы подлить масла в огонь. Читал он, по-видимому, много и, как говорят, носил энциклопедию за пазухой.

Когда он доходил до предельного накала, кто-нибудь его добивал:

— А в этом ты, Альфонс, все-таки неправ.

Шиминас взрывался: «Идите к черту!» — и вылетал из банановой тени, на ходу сбрасывая комбинезон.

В трусиках, с завязанной узлом на животе шелковой рубашкой (не замочить!), с пистолетом в руке Альфонс скрадывал «зверя» по заболоченным дренажным канавам. Остановливаясь, приседал, замирал... Выстрел! Что-то подбирал. Минут через 30—40 он возвращался под банан умиротворенный, держа в левой руке за лапки несколько лупоглазых лягушек.

— А теперь банана нет!

Альфонс был молчалив, сосредоточен. Что-то чертит в блокноте и на попытки «завести» его отвечает междометиями: «А! Ага! Угу!».

И все-таки он своего добился: командир разрешил ему вылет в ночную охоту.

...Полная луна катилась по китайскому небосклону равнодушным, холодным наблюдателем. Маленький «чиж» усмотрел цель и пошел на сближение. ТБ-93 плыл в спокойном ночном воздухе. Вот он стал удобно: моторами к луне, хвостом к истребителю. Ближе, ближе. Шиминас несколько снизился по отношению к бомбардировщику, вписал в окуляр оптического прицела отчетливый силуэт на серебряном диске и, сколько позволяли деления тысячных дистанций, чтобы не столкнуться, подошел еще. Выжал гашетки. Длинная очередь из четырех пулеметов. Губы прошептали:

— Это вам за банан, чертовы самураи!

...Деревушка Коань — место нашей ночевки — раскинулась на пригорке, прячась в бамбуковой роще. Ниже расстилалась пойма реки. Большой луг. Сюда и сажались самолеты.

Меня встречали мои приятельницы: девочки-китаянки. Белый двузначный номер на фюзеляже они восприняли и запомнили, как иероглиф. Присев на корточки, ждали, пока зарулю и выключу мотор. Я не люблю шоколад, но в планшете у меня постоянно были одна-две плитки. Этот «бортовой паек» регулярно уничтожался не без удовольствия моими приятельницами.

Вылезать из самолета не хотелось. Во всем теле чувствовалась какая-то усталость и озноб. Над лугом в вечернем небе качался в ранверсманак⁵, как на качелях — вверх-вниз, вверх-вниз, запоздавший на ночевку «чиж». Это Валя Дадонов делал разминку.

Младшая, более бойкая девочка подбежала ко мне. Застрекотала, залопотала, показывая на самолет в воздухе и на себя. Наконец понял. Она просят покатать ее на самолете.

Как умел, объяснил, что самолет одноместный и этого сделать нельзя. Грустное выражение с мордашки согнала плитка шоколада.

...Утром боль разламывала голову, но оставаться здесь не хотелось. Вылетел.

Сел на большом фэйцичане; на малом ремонтировали полосу. Зарулил на стоянку. Положив голову на парашют, задремал под крылом. Проснулся в наньчанском госпитале Красного креста. У кровати стояла белоснежная сестра — молодая китаянка, держала в руке термометр и что-то говорила. Взял из ее рук термометр. Засунул под левую руку. Но тут последовала «агрессия»: сестра выхватила термометр, звонко рассмеялась и, когда в ответной улыбке я растянул рот до ушей, мгновенно положила термометр мне под язык. С недоумением кладу градусник вновь под мышку. Как долго это продолжалось бы, не знаю. Но раздался мужской голос: «Не сопротивляйся. Она делает по-своему. Термометр здесь ставят под язык». В комнату, прихрамывая, входит летчик Кукушкин. Он был ранен, находился на излечении и госпитальные порядки уже изучил.

Тропическая лихорадка отпустила меня через неделю.

Это было кстати: по агентурным данным, японцы готовили реванш за разгром над Ханькоу.

III

Перелетели в Ханькоу. Утро 31 мая выдалось ясным, солнечным. К 8 часам завтрак, доставленный на аэродром, съеден. Летчики, покуривая американские сигареты «Кэмэл» («Верблюд»), отдыхали в плетеных креслах.

Но вот сообщение постов: противник направляется к Ханькоу. Разошлись по самолетам.

Тревога! Взлетели, собрались. Курс на восток с набором высоты. Идем двумя группами. «Ласточки» — справа и выше, «чижи» — слева и ниже.

В 15—20 км восточнее аэродрома встреча. Большая группа истребителей И-96. Сверкая в лучах солнца, посыпались подвесные бачки⁶. Японцы пошли в атаку. Одно звено почему-то осталось на высоте.

Я прижался к ведущему, повторяя его маневр. Перед глазами мелькнул белый хвост, плоскости с красными кругами. Костя Опасов на полной мощности преследовал круто уходящего вверх японца. Сблизился с ним и выпустил пулеметную очередь. Взгляд назад, и... правым ранверсманом уношу свой хвост от атаки незаметно присосавшегося японца. Атакованный Опасовым, тот, падая, оказался подо мной прямо в прицеле. Пальцы рефлексивно выжали гашетки. Нужды в этом уже не было: языки пламени лизали борта сбитого. Второй японец продолжал преследовать моего «чижа». Правый глубокий вираж; вынужденная «карусель» друг за другом.

В стороне «ласточки» вели бой на вертикальном маневре. В отвесном пикировании сваливались на японцев, находивших-

ся ниже: свечой взмывали вверх, ведя огонь в момент, когда уходящий японец зависал на моторе в полупетле, вверх колами: выбирал, в какую сторону выкрутить машину.

Преимущество атаки первыми, со стороны солнца, японцы уже потеряли. Активность перешла в руки китайских истребителей. Бой рассыпался на отдельные очаги, переходил в одиночные схватки и угасал.

Мой японец тоже бросил меня. Пользуясь преимуществом в скорости, уходил на восток.

Ниже два «чижа» пытались «взять в клещи» И-96. Он уходил. Мелькнула мысль: использую свою высоту — не догоню, так хоть постреляю. Намеренно задержанная длинная очередь с большой дистанции. Сноп трасс ложится вокруг самолета.

Подействовало: боевым разворотом японец вышел в лобовую атаку. Сзади его подхватила подоспевшая пара «чижей», и самолет, вяло переваливаясь с крыла на крыло, падает неуправляемый.

Схватка истребителей закончилась.

Самолеты садились, разруливали по стоянкам. Пустовала одна: Антона Губенко. Что произошло? Где он? Нарастала тревога. Собрались у его капонира. Томились. Ждали. Не верили, что его могли сбить — опытного летчика и виртуоза пилотажа. Один из летчиков вспомнил случай трехлетней давности и явно для того, чтобы нарушить тягостное молчание, повел рассказ:

— Антон увлекался парашютизмом. Много прыгал сам, тренировал летчиков. Вздумал прыгать ночью. Ночь темная, только звезды блещут. Антон прыгает, конечно, первым. В тишине отчетливо слышен сильный хлопок раскрывшегося парашюта. Мчимся на машине к месту вероятного приземления. Нет. Вправо, влево. Нет! Куда делся? Искать надо. Разошлись по полю. Окликаем: «Антон! Антон!» «Где ты?» Уже волнуемся. Гляжу: чуть впереди полусогнутая фигура. Показалась знакомой. Высокую траву руками раздвигает, покрикивает.

— Антон! Антон! Это ты?

— А кто же? Конечно, я!

— Какого же ты черта нам голову морочишь?

— А чтоб не спали. Ночь еще впереди...

— «Ласточка!» — крикнул кто-то, прерывая рассказчика.

К аэродрому шел самолет. Он! Сел, зарулил. Выключил мотор, выскочил из кабины — и к винту. Бурчит что-то под нос, осматривает лопасти.

Ни к кому не обращаясь, бросил:

— Менять придется.

— Антон! Ты что — в джунглях был? Бамбук рубил? — как бы продолжая рассказ, спросил тот же летчик.

— Да вроде этого.

— А серьезно?

— А серьезно, понимаешь, произошло это, как говорят, под занавес. Увязался за одним. Догнал. Пык! Пык! Пулеметы молчат. Пристроился к нему справа крыло в крыло. Недвусмысленно показываю назад, на аэродром. Ноль внимания. Что делать? А, была не была! Срублю и выпрыгну. Прибавил газ. Винтом по крылу. Встряхнуло, как на столб наткнулся. Смотрю — штопорит. С крыла у него шмотья летят. Дал полный газ, разворот. «Ласточка» слушается...

— Антон! Антон! Где ты? — раздался чей-то голос. Взрывом грохнул смех. Губенко стрельнул глазами по лицам:

— Ну, это ты брось. Об этом я уже забыл.

...Мимо прошла машина. Во весь борт красный транспарант с белыми буквами: «Вкусная еда способствует хорошему настроению и боевому духу». Это китайцы сделали для нас. Летчики пошли обедать.

Вечером был разбор. Японцы, учтя тяжелый опыт боя 29 апреля, изменили тактику: выслали вперед сильную группу истребителей, но, встретив крепкий заслон, поспешно вышли из боя, потеряв сбитыми семь самолетов.

Звено И-96, не вступавшее в бой, возвратилось к бомбардировщикам, и они ушли. Наземные посты наблюдения подтвердили таран. Этот таран был выполнен в небе Китая советским летчиком-добровольцем. Вскоре на замшевой курточке Антона Губенко появилось изображение орла в полете: знак доблести и геройства.

...На другой день мне пришлось слетать на разведку. Поступали разноречивые сведения о пролете одиночных самолетов противника.

Видимость была отличная. Высота — беспредельная. На средних высотах — ничего примечательного. Полез выше. 5, 6 тыс. м. Дышится легко, но хочется вдохнуть побольше воздуха. Высота 7 тыс. м — зафиксировала стрелка высотомера. Почему так хочется спать? И стрелки часов стоят... Очнулся. Горизонт вращался слева направо: «чиж» падал штопором. Машинально прекратив вращение, я вывел самолет в горизонтальное положение. Высотомер показал 3 тыс. м. М-да!

На земле никому об этом не сказал. И так после тропической лихорадки по моему адресу остроили: «Где тот летчик, который завтра умрет?».

Пока самолет заправляли бензином, я глазел по сторонам. Довольный жизнью, размышлял о том, как она, эта самая жизнь, иной раз висит на волоске из-за собственной глупости: не желторотый, а полез на 7 тыс. м без кислорода.

А вот, кажется, что-то интересное.

К капонирам катили две легковые машины. Из первой вы-

шел китаец лет за 50, худощавый, среднего роста, с бегающими глазками и желчным лицом. В полувоенной одежде — френч, сапоги.

За ним сопровождающие. Поодаль стояла китайка средних лет в европейско-китайском платье. Китаец посмотрел по сторонам, бросил через плечо сопровождавшим несколько отрывистых фраз, повернулся и пошел к машинам. Чан Кайши.

Чан Кайши! Зачем он здесь? Что его интересует на аэродроме? Симпатий к нам, советским летчикам, он не питал. Может быть, хочет выразить свое неудовольствие нашей работой, как это уже было им сделано в Нанкине, когда первая небольшая группа добровольцев до изнеможения отражала налеты японских бомбардировщиков, многократное превосходство которых позволяло им прорываться к цели? Нет! С нашим прилетом Ханькоу прикрыт от бомбардировщиков надежно.

В политической >и дипломатической деятельности Чан Кайши активно помогала его жена Сун Мэйлин, младшая из трех сестер Сун, известных миру. Она получила образование в Америке, знала европейские языки, была сведуща в авиации, поддерживала переписку и близкие отношения с Анной-Луизой Стронг — видной американской журналисткой. Стронг продолжительное время жила в Китае в 20-х годах, находилась здесь и теперь. Сейчас Сун Мэйлин на аэродроме вместе с Чан Кайши.

...В воздухе появились знакомые очертания скоростных бомбардировщиков СБ. Они заходили на посадку, садились один за другим. Их пилотировали тоже советские летчики-добровольцы. Они возвратились с боевого задания: бомбардировали переправу на р. Хуанхэ и войска у Кайфына. Там японцы, уже в третьем, «генеральном» наступлении, добились успеха: вышли на линию Кайфын — Суйчжоу и соединили таким образом свои Северный и Центральный фронты.

Теперь понятно, почему Чан Кайши здесь. Он хочет знать обстановку на фронте из первых рук. Желание естественное, если бы оно не вызывалось свойствами его натуры: ни в чем никогда никому не верить, во всем всех подозревать, плести сети интриг и тайных замыслов.

Из ведущего самолета вылез летчик, худой и длинный, как жердь, с угловатыми движениями. Общим обликом он напоминал Петра Первого в описании А. Н. Толстого. Так его летчики между собой и звали — «Петр Первый». Это был Тимофей Тимофеевич Хрюкин. Позже, в Отечественную войну, он командовал 8-й воздушной армией.

На бомбардировщиках СБ летали и китайские летчики, обученные советскими инструкторами. Взаимодействовали мы со своими соратниками-бомбардировщиками не часто, но некоторые важные задания выполняли совместно. Тогда мы встречались в воздухе и при особо успешных вылетах — на банкетах.

Банкеты в Китае приняты. На эти банкеты приглашались гости: чиновники местной администрации и дамы. Однажды после удачного вылета бомбардировщиков с истребителями — на Янцзы у Нанкина потопили несколько канонерок и барж с войсками — в литишэ Наньчана был устроен такой банкет-ужин.

В этот раз моей соседкой за столом оказалась молодая китаянка в платье по последней парижской моде. Говорила она по-французски свободно. Мне пришлось извлекать из арсенала памяти уцелевшие слова, обороты, отдельные фразы и так поддерживать «светский» разговор. На вопрос, как меня зовут, назвал первое пришедшее в голову украинское слово — Левада. Она тут же расчленила его на китайский манер «Ле-ва-да» и нашла, что это очень мило. Подумал: мило, если это только пустое любопытство. И вспомнилось. В Ханькоу иногда можно было увидеть молодую, лет 30, красивую женщину, с золотистой копной волос. Звалась она Сокольской. Была женой 70-летнего португальского посланника и, как говорили, проявляла нездоровый интерес к добровольцам-летчикам.

Белогвардейские эмигранты под видом «соотечественников на чужбине» искали сближения с нами, приглашали в свои клубы, библиотеки, но эти «невинные» приглашения мы отклоняли.

И «мистер Левада» было сохранено для общения с внешним, не своим кругом лиц.

Тосты следовали за тостами. Захар Плотников, сидевший за столом визави, ушел спать. За окнами в саду бушевала гроза, сверкали молнии, ветер раскачивал деревья, хлестал тропический ливень.

...Утром до завтрака все собрались в холле. Ни у кого ни на голове, ни в руках не было шляп. Переговаривались:

— Ты не видел моей шляпы?

— Да я и своей не найду.

— Куда она могла запропасться?

Помалкивал один Захар. В это время в дверях появился китаец-садовник. Вид у него был обескураженный, смущенный. В обеих его руках, как связка рыб у рыбака или охотничьи трофеи у охотника, были наши шляпы. Но в каком виде?! Извлеченные, мокрые, в песке! Обращаясь к нам, китаец повторял всего два слова:

— Мистер! Лимо (шляпа)!

Нам стало смешно. Все поняли, что это проделка Захара. Он давно уже иронически присматривался к нашему «джентльменскому» виду, не мог никак привыкнуть к нему, а вечером, уйдя с банкета пораньше, выбросил наши шляпы за окно. После этого многие перешли на береты, практичные и удобные при нашей работе.

В этом же клубе иногда бывало кино. Здесь на киносеансе произошла еще одна встреча с соотечественницей.

В Наньчане жила семья сына Чан Кайши. Командующий

Национально-революционной армией гуанчжоуского правительства Чан Кайши в апреле 1927 г. произвел контрреволюционный переворот. Сын его в ту пору учился и работал в Советском Союзе. Он публично в печати осудил контрреволюционную деятельность отца и порвал с ним отношения. Поверила его заявлению общественность, поверила ему и русская девушка с Урала.

Сейчас она ждала киносеанса. Рядом — два русоголовых мальчика восьми-деяти лет с косым разрезом глаз и оливковым цветом лица.

Услышав русскую речь, она охотно вступила в разговор. Разговаривали обо всем и ни о чем. Чувствовалось, что собеседница просто упивается звуками родной речи. Говорили о природе Китая, тропической растительности, бамбуковых рощах. Кто-то вспомнил Уральские горы и сосны. По ее лицу пробежала тень. Сорвалась фраза:

— Что вспоминать далекое, невозвратное! Видите? Двое бегут. Куда от них теперь денешься?

...В зале погас свет. На экране замелькали кадры.

IV

Июнь. Участились налеты японцев на Гуанчжоу. Истребительная группа на юге была малочисленной и не могла эффективно противодействовать противнику. Поэтому было решено усилить гуанчжоускую группу. Нам предстояло перелететь в Гуанчжоу и нанести штурмовой удар по аэродрому на одном из островков близ порта Аомынь (Макао).

Вылетели рано. Впереди три промежуточные посадки с дозаправкой. Первая посадка — в пров. Цзянси, аэродром Цзнань.

Девушки и парни с приветливыми лицами южан приветствовали нас русскими революционными песнями, заботились о нас, старались предупредить наши желания, но мы спешили. Заправка окончена — ив путь. Придерживаясь русла р. Ганьцзян, пробивавшейся сквозь Южно-Китайские горы на север, мы летели к ее истокам на юг. Последний этап. Пересекаем 30-ю параллель.

Тропик Рака. Впереди Гуанчжоу — колыбель китайской революции. Взгляд влево. Восточный пригород Гуанчжоу. Вдали, в пурпурных лучах заходящего солнца, — зеленый холм с сооружением на вершине. Постройка с приподнятой по углам кровлей одновременно напоминала и мавзолей и пагоду. Это Хуанхуаган (Холм желтых цветов). Там погребены 72 из 130 «отчаянных» — героев апрельского вооруженного восстания 1911г.⁸.

Мысль невольно переносится к берегам Янцзы, где эти же лучи озаряют пурпурные холмы у Нанкина, где высится мавзолей Сунь Ятсена и 600 ступеней к нему.

Солнце упало на горизонт. День угасал. Быстро сгущались сумерки. Вот и Гуанчжоу.

Садились почти в темноте. По аэродрому разбросаны большие толстые трубы — строители прокладывали дренаж. Все самолеты сели. Китайские и русские летчики стояли группой, ожидая автобуса. Луна еще не взошла. Темнота обратилась в черноту, как это бывает перед восходом луны. Пряный воздух тропиков густ и напоен ароматами. Тихо переговаривались. Благовещенский, командир группы «ласточек», чертыхался.

— Чертовы аэродромщики! Понакидали по всему полю труб. Чуть не обломал ноги своей «ласточке» на посадке. Хорошо, рассмотрел в самый последний момент.

Закуривали из общей кем-то предложенной круглой банки, похожей на консервную, сигареты немецкой фабрики в Китае «Гольден тигер» («Золотой тигр»). Я потянулся третьим к зажженной спичке. Стоявший рядом летчик-китаец сильно дунул на пламя и вполне серьезно добавил:

— Пухо (нехорошо).

Переводчик объяснил: «Дурная примета — прикуривать третьим. Убьют».

Как живучи суеверия! Это обошло все континенты земного шара. Из прошлого века из Южной Африки, от тропика Козерога, пришло в Гуанчжоу, к тропику Рака.

Трансвааль, Трансвааль — страна моя,
Ты вся горишь в огне, —

слова песни, обошедшей тогда весь мир. Героическая борьба буров против колонизаторов-англичан. Ночные снайперы-буры. Спичка зажжена, первый англичанин прикуривает — бур поднял винтовку, второй прикуривает — бур целится, третий — бур выстрелил.

Подошел автобус. Уехали ужинать, отдыхать.

Часа четыре спустя раздался вой сирены. В прозрачном колдовском свете полной луны на небе появились мрачные тени бомбардировщиков. На аэродром посыпались бомбы.

Пока истребители добрались до Гуанчжоу, агентурная разведка японцев уже сработала. Наш удар противник решил предупредить ночным ударом по аэродрому. Потери от этого налета были незначительны: повреждена одна «ласточка» да несколько осколков пробило обшивку плоскостей моего «чижа». Он не вышел из строя. Воронки от бомб расторопные рабочие заделали тут же.

Утром следующего дня, в предрассветных сумерках, подвесив 25-килограммовые бомбы, мы взлетели и взяли курс на Аомынь. Японцы захватили маленький китайский островок вблизи Аомыня, посадили там свою авиацию и оттуда производили налеты на Гуанчжоу. Через полчаса подходим к цели. Под нами Южно-Китайское море. Хорошо видно побережье Тихого

океана. Весь торговый флот, включая джонки и сампаны, сбился в нейтральном порту Аомыня, отнятом у китайцев Португалией еще в 1517 г.

У островка — нашей цели — на рейде стоял японский крейсер и непрерывно посылал снаряд за снарядом навстречу приближавшейся группе самолетов.

Перестроились в правый «пеленг»⁹, и один за другим в пике — в атаку по аэродрому. Но целей не было. Аэродром пуст. Японцы вывели самолеты из-под удара на Тайвань. Зато зенитный обстрел был жесток. Аэродром вытянулся с юго-запада на северо-восток в распадке между двумя хребтами; с этих гор японцы вели огонь по атакующим самолетам. На втором заходе бросили свои бомбы на крейсер. Но что делаешь этой стальной коробке 25-килограммовыми бомбами?! Обстрелял мотоциклиста, мчавшегося по летному полю.

Делать здесь было нечего. Пошли домой.

Японцы притихли. Налетов в эти дни на Гуанчжоу не принимали. Тревожило теперь другое: что в Ханькоу? Что в Наньчане? Долго засиживаться здесь нельзя. Оставили часть сил на усиление ПВО и тем же путем возвратились в Наньчан, на аэродром базирования.

...Противник ценой больших потерь упорно продвигался к сердцу Центрального Китая — Уханю с двух направлений: с севера вдоль Пекин-Ханькоуской железной дороги и с востока вверх по Янцзы от Нанкина.

Японцы подходили к восточному берегу оз. Поянху. Пал Цзюцзян — родина китайского фарфора. Воздушные бои становились более частыми, продолжительными, ожесточенными. Противник расширял и приближал к линии фронта аэродромную сеть. С отходом войск сеть наших постов ВНОС сокращалась. Сокращалось и время с момента оповещения до вылета по тревоге. Радиолокационного наблюдения, обнаружения тогда не было и в помине. Летчики были заняты утомительным дежурством, находились в готовности номер один, сидя в самолетах под палящими лучами июльского солнца и прикрывая головы планшетами.

В годовщину начала войны, 7 июля, мы попали в тяжелые условия боя. Накануне мой ведущий Костя Опасов возвратился из Ханькоу. Ему поставили новый мотор и крупнокалиберный пулемет «Кольт» в придачу к четырем ПВ-1¹⁰.

— Ну теперь дам я им прикурить!

Он был жизнерадостен и весел как всегда, наш «рикша».

Во второй половине дня после обеда в кабине от жары клоунило ко сну. И вдруг дремоту смахнуло, как утренний туман. Выла сирена. На командной вышке взвились разом все сигналы: и на готовность, и на запуск моторов, и на вылет. Оглянулся назад. Далеко-далеко в мареве нагретого воздуха на востоке угадывались черточки большой группы бомбардировщиков.

Взлетали все почти одновременно на пересекающихся курсах — и «катюши», и «ласточки», и «чижи». Наш левый — Женя Владимиров замешкался со взлетом: сразу не заработал мотор.

Сбор на первом развороте получился растянутым. Взгляд вправо, на аэродром. Густой черный столб дыма вонзался в небо: попадание в бензохранилище. Японские бомбардировщики уходили от аэродрома по р. Наньцзян к оз. Поянху. Группа «ласточек» гналась за ними справа. Костя Опасов во всю мощь нового мотора стремился тоже догнать противника, постепенно отрываясь от меня.

Вот воды обширного, до самой Янцзы, оз. Поянху. Уже идет свалка. Вышел из строя один, другой японец. Крутой спиралью снижается третий. Его добивают две «ласточки» и «чиж». Скорее угадываю, чем опознаю: это Костя. Бомбардировщики на повышенной скорости уходят на свою территорию. Дальнейшее преследование теряет смысл.

...Нет! Это не все! Не могли бомбардировщики прийти без истребителей. Где же они?

Навстречу, из боя, — одинокая «ласточка». Глубокие покачивания с крыла на крыло, и она становится справа, уравнивая скорости. Борис Бородай. Идем к аэродрому парой. А вот еще и «чиж». Этот без приглашения пристроился слева — Соловьев. Теперь уже лучше, чем одному. Звенем поднимаемся повыше — на 4500 м. Глаза ищут по всей небесной сфере. Голова как на шарнире. Есть!

Слева впереди, значительно ниже нас, несколько японских истребителей гоняли двух «чижей». Один самолет горел и пылающим факелом шел к земле. Установить его принадлежность было невозможно. Наклонив самолет в сторону, показал ведомым намерение атаковать. Солнце справа. В пике. Засвистел ветер, запели стальные расчалки между плоскостями, как туго натянутые струны. Скоростная «ласточка» обогнала меня на пикировании, и уже Борис зажег японца с первой внезапной атаки. Нас заметили. Два японских самолета догоняли меня на предельном угле набора, когда самолет еще способен набирать высоту.

Смотреть, что делалось в нижнем ярусе, не хватало времени. Мне приходилось туго. Вокруг «чижа» вертелись уже четверо. Бесперывные атаки, трассы пулеметных очередей. Еле успеваю уносить хвост от атак сзади. Бой стараюсь вести на встречных курсах.

Измотанный, в предельном напряжении, готов столкнуться. Но японцы этого не хотят. Своевременно выходят из лобовой атаки. Для них я обреченный. Их несколько на одного. Атакуют и на встречных, и на попутных курсах, и сверху, и снизу. Длинная очередь сзади слева прошила моего «чижа», ушла в мотор. За очередью почувствовал легкую боль в руке и ноге. Кабина сразу же наполнилась дымом. Мысль — зажгли! Ата-

ковавший японец проскочил подо мной вперед и успел еще оскалить зубы, оглянуться.

Мгновенным переворотом ввел «чижа» в отвесное пикирование и, удерживая его в этом положении, быстро шел к земле. Уже на пикировании заметил, что дым и запах гари исчезли. Вывел в горизонтальный полет у самой земли. Плавно даю газ. Мотор успокаивающе зарокотал привычную ровную песню. Возвук в ясном небе спокойно. Как будто ничего и не было.

Стрелки часов подбирались к 16. На бреющем полете проскочил аэродром восточнее и вышел на контрольно-пропускной пункт. Там был выложен сигнал:

— Всем садиться на запасные аэродромы!

Для «чижей» запасной аэродром — Тэнсу. Это всего 20 минут полета на юг. Сел. На стоянке «чиж», прилетевший до меня. По номеру определяю: Антон Губенко.

В предыдущем бою его «ласточку» зажгли. Он затычным прыжком с парашютом ушел от преследователей. В этот бой вошел группу «чижей»: исправных «ласточек» на замену не оказалось. Подошел переводчик китаец Мэн:

— Мистер Левада! У вас на ноге кровь.

Закатал штанину. Английской булавкой выковырнул маленький осколочек от разрывной пули. Забинтовал индивидуальным пакетом. Саднило левый локоть — пулевой ожог. Обошел самолет. Бедный мой «чиченька»! Досталось тебе к этот раз. Руль поворотов держался на одном шарнире и тросах. В левом боку у кабины зияла дыра от разрывной. На бронеспинке — кляксы от сплюснутых пулей. От лобовых атак пробоины в центроплане, плоскостях; побиты ребра воздушного охлаждения цилиндров...

— Ну ничего! Жить будем.

На К.П сидел Губенко и накручивал ручку телефона, собирая сведения, кто, где и как.

Ко мне:

— Трудный бой?

— Трудный.

— Я тоже считаю, что трудный. Вот не докричусь ни до кого.

Помолчав:

— Костя Опасов над озером выпрыгнул. Зря рано раскрыл парашют. Возле вертелись японцы. Наверно, убили.

После сбора донесений и проверки поступивших сведений стало известно, что сбиты четыре японских бомбардировщика и шесть истребителей. Наши потери — семь самолетов. Погиб Женья Сухоруков, раненым сел на аэродром Ровнин, выпрыгнул Гридин, скапотировал на рисовом поле на подбитом «чиже» Женья Владимиров. Сбиты были три китайских летчика.

На третий день рыбаки выловили в Поянху труп Кости Опасова.

Да, бой был трудным. В этот раз японцы, по-видимому, применили чисто самурайскую «тактику», если только это не было случайной ошибкой: без прикрытия пустили вперед бомбардировщики, а истребители пришли позднее компактной группой в надежде рассчитаться с нами. Итоги боя показали, что в полной мере им это не удалось.

Запасной аэродром Тэнсу стал действующим для группы «чижей». Ко мне в звено пришли два летчика из пополнения: Михайлов и Глебов. В полдень 11 июля группа возвращалась из боевого вылета. Вылет несложный. Усталости не было. Но жарко. Хотелось пить. Воображение рисовало душ и бутылку холодного пива. Звено шло правым замыкающим. С 2 тыс. м уже виден железнодорожный мост через реку, а за рекой угадывался аэродром.

И тут все полетело к черту.

Снизу из-под приборной доски вырвался сноп пламени. Обожгло ноги, руки, лицо. С принижением (не столкнуться бы с ведомым) шархнулся из строя вправо. Локтем выбил боковую дверцу кабины, отстегнул привязные ремни и дал рули на переворот. Самолет стал на ребро, левым крылом к земле, правым — в небо, замер. Нога! Ноги, убегая от пламени, бросили педали. До отказа сунул левую педаль и отдал ручку от себя. «Чиж» послушно лег на спину, на какое-то мгновение завис в этом положении, и я вывалился из кабины. Небольшая затяжка (уйти от самолета), за кольцо, рывок. Над головой шелковый купол. Несколько впереди в отвесном пикировании меня обгонял самолет. У мотора золотой венчик пламени, за хвостом длинный шлейф черного дыма.

— «Чижик», «чижик!» Недолго ты прожил после 7 июля.

Подо мной сопки в густых зарослях бамбука. А вот распадок с посевами. Не проскочить бы: ветерок сносит. На всю длину руки от головы до бедра вытянул с одной стороны стропы. Купол принял уродливую форму, и земля стала набегать быстрее. Отпустил стропы. Мягкое приземление. Огороды. Ведомые Михайлов и Глебов виражировали над местом приземления. Махнул им в сторону аэродрома. Поняли, ушли. Метрах в 30 высокий китаец-крестьянин поспешно отвязывал буйвола от одиноко стоявшего дерева, не спуская с меня глаз. У него ничего не получалось. Двинулся к нему. Он бросил буйвола, готовый бежать. Уйдет!

Выхватил из кармана охранную грамоту на тонком белом шелке с иероглифами, с красочным изображением национального китайского флага. Распластав ее на ладони в поднятой руке, показал издали. Китаец остановился. Осторожно и робко начал приближаться. Жестами показываю: мне нужен телефон. По-

следовало понятное и мне: «Дун, дун» («понимаю»). Уже вблизи уставился на изображение флага. Он был неграмотен, но понял главное. Помог собрать парашют. Вскинул его себе на плечи, зашагали по тропинке — он впереди, я сзади. Тропинка, еще более сузившись, вывела нас в рисовые поля. С окрестных полей бежали к нам мужчины и женщины с мотыгами и палками, с озлобленными лицами и криком, понятным и неприятным: «Джапан, джапан!».

На китайца я, конечно, похож был мало. Серый клетчатый костюм, тапочки на босу ногу, русые волосы. Шлем с очками в руке. Мой проводник громко и часто-часто что-то говорил.

Процессия росла, вытягивалась на тропинке все больше и больше. Приблизительно через час вошли в большую деревню.

У маленького аккуратного домика под навесом стояли ряды скамеек, классная доска, большие счеты. Школа. На крыльцо вышел седой худощавый китаец с приятным лицом, во всем белом. Толпа заполнила двор и в уважительном молчании смотрела на учителя. Он неторопливым движением взял грамоту, пробежал глазами, прочитал вслух. По толпе прокатился гул одобрения, лица засветились улыбками. В грамоте было написано примерно следующее: «Предъявитель является иностранцем, прибывшим в Китай для оказания военной помощи. Военные и гражданские лица обязаны принимать меры к его спасению».

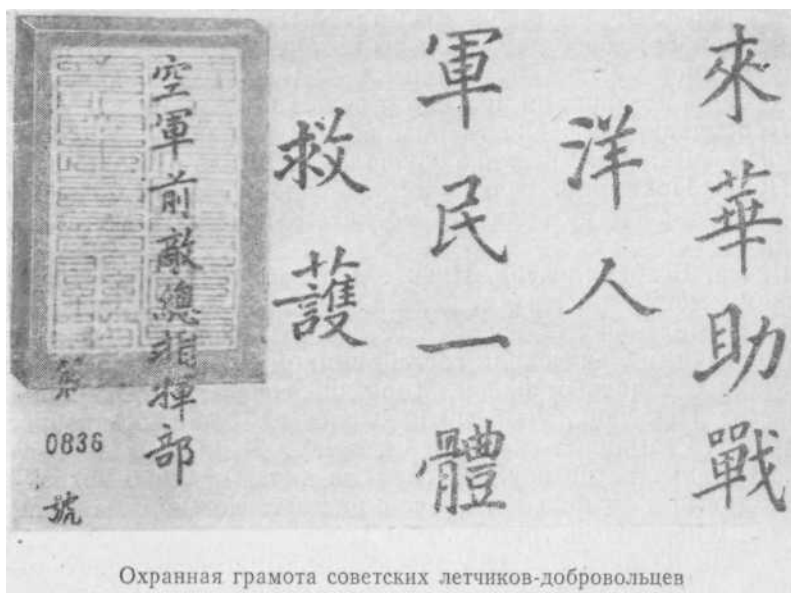
Жестом старик учитель пригласил войти в дом. Изучающим взглядом посмотрел в лицо, на руки, на ноги; что-то сказал за занавеску в соседнюю комнату. Оттуда передали плоскую жестянку. Старик осторожными движениями рук наложил на места ожогов желтоватую пасту. Боль стала утихать.

Очень хотелось пить. Выразил это желание жестами. Другой китаец, в обычной одежде из синей легкой ткани, выбежал за дверь и через несколько минут осторожно с поклоном поставил передо мной большую фарфоровую чашку. Жадный глоток. Дыхание перехватило. Глаза полезли на лоб... Ханжа! Рисовая водка, по крепости близкая к спирту. Учитель укоризненно посмотрел на угостившего меня китайца. Сердито буркнул что-то. Громко крикнул в сторону занавески. Оттуда передали кружку холодной воды.

Достал листок бумаги и карандаш. Показал на карту Китая, висевшую на стене, и на бумагу. Понятно. Я быстро набросал схему района, подчеркнул Наньчан, стрелкой показал, что мне надо туда.

На стене висел телефон допотопного типа фирмы «Эриксон и К⁰». Около получаса устанавливалась связь.

Пока рассматривал комнату. Скромное убранство. Никаких украшений. Мебель грубая, самая необходимая: стол, табуретки. На стене кроме карты Китая — литографии портретов Сунь Ятсена и Ленина.



Телефон умолк. На пороге показались два китайца. Один в армейской форме песочного цвета с винтовкой, другой — кули в коротких узких штанах, рубахе и плетеной шляпе зонтом. Третий китаец — у крыльца — держал в поводу оседланного конька.

Старик учитель пытался заговорить со мной по-английски, но у меня в запасе не было и десятка английских слов. Никогда его не изучал и все время сожалел об этом, находясь за пределами Родины.

Мне, потерявшему крылья, предлагали на несколько часов стать кавалеристом. Как мог, отклонил эту заботу и внимание — больше потому, что кули с моим парашютом и охрана должны были следовать пешком. Показалось, конек довольно подмигивал мне глазом, благодарно помахивая хвостом.

Жара спала. Мы шли на восток. Впереди кули-проводник с парашютом за плечами, за ним я, и замыкал шествие солдат с винтовкой на-ремень.

Солнце светило в спину уже не обжигающими лучами. Два часа без привала. Показалось селение с разбросанными в беспорядке хижинами. У крайней ближайшей фанзы остановились. Старая китаянка в синих узких штанах и такой же кофте вышла навстречу. Волосы с обильной сединой подобраны на голове в пучок. Провела под навес. Удалилась, покачиваясь на крохотных ножках, изуродованных бинтованием в детстве.

Возвратилась с тремя чашечками бледного зеленого чая на подносе и закопченным до черноты котелком. Все поставила на

стол. Палочками, употребляемыми в Китае повсеместно как столовый прибор, ловко доставала из котелка по одному распаренному душистому листику чая и клала в каждую чашку. С поклонами, приседаниями просила отведать.

Проводник, на редкость разговорчивый парень, без умолку «стучал язычком». Китайка слушала, опершись на столб навеса.

Пора! Пока шли селением, нас сопровождала, оживленно переговариваясь, чуть ли не все крестьяне: больше старики и дети.

Вечер. Входила луна. Идти стало легче. Восемь часов тропинками между рисовыми полями, рощами, селениями добирались до маленького городка Хукоу. Переправились через р. Ганьцзян, и меня сдали гостеприимному мэру этого городка.

Ужин с холодным пивом. Короткий сон. Утром пришла машина из Наньчана. Любезный хозяин на прощание попросил автограф. Размашисто вывел в альбоме • — Левада.

...В Наньчане потянулись скучные дни. Тоскливо сидеть целыми днями в литишэ, когда все с рассвета до темноты на аэродроме. День, другой, третий...

В один из дней нас оказалось двое. Благовещенского отзывали, и он собирался уезжать. Я еще «менял кожу»: места ожогов затягивались розовой пленкой.

Часов в 11 завывла сирена. Вся прислуга укрылась в убежище. Нас же профессиональный интерес выгнал на крыльцо. Благовещенский улегся на спине одного из двух каменных чудовищ, охранявших вход в здание. Отдаленно они напоминали обязательных львов при дворцах графа Воронцова.

Мы наблюдали за перипетиями боя над Наньчаном. Внезапно один из японских самолетов отделился от группы и в крутом пикировании со свистом помчался на здание.

— Подрывай! — крикнул Благовещенский.

Со спины каменного изваяния его как ветром сдуло за угол дома. Не отстал и я.

По мраморным ступеням застучали пули. Осатаневшему японцу взбрело в голову атаковать нашу резиденцию. Нет обиднее положения, чем когда не можешь ответить ударом на удар.

Утром за завтраком я вновь обрел крылья. Командир группы Е. Николаенко спросил:

— Как самочувствие?

— Вполне нормальное.

— Летать можете?

• — Конечно да.

— Заболел в Гаоане Слуцков. Его несут на носилках. Сегодня идет попутная машина. Вас доставят в Шангао, у мэрии встретят и проводят на пристань. По реке доберетесь до Гаоаня. На самолете Слуцкова перелетите в Тэнсу. Примете под свое командование группу. Там командира нет.

— Слушаюсь.

Сам подумал: «Ну, Кашей Бессмертный (так окрестили меня товарищи после пожара), теперь держись! Забот хватит».

Командира эскадрильи, о котором шла речь, я знал мало. Фамилия его была Лысункин. Прибыл он уже после боя 7 июля из-под Ленинграда. Погиб позднее.

В критические дни Ханькоу А. Лысункин, Е. Орлов и другие прикрывали город ночью от налетов бомбардировщиков. А тогда, накануне моего назначения, когда мы с А. С. Благовещенским наблюдали бой над Наньчаном, он был сбит. Часа через два пришел в литишэ грязный, мокрый, с перекинутым через плечо парашютом.

Отплевываясь от бензина (бак у него был изрешечен) и от воды (попал с парашютом в реку), изрыгая ругательства, он постепенно остывал от схватки с самураями. Был он немолод, с сильно поредевшими волосами и залысинами. После этого боя получил другое назначение и в эскадрилью не возвратился.

Уже во второй половине дня китайская джонка с почти прямоугольным в заплатках парусом несла меня вниз по течению. У многих китайцев, живущих в бассейнах крупных рек, вся жизнь с рождения до смерти проходит на воде. Джонка — и орудие труда, и средство к существованию, и жилище. Кормит река.

Приходилось наблюдать бытовые сценки. Молодая пара после бракосочетания направляется к джонке, своему жилищу. По пути шествия с шипением, треском, оглушительными хлопками скачут, взрываются бумажные пакеты — шутихи — пиротехническая выдумка, древняя, как сам Китай. Или другое. Из каюты суденышка, боязливо озираясь, с новорожденным на руках, наглухо закутанным от посторонних глаз в черную материю, по мосткам пробирается отец. И опять треск и взрыв хлопушек. Этот ритуал основан на суеверии: взрывы хлопушек отгоняют злых духов.

Сейчас китаец-лодочник промерял фарватер, погружая в воду длинный бамбуковый шест. Ушел.

На носу джонки сидел баклан с кольцом на шее. Он повернул голову, склонил ее набок, изучающе посмотрел на меня своим круглым глазом. Найдя, что объект не заслуживает внимания, отвернулся и продолжал смотреть вперед, в воду. «Впередсмотрящий» — пришло в голову флотское сравнение.

Но вот он насторожился, расправил крылья и, будто выстрелив в небесную синь, взлетел. Классический вираж, падение камнем в воду — и он уже на палубе с крупной рыбой в клюве. Из каюты вышла китаянка, взяла у баклана добычу, взамен бросила мелкую рыбешку, которую он проглотил мгновенно. Это помощник в трудной жизни, кормилец, почти член семьи.

Показалась знакомая лужайка. Джонка шла к берегу. Отмель. Выпрыгнул в воду. Помахал лодочнику беретом. В ответ он снял шляпу.

На зеленой лужайке одиноко стоял самолет Алеши Слуцкова. Под крылом в тени спал техник. Разбудил его. Обрадованный моим появлением, он тут же начал готовить самолет к полету.

Переночевав, взлетел на утренней зорьке. Ключья тумана стлались по низинам. Круг над площадкой. На глаз — высота около тысячи метров. Проверяю, Что за наваждение?! Высотомер показывает три. Пригладелся. Фу, дьявольщина! Английский высотомер, в футах. Очевидно, при ремонте за неимением отечественного поставили иностранный. Ладно, и этот сойдет. А ну, «чижик» незнакомый, как ты в «бочке» крутишься? Левая, правая. Хорошо. Курс на Тэнсу. Непродолжительный полет. Посадка.

В отряде за время моего отсутствия произошли изменения: в него включили остатки сяоганьской группы летчиков-китайцев.

Переводчик Мэн конфиденциально поспешил поделиться новостью:

— Мистер Левада! Летчики говорят, новый начальник прилетает — Кашей Бессмертный. Почему так говорят? Что такое Кашей? И почему бессмертный?

Объясняю, не вдаваясь в детали:

— Кашей — это персонаж из русских сказок. Худой такой человек. Вот, как я. А бессмертный... бессмертный? Это, наверное, пожелание Кашею многих лет жизни.

Пусть будет так!

...День за днем текли аэродромные будни с тревогами, заботами, вылетами. Препятствия на подходах к небольшому летному полю усложняли взлеты и посадки самолетов. На северной границе торчал бугор. Попросил местную администрацию убрать это препятствие. На следующий день землекопы разбрасывали его и в корзинах выносили землю за пределы поля. Работали сноровисто, быстро. И вдруг ритм нарушился. В доносившемся шуме различались отдельные выкрики. Подошел.

В развороченном бугре лежала полутораметровая красноватого цвета змея, корчившаяся в агонии от удара лопаты. Над ней стояли два китайца и что-то друг другу кричали. Обращаюсь к переводчику:

— Почему они кричат? Змея кого-нибудь укусила?

— Нет, они ее хотят кусать.

Поправился:

— Кушать. Это деликатес. В лучших китайских ресторанах готовят дорогое блюдо «драка тигра с драконом».

— Ну, допустим, дракон — понятие. Змея за дракона вполне сойдет. А кто же в этой драке тигр?

— Кошка, мистер Левада. Хорошая жирная кошка.

— Джапан! — раздался крик дозорного с наблюдательной вышки.

— К запуску!

Все пришли в движение.

— И... э... са!¹¹ — растягивая концы резинового шнура-амортизатора с петлей, наброшенной на лопасть винта, громко считают кули.

— Контакт!

Винт с силой провернулся, и... мотор не заработал.

Летчик в ярости колотит кулаком по борту кабины. Летят крепко соленые словечки. Затем команда:

— Повторить!

Все сначала. «И... э... са!» Мотор вздохнул, чихнул и заработал.

Высоко над аэродромом японский истребитель делает круг, видит взлетающие самолеты и уходит.

«Пещерный» способ запуска! Наверно, поэтому техники окрестили его «обезьянкой». Прибегать к запуску «обезьянкой» приходилось по необходимости, при разряженных самолетных аккумуляторах.

С приближением линии фронта дел прибавилось, а сложность обстановки и вылетов возрастала. Японцы аэродром в Чанша засекли и наведываться стали часто, днем и ночью. На ночевки уходили теперь южнее, в Циань. Нередко вылеты приходилось производить «по-зрячему». Для обнаружения противника в воздухе наше командование выставляло свой наблюдательный пост.

Назревала необходимость перебазирования. Распоряжение об этом не заставило ждать. Сяоганьцев отозвали на новое формирование. Из китайцев оставался летчик Хуан.

Итак, отряду перелететь в Коань — место весенних ночевков. Сборы недолгие; полетели, сели. Место знакомое, а деревня опустела — население покидало насиженные места, уходило на запад, в горы. Не видно и моих приятельниц, двух девочек-китайнок.

Август. Вот-вот падет Наньчан. Не много дней минуло, как вновь вечером Е. М. Николаенко позвонил по телефону:

— С рассветом всеми исправными самолетами перелететь в Ханькоу.

Взлетела рано утром пятеркой. Один на разбеге прекратил взлет. Прощальный круг над площадкой, и на маршрут.

Уплывают назад поля, рощи. Впереди показались горы. Хребет высотой 3 тыс. м вытянулся на восток. Вершины закрыты тучами. Кучевые облака белыми шапками уходят ввысь. Зигзаги молний разрывают тучи. Гроза. Хорошего мало. Возвращаться нельзя: наземное обеспечение после вылета ушло. Пробивать грозу — безумство. Обходить с востока на Цзюцзян и по Янцзы к Ханькоу — это лететь в пасть японцам. Да и горючего хватит ли? Остается юго-запад, Чанша — центр пров. Хунань. Там аэродромы. Расчет времени и горючего прикинул в уме.

Левый разворот, ведомые прижались, ближе, и уже гроза и хребет справа сзади.

Время на исходе, горячее тоже. Чанша не вижу. В душу заползает сомнение. Пока есть бензин, выбрать что-нибудь подходящее и садиться.

Речка дугой. Корявенькая площадка на берегу. Шалаш рыбаков у речки. Сажусь!

На пробеге выключил мотор. Пробег заканчивается. Впереди песчаная отмель, дальше вода. Песок! «Чиж» пошел на нос. Постоял нерешительно на моторе хвостом в небо, как бы спрашивая: «Что прикажешь делать дальше?» И, не получив ответа, лег на спину вверх лапками.

Отстегнул привязные ремни. Вывалился из кабины головой вниз, мешком на землю. Подбежали двое рыбаков. Навстречу им одно слово: «Чанша?».

Две руки вытянулись по маршруту нашего полета.

В шалаш! Схватил какие-то белые холсты, и стрела из полотнищ легла в направлении цели полета. Двое ведомых ушли, а Хуан садится! «Чиж» Хуана, споткнувшись о кочку на пробеге, ткнулся винтом в землю и остался в вертикальном положении.

Рыбаки перевезли нас на другой берег. Провели к поодаль стоявшей легкой постройке. Одолевал сон. Крепко заснул на широкой скамье под навесом.

Спал недолго. Открыл глаза, сел. Хуан о чем-то говорил с китайцами. Он уже успел разрядить пулеметы и слить бензин. Подошли к дому два рослых парня с паланкином. На двух бамбуковых жердях укреплено сиденье с тентом и боковыми занавесками. Такой экипаж встречался в Китае в гористых районах страны, где почти не было дорог. Я удивленно посмотрел на Хуана. Он меня понял. Несколько отрывистых слов — паланкин удалился без седока.

Мы вскинули парашюты за плечи и зашагали. Через час были на дороге, у автобуса, которым за 30 минут прибыли на аэродром Чанша.

Вторая пара благополучно села севернее аэродрома, на островке судоходной р. Сянцзян. Бензин израсходован полностью, моторы остановились, но уже на земле.

Поломки двух «чижей» были незначительны. Вскоре мы присоединились к основной группе, действовавшей в Ханькоу.

Ханькоу стал фронтовым городом. В его жизни произошли большие изменения. Торговля замирала. Многие фирмы закрывались. Порт работал в одном направлении: вверх по Янцзы. На улицах стало меньше рикш, меньше гражданского транспорта, увеличился поток военных машин, чаще завывали сирены тревог.

Истребители вели напряженные бои с численно превосходящей авиацией противника. В памяти остался один бой, когда

40 китайских истребителей дрались со 120 самолетами японцев. Запомнился редкий, неповторимый случай в этом бою.

Замечено было, как один самолет И-15бис в непрерывных петлях одна за другой постепенно снижался. Выход из последней петли совпал с поверхностью земли; удар винтом и шасси о землю, самолет немного прополз на фюзеляже.

Когда к самолету подбежали люди, они увидели: в кабине сидит крепко привязанный летчик с поникшей головой, левая рука застыла на секторе управления газом, правая рука сжимает ручку управления рулями, ноги на педалях, в груди шесть пулевых ран. Это был Ванюшка Гуров.

Япония стремилась к захвату Уханя — промышленного, экономического, административного центра.

Правительство Китая эвакуировалось в Чунцин — туда, где в горных теснинах пробивает путь к океану могучая р. Янцзы. ...Наша группа перелетела в Ичан.

Осень — пора хризантем. Их много в Китае, так же как и в Японии. Октябрь был на исходе. Пал Гуанчжоу, оставлен Ухань. Заканчивался первый этап войны — этап стратегической обороны. Война вступала во второй этап — стратегического равновесия сил.

Помощь Китаю из Советского Союза продолжала поступать. Прибывали и новые добровольцы.

Наша группа возвращалась на Родину. Возвращались далеко не все: китайская земля приняла останки храбрецов.

Живые, опаленные огнем сражений, понесли свое умение в степи Монголии, к берегам ХалхинТола, где вновь скрестили пулеметные трассы с самураями в воздушных боях.

Добровольцы Испании, добровольцы Китая, бойцы Халхин-Гола — летчики! Война для вас началась много раньше 22 июня 1941 г., и много раньше осиротели ваши семьи. Пусть же знают все, как жили, сражались, побеждали эти рыцари неба.

Вот Гриша Кравченко. Из Китая он возвратился майором и Героем Советского Союза. В Монголии он получил вторую Золотую Звезду Героя Советского Союза. Большую войну начал генерал-лейтенантом.

И надо же было такому случиться! Его сбили в одном из тяжелых воздушных боев в 43-м. Он выбросился с парашютом. Парашют не раскрылся. Генерал упал в распоряжение своих войск. Бойцы пехоты подобрали авиационного генерала. В руке крепко зажато кольцо с обрывком тросика: вражеская пуля

перебила тросик, запирающий своими шпильками ранец парашюта.

Так погиб Гриша Кравченко. Он был всегда и прежде всего воздушным бойцом, а потом уже генералом, искал боя, шел в бой. Это не специфика рода войск — истребительной авиации, а душевный склад, личные качества человека и воина.

Большой пожар мировой войны занялся от малых «очаговых» войн и охватил земной шар. Фашизм Германии, Италии, Японии толкал человечество в бездну. Напряжением всех сил антифашистского блока эта опасность была устранена. Страна Советов — первая социалистическая — объединила и возглавила прогрессивные силы в борьбе с фашизмом.

Не устоял фашизм гитлеровской Германии. Разгромлена Квантунская армия в Маньчжурии. Капитулировала императорская Япония. Это был финал и восьмилетней национально-освободительной войны Китая.

Третий стратегический этап — наступление китайских войск и разгром японского империализма — оказался самым коротким.

...Уходят годы, десятилетия. Перепаханы и заросли траншеи, окопы на полях бывших сражений. Редко где встретишь ржавую колючую проволоку. Стираются в памяти страдания людей и события военных лет. Но ты, человек, не забывай прошлого — оно учитель будущего!

Коротко об авторе. Н. Г. Козлов (1907—1968) — летчик-истребитель. Родился в г. Белгороде. После окончания средней школы работал в железнодорожном депо. В 1928 г. — курсант Московской авиационной школы. В первые годы службы переменял несколько авиационных специальностей: зорофотолаборант, планерист, летчик-наблюдатель, летчик-инструктор. В 1937 г. стал летчиком-истребителем одной из авиачастей ПВО Москвы. В 1938 г. Н. Г. Козлов добровольцем воевал в Китае против японских захватчиков. По возвращении из Китая учился в Военно-воздушной академии. Н. Г. Козлов — участник Великой Отечественной войны. После войны закончил курсы усовершенствования командиров авиадивизий. Служил в Германии и Венгрии. Около двух лет работал в аппарате военного атташе в Будапеште. Прослужил в авиации более 25 лет.

¹ Б. Смирнов. Испанский ветер. М., 1963, с. 144.

² В. К. Блюхер (1889—1938) — герой гражданской войны, выдающийся организатор и полководец Красной Армии. В 1924—1927 гг. находился в Китае в качестве главного военного советника при гуанчжоуском революционном правительстве (псевдоним — Галин).

Северный поход — важнейшее событие революции 1925—1927 гг. в Китае. Из пров. Гуандун, где была создана территориальная база революции, в июле 1926 г. революционные войска двинулись на север с целью разгрома милитаристов и объединения Китая в единое демократическое государство. Большую помощь революционной армии оказали советские военные советники во главе с В. К. Блюхером. Об их работе (в частности, о деятельности небольшой группы авиаторов) см.: А. И. Черепанов. Записки военного советника в Китае. Изд. 2-е, М., 1976.

³ Литишэ — искаженное «Ли цзи шэ» («Общество подъема духа») — офицерские клубы в гоминьдановском Китае.

⁴ Шеетисотка — калибр бомбы — 600 кг.

⁵ Ранверсман — фигура пилотажа.

⁶ Для увеличения дальности полета истребителей японцы брали бензин Е подвесные бачки, которые перед боем сбрасывали.

⁸ Памятник установлен в честь 72 активистов «Китайской Объединенной лиги», погибших в апреле 1911 г. во время неудачного восстания в Гуанчжоу против маньчжурской династии Цин.

⁹ Правый «пеленг» — порядок построения самолетов один за другим: уступом вправо.

¹⁰ Пулемет системы «Максим», только установленный на самолете.

¹¹ И, эр, сань — раз, два, три. При подсчете ритма в движении произносятся сокращенно.

КУРС НА ВОСТОК

I

В апреле 1937 г. с группой летчиков я прибыл во вновь формируемую авиабригаду и был назначен командиром отряда. Начались месяцы напряженной учебы на самолетах СБ. Тренировочные полеты проходили днем и ночью в любую погоду.

Молодежь отрабатывала технику пилотирования, полеты по кругу и в зону. Более опытные летные экипажи осваивали полеты в строю и боевые действия в составе звена, отряда на разных высотах. По мере овладения техникой пилотирования летчики продолжали ее совершенствовать в сложных метеорологических условиях. Полеты в составе эскадрильи проводились на полный радиус с бомбометанием на полигоне.

В один из сентябрьских дней, после окончания полетов, я был срочно вызван к командиру бригады, который вручил мне командировочное предписание явиться в Москву. Мелькнула мысль, не связана ли эта поездка с просьбой направить меня добровольцем в Испанию.

Сборы были недолгими. Рано утром 10 сентября я занял свое место в общем вагоне поезда, который отправлялся в столицу. И сразу стали одолевать мысли — куда меня могут направить? В голову приходило одно — Испания. Некоторые летчики из нашей авиабригады уже дрались в небе Испании, защищая его от фашистских стервятников, — О. Сенаторов, В. Шевченко и др.

В Москве нас разместили в армейских казармах. Здесь я с радостью встретил многих своих друзей, с которыми вместе учился в летной школе командиров звеньев. Мы живо обменялись мнениями о текущих делах, о событиях в Испании и Китае. Куда нас пошлют, оставалось пока не ясно.

Отборочная комиссия заседала в том же здании, где мы жили. Нас вызывали по очереди и коротко расспрашивали о состоянии здоровья, летной подготовке, о прохождении службы. Предстояла ответственная командировка в Китай. Мне предложили поехать инструктором по обучению китайских летчиков на самолетах СБ. Поблагодарив за оказанное доверие, я сказал, что готов выполнить любое задание партии и правительства.

В первой половине дня 15 сентября 1937 г. наш самолет при-

землился на аэродроме Алма-Аты. Нас встретила группа товарищей во главе с начальником базы и трассы перелета Адамом Залевским и главным инженером Н. П. Селезневым. После краткого обмена впечатлениями *о Москве, о перелете по маршруту нас познакомили с заданием. Прежде всего нужно было собрать самолеты СБ, на которых нам предстояло в дальнейшем воевать в Китае. Утром следующего дня нас распределили по бригадам. Началась напряженная работа. После сборки требовалось произвести облет каждого самолета в воздухе; отрегулировать вооружение и спецоборудование и приступить к подготовке экипажей для перелета в Китай.



II

Впоследних числах сен - Ф И Добыш
тября 1937 г. мне было поручено лидировать на самолете СБ две группы истребителей **И-16** (по десять самолетов в каждой) по маршруту Алма-Ата — Ланьчжоу. В связи с этим заданием в мой экипаж был включен штурман Н. Ищенко, который знал этот маршрут. Получив информацию о маршруте, о промежуточных аэродромах, мы вместе со штурманом произвели необходимый расчет, учитывая предполагаемую дальность группового полета на самолетах И-16.

Подготовку истребителей к перелету мы проводили вместе с командиром группы Смирновым. Определили порядок взлета, **сбора группы в** воздухе и посадки. Аэродромная сеть по маршруту была развита слабо. Большинство аэродромов — полевые, плохо оборудованные. Некоторые из них были расположены 2 тыс. м и более над уровнем моря. Покрытия аэродромов из песка или крупной гальки затрудняли посадку самолетов И-16. На все это мы обратили внимание летчиков.

Утром 27 сентября летный состав был построен у стоянки самолетов. Штурман сообщил о метеоусловиях трассы. Я, как ведущий группы, взлетел первым, собрал группу на высоте

700 м, лег на курс Алма-Ата — Кульджа и начал набирать высоту. Перед глазами открылась чудесная панорама. Отроги гор плавно спускались к р. Или, вдаль возвышались их вершины — белые шапки вечных снегов.

Полет продолжался больше часа. К аэродрому подошли на высоте 700 м. Я дал сигнал на приземление. Кружа над аэродромом, наблюдал за посадкой группы, засекая время. Сам сел последним. Мы сделали краткий разбор полета, обменялись мнениями и пришли к выводу: полет прошел организованно.

Техники произвели дозаправку самолетов, осмотрели материальную часть и доложили о готовности к полету. Следующий участок маршрута, до Шихо, мы преодолели на высоте 5 тыс. м. Перелет завершился благополучно.

Надо сказать, что японская авиация в то время безраздельно господствовала в воздухе. Она наносила бомбардировочные удары по беззащитным китайским городам и населенным пунктам, деморализуя не только население, но и войска. Всеми нами владело одно стремление — как можно скорее прийти на помощь китайскому народу в борьбе против захватчиков. Командование трассы сумело хорошо организовать работу как на основной базе (по сборке, подготовке материальной части самолетов и групп летного состава), так и на промежуточных аэродромах (заправка бензином и, если требовалось, оказание технической помощи).

Первую группу истребителей И-16 по маршруту Алма-Ата — Ланьчжоу мы провели за шесть часов. Лидируя вторую группу И-16 (десять самолетов), нам удалось миновать промежуточный аэродром Шихо, что дало возможность сократить время полета на один час. После выполнения этого задания мы возвратились в Алма-Ату.

Наступал ноябрь. Похолодало. В начале месяца выпал снег, летное поле покрылось белой пеленой. Но дело не стояло. На аэродроме заканчивалась подготовка самолетов СБ к новому полету в Китай. Работая с большим напряжением, группа форсировала подготовку материальной части самолетов СБ, осуществила проверку готовности экипажей, а разрешения на перелет все еще не было. Тронулись в путь лишь в десятых числах ноября, когда установилась ясная погода по всему маршруту.

И вот мы в воздухе. Делаю большой круг над аэродромом, собирая группу. Идем строем «клин», ложимся на курс. Штурман Васильев летит с нами впервые, но четко выполняет свои обязанности. Это меня радует — штурман достаточно опытный. Через 35—40 минут после взлета на высоте 5 тыс. м пересекаем границу с Китаем. Высота обеспечивает безопасность при преодолении высоких горных хребтов. Миновав перевал, пошли на снижение. На аэродроме Хами все экипажи приземлились удачно, хотя очень мешала пыль, поднятая впереди идущими самолетами. Заправка, короткий осмотр машин, и мы снова в

воздухе. Курс — на базовый аэродром Ланьчжоу. Справа видны горы Наньиань. Дважды пересекаем Великую китайскую стену, р. Хуанхэ и садимся на аэродроме. Здесь находилась основная перевалочная база для поступающей из Советского Союза боевой техники, а также служба по ремонту самолетов. На аэродроме проводилось интенсивное обучение китайских летчиков на истребителях И-16, совершались боевые вылеты.

Перелет в Ханькоу задерживался из-за ненастной погоды. Экипажи изучали маршрут полета, аэродромную сеть и театровоенных действий. В один из дней нам представилась возможность осмотреть город с его достопримечательностями. Наконец вылет разрешен. Утром на построении я обратил внимание группы на необходимость проявлять особую осмотрительность в воздухе и в любую минуту быть готовыми к отражению истребителей противника — полет в радиусе действия японской авиации. Восемь самолетов СБ взяли курс на Ханькоу. В первой половине дня мы уже были на аэродроме. Он был небольшим, посадочная полоса размокла. Некоторые самолеты пришлось вытаскивать из грязи. В то время аэродром только расширялся, строилась новая взлетно-посадочная полоса с твердым покрытием длиной до 2000 м. Все работы велись вручную.

В Ханькоу нам уточнили задание и маршрут дальнейшего полета в Нанкин. Здесь, на аэродроме, я впервые увидел жену Чан Кайши. К стбянке наших самолетов подъехал легковой автомобиль, из которого вышли женщина и мужчина. Переводчик, шепнул мне на ухо — это жена Чан Кайши, мадам Сун Мэйлин, она курирует китайские ВВС и просит представить ей прибывшую группу летчиков. Сун Мэйлин поздравила нас с удачным приземлением, осведомилась о состоянии здоровья, пожелала успехов и укатила. Ни одним словом она не обмолвилась о положении дел на фронте, о боевых действиях авиации.

К исходу дня 30 ноября 1937 г. восемь экипажей СБ приземлились на аэродроме Нанкина. Нас включили в группу бомбардировщиков, которой командовал капитан Кидалинский. Мое звено было определено в отряд Муравьева. Командир собрал все экипажи, проинформировал нас о военной обстановке, познакомился с каждым и приказал заправить самолеты и подвесить бомбы.

Положение на фронте к этому времени обострилось. Японские войска заняли Шанхай и сосредоточили новые силы для дальнейшего наступления. 1 декабря линия фронта проходила всего в 60—80 км от Нанкина. Японская авиация наносила удары по городам, судам на Янцзы, деморализуя отступающие китайские войска.

Первым советским летчикам-добровольцам пришлось участвовать в боях сразу же по прибытии в Нанкин. Группа истребителей под командованием Г. М. Прокофьева, отражая налеты

японской авиации, надежно прикрывала главный аэродром Нанкина и базирующиеся на нем самолеты СБ.

III

Ранним утром 2 декабря 1937 г. группа самолетов — две девятки СБ — под командованием М. Г. Мачина бомбардировала аэродром Шанхая. Одновременно девятка бомбардировщиков Н. М. Кидалинского и И. И. Козлова нанесла удар по скоплению судов противника на шанхайском рейде. В результате этого налета было уничтожено примерно 30—35 самолетов противника, взорваны склады горючего, возникли пожары в ангарах и других подсобных помещениях. Летчики Кидалинского и Козлова потопили крупный крейсер, а на шести других военных кораблях начались пожары. Налет был неожиданным для японского командования. Используя внезапность, группы успешно и без потерь справились с боевым заданием. Это была первая большая победа советских летчиков-добровольцев, показавших высокое боевое мастерство при выполнении своего международного долга.

Самолеты моего звена зарулили на свои места. Летчики вышли из самолетов. На ходу снимаемая парашюты, они горячо обсуждали проведенную операцию.

Вскоре поступила команда — готовиться к новому вылету, задача и цель будут сообщены дополнительно. Началась заправка самолетов и подвеска бомб. Вдруг взвился черный флаг — сигнал тревоги. Через пять-шесть минут его сменил красный — вывести самолеты из-под удара, немедленный взлет. К стоянке самолетов на автомашине подъехал М. Г. Мачин и подтвердил распоряжение — взлететь по сигналу и произвести посадку на аэродроме Наньчана.

Я отдал своим ведомым команду «по самолетам», запустил моторы и стал наблюдать. Ситуация складывалась драматическая. Японцы уже появились над аэродромом. Штурман Васильев доложил — сбит самолет СБ. Он торопил нас со взлетом. Серия разрывов прошла по противоположной окраине аэродрома. Я отвернул самолет от возможной очередной серии взрывов, взлетел в паре с ведомым и на бреющем полете ушел от аэродрома в сторону Янцзы. Через 15—20 минут к нам пристроились еще пять самолетов СБ. Мы набрали высоту и взяли курс на Наньчан.

К наньчанскому аэродрому подлетели на высоте 500—600 м, сделали круг и произвели посадку. Зарулив на указанные места стоянок, мы вышли из самолетов и крепко обнялись. День прошел очень напряженно. Мы нанесли серьезный ущерб противнику и успешно вывели самолеты из-под удара. А это означало, что японские захватчики в будущем еще почувствуют силу китайской авиации.

В первые же месяцы боев в небе Китая наши летчики убедительно показали свою высокую выучку и боевое мастерство.

IV

Между тем обстановка на фронте все больше осложнялась. Китайские войска оставили Нанкин и отошли в глубь страны.

Несмотря на численное превосходство японской авиации, советские летчики-добровольцы наращивали силу ударов по противнику за счет интенсивности боевых вылетов. Мы бомбили, коммуникации врага, его суда на Янцзы, наносили урон в воздушных сражениях и на аэродромах. Одновременно велось обучение китайских летчиков вождению самолета СБ.

Китайское командование эскадрильи, базирующейся на нанчанском аэродроме, с помощью наших инструкторов организовало занятие летно-технического состава по ускоренной программе. Китайские летчики имели определенный опыт пилотирования устаревшими одноместными самолетами. Некоторые из них управляли двухмоторными самолетами.

Следует заметить, что китайские летчики очень добросовестно относились к учебе, соблюдали строжайшую дисциплину. Руководство осуществляло жесткий контроль. По мере освоения материальной части самолета СБ, управления самолетом на земле и в воздухе, бомбардировочного и стрелкового вооружения летный состав сдавал зачеты по пройденной программе специальной комиссии, образованной из наших инструкторов к представителей китайского командования.

Первая группа китайских летчиков, успешно сдавших зачет, совершенствовала технику пилотирования на одномоторном самолете. Наконец после длительных тренировок они были допущены к полетам на СБ. Летчику предоставлялась возможность два-три раза произвести разбег самолета. Все это укрепляло в нем уверенность в пилотировании при взлете. Затем он получал задание осуществить три полета по кругу и полет в зону. Каждый летчик совершал в среднем пять-семь полетов по кругу, два-три полета в зону и два полета звеном по большому кругу или большому маршруту.

Всего в течение декабря 1937 г. в промежутках между боевыми полетами нами было обучено на самолетах СБ 40—45 китайских летчиков. Мне неоднократно приходилось водить их на боевые задания.

V

По данным разведки на основном аэродроме Нанкина японцы сосредоточили большую группу бомбардировщиков, на малом — истребительную группу.

Командир нашей бомбардировочной группы Н. М. Кидалии-

•ский вызвал меня к себе: необходимо произвести разведку боем нанкинского аэродромного узла и определить количество и типы самолетов; высота полета — не выше 3000 м над целью, состав отряда — китайские летчики; я назначался командиром.

Рано утром я собрал китайские экипажи. Их боевое задание заключалось в том, чтобы нанести бомбардировочный удар по скоплению японской авиации на основном аэродроме Нанкина с высоты 3000 м. Высота могла быть изменена в зависимости от воздушной обстановки. Еще раз разъяснил им порядок взлета, сбора группы, следования по маршруту, наблюдения за воздухом, маневр при подходе к цели и в зоне зенитного огня после сброса бомб, определил сигналы.

15 декабря в 7 часов утра отряд пошел на взлет. Быстро собрались в воздухе и взяли курс на цель. В плотном строю набрали заданную высоту. Мой заместитель Ван Ли, который летел справа от меня, поднял большой палец и засмеялся — хорошо!

К цели приблизились на высоте 5500 м. Штурман подал команду на противозенитный маневр и доложил: «Вижу бомбардировщики, выстроенные в два ряда, со второго аэродрома взлетают И-96». Противник открыл сильный зенитный огонь, разрывы ложатся выше и справа. Штурман Васильев подает команду на бомбометание. Самолеты при открытых люках как бы остановились. 40 секунд в зоне зенитного огня кажутся вечностью. Бомбы легли прицельно.

Наш самолет подбросило вверх. Мы сделали разворот и со снижением стали уходить из зоны зенитного огня. Радист докладывает: «Истребители противника идут по курсу на высоте 4000 м». Приказываю набрать высоту. Штурман доложил, что видит сильные взрывы, горящие самолеты и пожары на аэродроме. Истребители противника в конце концов прекратили преследование. В строю все экипажи. Идем плотно, летчики демонстрируют свою выучку. Штурман подтверждает хорошие результаты нашего удара. Перешли на снижение. Пребывание на высоте до 6 тыс. м без кислородных приборов в течение 35—40 минут трудно. Меня беспокоило, выдержат ли китайские летчики. Но все обошлось благополучно. Посадка прошла организованно, самолеты зарулили на место стоянок. Летчики, возбужденные, радостные, спешат к моему самолету, поздравляют друг друга.

Начальник штаба С. П. Петухов сказал нам, что, по данным разведки, противнику нанесен большой ущерб. Уничтожено около 40 бомбардировщиков противника, погибло много японских летчиков, сгорели склады горючего. После краткого разбора полета он поблагодарил всех за мужество и отвагу при выполнении боевой задачи. Я крепко пожал руку своему заместителю в полете Ван Ли — это был отличный летчик, опытный командир и организатор.

В декабре мой отряд нанес сильный бомбардировочный удар под скоплением транспортных и боевых кораблей противника на р. Янцзы. Было потоплено три корабля, некоторые суда получили сильные повреждения, уничтожено много живой силы" и боевой техники.

В январе и феврале 1938 г. китайское командование усиленно вводило в строй новые аэродромы, особенно на центральном фронте. В районе Ханькоу была создана авиационная база, на которой сосредоточилось более 100 самолетов, в том числе группа из 31 бомбардировщика под командованием капитана Полянина. В районе Наньчана на двух аэродромах базировалось до 85—90 самолетов — бомбардировщики М. Г. Мачина и истребители А. С. Благовещенского. Расширение аэродромной сети давало больший простор для маневра, особенно истребительной авиации.

Вследствие усилившихся боевых действий китайских частей активность японской авиации упала. Японское командование было вынуждено менять тактику, ввело ночные полеты, но они мало помогали.

...Перед нами была поставлена задача — двумя девятками СБ произвести бомбардировку аэродрома Шанхая. Командиром группы был назначен П. Муравьев. Я командовал второй девяткой самолетов, ведомых китайскими летчиками. Для дозаправки горючим на обратном пути был определен аэродром Вэньчжоу.

Бомбардировочные удары по аэродромам Шанхая и Тайбэя, нанесенные почти одновременно, должны были сыграть большую роль в замыслах китайского командования — ослабить японскую авиацию и нанести ущерб военным объектам противника. Но главное состояло в политическом значении этих ударов. Необходимо было поднять боевой дух армии и народа, показать, что китайская авиация расширяет фронт боевых действий ударами по тыловым объектам противника.

Полет проходил на высоте 4500 м. Вблизи аэродрома мы проделали противозенитный маневр со снижением до 400 м, перестроившись в боевой порядок «правый пеленг». Затем был нанесен прицельный бомбовый удар по японским самолетам, стоявшим на бетонных полосах и площадках у ангаров.

Только после сброса бомб и ухода от цели наших самолетов зенитная артиллерия японцев открыла сильный огонь. С резким снижением мы ушли в сторону моря. Истребители противника в воздухе так и не появились. На аэродроме Вэньчжоу мы произвели посадку и немедленно приступили к заправке самолетов. Я подошел к Муравьеву, обменялся с ним мнениями о полете и договорился о перелете в Наньчан. Со своим звеном он должен был взлететь последним, поэтому попросил на всякий случай обеспечить ему ночную посадку на аэродроме Наньчана.

Звенья моей девятки, выдерживая короткие интервалы, благополучно приземлились на базе. Зарулив на свою стоянку, я

вышел из самолета. Встретивший нас Петухов сказал, что задание выполнено успешно. Как всегда, китайская разведка до нашего возвращения уже передала информацию о налете. Мы просили подготовить ночную посадку для задержавшихся в Вэньчжоу самолетов. Но вследствие крайне слабой оперативности, знаки ночной посадки были выложены с опозданием, один наш экипаж не вышел на аэродром и погиб. Его гибель острой болью отозвалась в наших сердцах.

На второй день после налета на Шанхай к нам приехали П. В. Рычагов и А. Г. Рытов. Рычагов, коротко проанализировав боевую деятельность бомбардировщиков, рассказал о воздушных боях истребителей, и сделал вывод о том, что советские летчики отлично проявили себя в боях против японцев.

— Правда, нас еще мало, — говорил Рычагов. — Ожидается новое пополнение летчиков-добровольцев. Мы будем наращивать удары по противнику. Некоторые организационные неполадки, возникающие на первых порах, необходимо быстро устранять. Короче говоря, задача остается та же: летать, бить захватчиков на земле и в воздухе, оказывать всемерную помощь китайскому народу.

VI

Продолжались напряженные боевые полеты. За счет интенсивности боевых вылетов и применения искусных тактических маневров нам удавалось несколько компенсировать количественное превосходство японской авиации, сдерживать ее наступательный порыв, а на отдельных направлениях совместно с наземными войсками даже приостанавливать наступление японских войск.

На наньчанской базе заканчивалась летная подготовка группы китайских летчиков и техников. Формировались новые авиационные части и соединения. Поступавшие из Советского Союза самолеты СБ передавались китайскому командованию на комплектование. Десятки раз мне приходилось водить китайских летчиков в бой. Из-за отсутствия радио на самолетах бывали случаи, когда возникали неувязки в управлении группой, при противозенитном маневре нарушалось огневое взаимодействие в бою. От излишних потерь спасало превосходство нашего самолета СБ в высоте и скорости над японскими истребителями И-96, которые действовали только до 3000—3500 м. В боевых вылетах совместно с китайскими летчиками мы стремились использовать все формы тактического маневра: внезапность, заход с солнечной стороны и др.

Наступил конец мая 1938 г. Война принимала затяжной характер. Однако даже в период оперативного затишья на суше боевые действия в воздухе велись непрерывно. Помощь китайскому народу из Советского Союза продолжала поступать. При-

бывали новые группы летчиков и других военных специалистов, шли новые партии самолетов: истребители И-16, И-15бис, скоростные бомбардировщики СБ. Близилось окончание нашей командировки. Группа из шести экипажей получила приказ возвращаться на Родину. Ресурс двигателей был значительно перерасходован. Требовались замена моторов и ремонт некоторых узлов и агрегатов самолета. Сборы были недолгими. Распрощались с товарищами и рано утром 29 мая 1938 г. были в Ханькоу. Однако в тот день вылететь дальше по маршруту на Сиань мы не смогли. Началась боевая тревога. Мы наблюдали ожесточенный воздушный бой. Наши летчики преградили путь японским асам.

...В Сиани мы не успели закончить заправку, как снова была объявлена воздушная тревога. Вылетели в Ланьчжоу. Чем ближе к горам, тем хуже погода. Появились облака. Скалы встали на нашем пути. Мы потеряли друг друга из виду. Я дал команду штурману возвращаться в Сиань. Подошли к аэродрому. На него сели еще два самолета. Наш экипаж был третьим, потом приземлился Немошкал. До самой темноты дожидались мы своих товарищей. Поздно вечером нам сообщили, что в районе Баоцзи два самолета столкнулись с горой и все летчики погибли. Гибель наших боевых друзей потрясла нас.

На следующий день мы были в Ланьчжоу и сдали свои самолеты в ремонт. После замены моторов их вернули в боевой строй. Здесь мы встретили летчиков-добровольцев, прибывших нам на смену. Мы поделились с ними опытом, накопленным в воздушных боях с японскими захватчиками, рассказали о решительных и смелых действиях наших воздушных асов.

...В один из июньских дней 1938 г. мы приехали в родную Москву. Нас тепло встретили представители Политуправления армии и после оформления материалов о командировке пригласили на беседу к начальнику ВВС, где нам вручили награды.

Приобретенный боевой опыт мы старались передать нашим воинам. Надвигался грозный 1941 год...

Коротко об авторе. Ф. И. Добыш родился в 1906 г. в семье крестьянина-бедняка. Генерал-полковник в отставке. Член КПСС с 1929 г. Окончил авиационную школу военных летчиков в Минске, Борисоглебскую летную школу командиров звеньев. С ноября 1937 по июнь 1938 г. принимал участие в боях в небе Китая в качестве командира бомбардировочного авиаотряда. Участвовал в Великой Отечественной войне в качестве командира 4-го гвардейского авиаполка, затем 1-й гвардейской бомбардировочной Кировоградской дивизии на Ленинградском, Волховском, Северо-Западном, Калининском, Воронежском, Степном (в битве на Курской дуге), 1-м и 7-м Украинском фронтах. Участник Парада Победы в Москве. После войны окончил академию Генерального штаба и занимал различные командные должности в Советской Армии.

ЗАЩИЩАЯ КИТАЙСКОЕ НЕБО

РЕШЕНИЕ ПРИНЯТО

Конец лета 1937 г. 23-я эскадрилья тяжелых бомбардировщиков Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского заканчивала летную подготовку в летнем лагере Подмосковья.

Все чаще шли дожди. В палатках стало холодно и сыро. Над рекой по утрам поднимался густой туман. Он стелился по аэродрому, захватывал стоянки наших самолетов ТБ-3 и СБ, и даже самолетов И-16 соседней истребительной эскадрильи. С вышки командного пункта были видны только хвосты, фюзеляжи темно-зеленых ТБ-3 и серебристых СБ, как бы плывущих по облакам меж лесов и косогоров. Через час-другой туман рассеивался, и на старт, сбивая с травы обильную росу, выруливали самолеты. Шли последние полеты со слушателями по самолетождению, воздушной стрельбе по конусам, бомбометанию на полигоне, по совершенствованию летного мастерства.

Как и каждую осень, нам было очень жаль покидать наш родной аэродром. Мы, молодые летчики из одной летной школы — П. Лукиенко, П. И. Ивашутин, А. И. Вихорев, Андреев, Пузин, Турчанинов и я, — уже несколько лет подряд совершенствовали технику пилотирования на самолетах ТБ-1, Р-5, Р-Зет, Р-6, ТБ-3 и скоростном среднем бомбардировщике СБ. Здесь мы стали командирами кораблей ТБ-3, инструкторами практического обучения слушателей Военно-воздушной академии, спортсменами-парашютистами. Водили самолеты У-2 и ТБ-3 на учебно-тренировочные прыжки с парашютом, помогали аэроклубовцам в буксировке планеров. Здесь я не раз поднимал в воздух тяжелый корабль ТБ-3 с группой слушателей, которую возглавляла инструктор — штурман навигации и бомбометания Марина Раскова.

Старший лейтенант М. М. Раскова, всегда опрятно одетая, в гимнастерке под широким командирским ремнем, в синем берете с гладко зачесанными назад и собранными в узел волосами, хрупкая на вид, обезоруживала своей приветливой улыбкой маститых слушателей с высокими званиями, многие из которых были участниками гражданской войны. Дисциплина и исполнительность среди слушателей ее группы были на высшем уровне.

Самое большое наказание для «неудачника» — появление тени огорчения на лице Марины Михайловны.

Нужна была большая выносливость, чтобы после маршрутного полета произвести над полигоном еще 50 заходов на цель. Каждому слушателю (а их в самолете до 16) необходимо сделать по одному холостому заходу для проверки расчетов и по два захода с бомбометанием по одной бомбе. Вот и кружится над полигоном тяжелый бомбардировщик ТБ-3 уже пятый час; начинают кружиться головы и у некоторых слушателей, а старший инструктор — штурман Марина Раскова с извиняющейся улыбкой объясняет в штурманской рубке корабля очередному «бомбардиру», подчас лихому рубаке-кавалеристу, как правильно вести цель в прицеле и не упустить момент сбрасывания бомбы.

Длительные полеты на ТБ-3 послужили М. Расковой хорошей тренировкой. Позднее, 24—25 сентября 1938 г., она вместе с В. С. Гризодубовой и П. Д. Осипенко на двухмоторном самолете АНТ-37 «Родина» совершила героический беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток, установив женский мировой рекорд дальности полета. Во время вынужденной посадки в глухой тайге, севернее Комсомольска-на-Амуре, М. Раскова с парашютом покидает самолет и в течение почти десяти суток, раненая, пробирается к реке, к людям. Одной из первых среди женщин ей было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

В бомбардировочной эскадрилье выросло много отличных летчиков, позднее крупных военачальников, прошедших суровые испытания в годы войны, выполнявших интернациональный долг за рубежом. Это Ф. П. Польшин, Н. Н. Буянский, М. Калинин, А. И. Вихорев, П. И. Ивашутин и др.

Авиационная бригада академии была постоянным участником всех праздничных парадов над Москвой. Огромная радость наполняла сердце при виде воздушной армады многомоторных кораблей, средних бомбардировщиков и быстрых истребителей, пронсящих в небе Москвы над Красной площадью во главе



Я. П. Прокофьев



Самолет ТБ-3 в полете

с флагманским восьмимоторным гигантским кораблем «Максим Горький».

Этим полетам всегда предшествовала напряженная подготовительная работа всех — от моториста до командира эскадрильи Н. Н. Буянского. Каждому летчику необходимо иметь исключительное летное мастерство, выносливость, точность реакции, чтобы весь полет держать свое место в воздушном строю из 50 самолетов, которыми в небе четко начертаны слова: «Ленин», «СССР».

В то время наша авиационная промышленность осваивала новые типы самолетов: бомбардировщики СБ, ДБ-3, истребители И-15, И-15бис, И-16 и другие, пришедшие на смену самолетам с неубирающимися шасси, с открытыми кабинами летчика, с гофрированной обшивкой крыла и фюзеляжа. Вместе со страной росла и мужала советская авиация. Множились ее мировые рекорды.

18—20 июня 1937 г. летчик-испытатель В. П. Чкалов вместе с Т. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым совершил перелет на самолете АНТ-25 из Москвы в США через Северный полюс. Через несколько дней летчик-испытатель М. М. Громов с летчиком А. Б. Юмашевым и штурманом С. Д. Данилиным на самолете АНТ-25 совершили перелет еще большей дальности из Москвы в США через Северный полюс. В небе Москвы, над центральным аэродромом летчик-испытатель В. К. Коккинаки выполнил каскад «мертвых» петель на новом серийном самолете-бомбардировщике ДБ-3.

Наша эскадрилья получила новые самолеты СБ — скоростные бомбардировщики. С огромным рвением мы изучали конструкцию нового самолета и двигателя, знакомились с его эксплуатационными данными, проводили многочисленные тренажи в самолете, осваивали рулежку и пробежки. Наконец инструктор бригады В. Лебедев после особого напутствия выпустил нас в первый самостоятельный полет. Учебного варианта самолета СБ (с двойным управлением) в эскадрилье не было. И тем не менее наши летчики довольно быстро освоили новую машину. В полете многое зависело от индивидуальных качеств каждого летчика. Из-за отсутствия учебного самолета СБ никто не мог помочь исправить допущенные в воздухе ошибки. Это обстоятельство заставляло самостоятельно анализировать свои действия в полете, внушало уверенность в своих силах.

Последний летный день кончался. Запад пламенел закатом: заходящего солнца. Следующий день обещал быть ясным. На завтра нам предстоял перелет домой, на центральный аэродром Москвы, встреча с родными и близкими. Я ждал скорого прибавления семейства. Намечалась подготовка к воздушному параду в честь 20-летия Великой Октябрьской революции.

Чувство глубокой тревоги за судьбу Родины, за судьбы других народов не покидало меня и моих товарищей. Не прошло и двух десятков лет после окончания первой мировой войны, унесшей миллионы человеческих жизней, не успели повзростеть парни, родившиеся после 1917 г., а уже кованые сапоги солдат фашистской армии маршировали по площадям немецких городов. Коричневая чума начинала расплзаться по Европе. Армии Муссолини захватили Абиссинию и расправлялись с мужественным безоружным народом. Уже год вела ожесточенную борьбу против мятежников Франко и итало-немецких интервентов республиканская Испания. Вместе с испанцами сражались на земле и в воздухе добровольцы интернациональных бригад из 53 стран, отстаивая свободу и независимость испанского народа.

Геройски сражались в небе Испании и наши летчики-добровольцы на советских самолетах-бомбардировщиках СБ и истребителях И-15 и И-16. Были в их числе и товарищи из нашей эскадрильи и авиабригады: командир эскадрильи истребителей И. И. Копен, командир отряда Антон Ковалевский, штурман отряда Прянишников и др.

В июле 1937 г. милитаристская Япония, оккупировавшая еще в 1931—1932 гг. Маньчжурию и часть Северного Китая, вероломно напала на Китай, захватила Пекин, Тяньцзинь и ряд других городов, высадила десант под Шанхаем.

Мы, военные летчики, как и весь советский народ, с огромным вниманием следили за событиями в Испании, горячо пере-

живали успехи и неудачи на ее фронтах, восхищались героизмом наших летчиков-добровольцев и горели желанием быть вместе с борющимся испанским народом.

В октябре, в конце летного дня, комиссар Першинов предупредил меня, чтобы я зашел к нему перед уходом с аэродрома.

— Вас вызывают в Управление ВВС, — сказал комиссар.

В одном из управлений мне сообщили:

— Вас пригласили, чтобы предложить поехать летчиком-добровольцем.

Не дослушав до конца, я спросил:

— В Испанию?

— Нет! Предлагаем ехать в Китай. Там война не менее тяжелая и опасная. Нужны только добровольцы.

— Я согласен, — поторопился ответить я.

— Вы подумайте, не спешите с ответом. У вас семья, дети. Это дело добровольное.

— Я все продумал, согласен. Спасибо за доверие. Я его оправдаю, — твердо сказал я.

На второй день я доложил командиру эскадрильи Н. Н. Буянскому и комиссару Першинову о принятом решении. Они потечески напутствовали меня, обещали позаботиться о моей семье.

— С вашим отъездом теперь и Китай становится ближе нам, будем следить по газетам за событиями и в Испании, и в Китае. С вами едут и другие наши товарищи, — сказал комиссар. И он, и Н. Н. Буянский сердечно попрощались со мной.

Из эскадрильи в Китай уезжало еще несколько добровольцев из летного и технического состава, но встретились мы только на вокзале перед отходом поезда.

Перед отъездом я еще раз побывал на центральном аэродроме на бывшем Ходынском поле. На летном поле велась подготовка к укладке первой бетонной взлетно-посадочной полосы. На этом аэродроме я начал свой путь военного летчика и включился в жизнь большого, сплоченного, влюбленного в авиацию коллектива Военно-воздушной академии. Здесь мы не раз встречались со многими прославленными летчиками-испытателями: М. М. Грозовым, В. П. Чкаловым, А. Анисимовым, В. К. Коккинаки, с конструкторами самолетов. Присутствовали при первых испытаниях новых типов самолетов и вертолетов различного назначения. Мы учились у старших товарищей скромности, мастерству, высокой ответственности за выполнение любого задания.

Кончились мои полеты над Москвой. В далеком краю меня ждут новые дороги в небе и нелегкие испытания. В первый раз я так рано возвращался домой с парашютным чехлом, в котором было уложено все мое летное обмундирование.

Жена стирала белье. Она выпрямилась, взглянула в мое окаменевшее лицо и все поняла. Белая пена стекала с ее рук

на пол, двухнедельный сынишка, туго затянутый пеленками, лежал на кровати и не мигая смотрел на свет электрической лампы на потолке. Все ясно, о чем говорить.

Каждый день, когда летчики уходят из дому на полеты, для их жен наступает пора постоянной тревоги и ожидания. Не для всех окончание полетов означало радость встречи. Тем более не нужны слова, когда уезжаешь в длительную командировку.

ДОРОГА В СРЖАЮЩИЙСЯ КИТАЙ

На вокзале нас никто не провожал. В одном купе со мной ехали мои товарищи: Андрей Купчинов, русский блондин с румяным лицом, лучший инженер отряда, всегда готовый прийти на помощь подчиненному; Анатолий Сорокин (Толя Большой) — могучий сибиряк со смуглым лицом, широкими черными бровями, косая сажень в плечах. Выше всех в эскадрильи, он не казался высоким. Пропорционально сложенный, с мощной мускулатурой, с длинными руками и кулаками, как кувалды, он отличался исключительным добродушием. Отличный бортинженер, Толя всегда с готовностью подставлял свое плечо, если нужно помочь товарищу. При заводке самолета Р-Зет в ангар или на стоянку Толя поднимал хвост самолета и тащил его, подбадривая толкающего самолет «салагу».

Бортинженер Василий Землянский, смуглый, с копной черных вьющихся волос на голове, черными цыганскими глазами, был неистощим на шутки. Донельзя аккуратный, он на работу приходил в гимнастерке с белоснежным воротничком, в сверкающих ботинках с крагами и, копаясь в залитых маслом моторах, выглядел как денди. Такой же порядок царил и в его самолете. Вася был активным и постоянным участником художественной самодеятельности и душой технического персонала эскадрильи. Вот и теперь, перед отправлением поезда, он извлек из глубокого кармана только вчера полученного зимнего пальто с меховым воротником губную гармошку и стал наигрывать любимую летчиками мелодию «В далекий край товарищ улетает». Мы притихли, мысленно прощаясь со всеми, кто оставался на родине, и думая о жизни в незнакомом крае.

За несколько лет совместной службы в эскадрилье мы близко узнали друг друга, сроднились. С такими товарищами не страшно никакое испытание.

Дорога до Алма-Аты пролетела быстро. Несколько коротких ноябрьских дней и длинных пасмурных ночей с метелями. Мысли наши неслись вперед, в сражающийся Китай. Разговор вертелся вокруг предстоящей работы. Оказалось, мы мало знаем своих соседей, значительно меньше, чем даже далекую Испанию, героически борющуюся с фашизмом.

— Конечно, трудностей будет много. Всему придется учиться на месте, — сказал я товарищам.

В Алма-Ате нас встретили и разместили на аэродроме. Сюда же прибывал летно-технический состав добровольцев, следующих по воздушной трассе в Центральный Китай. Через два-три дня на аэродром в контейнерах привезли в разобранном виде бомбардировщики СБ. Необходимо было срочно собрать самолеты, опробовать их на земле, облетать в воздухе. Летное поле было покрыто снегом. Глубокий снег мог затруднить взлет на колесах. Медлить нельзя.

Вместе с заводской бригадой в сборке самолетов самое горячее участие принимали все летчики, штурманы, инженеры и техники.

С большой радостью мы встретили назначенного командиром группы бомбардировщиков СБ Федора Петровича Польшина, бывшего командира отряда нашей 23-й тяжелой бомбардировочной авиаэскадрильи, и штурмана отряда Бориса Багряцова.

В Алма-Ате Ф. П. Польшин быстро организовал работу по сборке самолетов, сформировал экипажи, отряды, авиагруппу из вновь прибывших летчиков, штурманов, техников и авиаспециалистов бомбардировочной авиации, провел тщательную подготовку летного состава к облету самолетов и перелету по воздушной трассе.

Требовательный и пунктуальный во всем, даже в мелочах, Ф. П. Польшин своим руководством обеспечил безаварийный перелет по воздушной трассе. За весь период деятельности ханькоуская бомбардировочная группа под его руководством не имела боевых потерь как в личном составе, так и в самолетах.

Прибывшие из разных частей добровольцы были отличными, опытными мастерами своего дела, достойными представителями советского народа, советской авиации. Большинство были коммунистами. Всех наполняло одно желание — скорее вступить в бой за правое дело китайского народа в его борьбе с агрессором.

Наконец самолеты облетаны, необходимые запчасти, вещи уложены и закреплены, получены последние указания. Погода нам не благоприятствовала. Горы по маршруту до Урумчи были закрыты сплошной облачностью. В горах бушевала снежная метель. Однако ждать «у моря погоды» по всему маршруту было некогда. Командир группы Ф. П. Польшин вместе с начальником трассы Адамом Залевским приняли решение лететь до аэродрома Кульджа, а там, у горного перевала, подождать улучшения погоды.

Перед посадкой в самолеты меня поздравил комиссар трассы Василий Иванович Алексеев. Рядом с ним был Ф. П. Польшин.

— Товарищ Прокофьев, Вас рекомендуем партгруппоргом. Партийные собрания будете проводить в зависимости от обста-

новки. Протоколов не писать, списков парторганизации не составлять, знать каждого коммуниста на память и оценивать его по делам. Руководящие партийные указания читайте в газете «Правда», которую будете получать.

— Все ясно, — ответил я, не представляя себе, как вести партийную работу в незнакомой стране, в боевой обстановке.

«Вероятно, прежде всего личным примером, командир и товарищи помогут», — подумал я.

Мы вылетали под вечер. Погода пасмурная. На высоте 600—800 м попали в сплошную облачность, видимость была ограниченной. Снег прикрывал все характерные ориентиры. Через некоторое время пересекли невидимую с воздуха государственную границу. Долина все более суживалась. С обеих сторон нас обступали горы. Облачность ползла вниз, к подножию гор. Впереди угадывался конец долины. Возникло ощущение — еще мгновение, и мы окажемся в каменном мешке.

Ведущий покачиванием крыльев дал команду на посадку. Аэродром Кульджи. Первое знакомство с китайским населением. Однако времени в обрез — нужно готовиться к перелету по следующему этапу трассы.

В помещении, где нас разместили, было холодно, неудобно, через легкие перегородки и двери из деревянного каркаса и бумаги дул ветер. Приставленный к нам китаец все время уголиво улыбался и называл нас «господами». На этот счет сразу появилось много шуток и острот.

На второй день с рассветом погода прояснилась. Подножие горного хребта стало обнажаться. Однако вершины по-прежнему плотно занавешивала облачность. По метеорологическим данным, за горным хребтом до Урумчи погода была удовлетворительной.

Командир группы Ф. П. Полынин объяснил, как действовать при входе в облака и при полете через горный хребет, указал запасные площадки по маршруту до аэродрома Урумчи.

После взлета мы собрались вместе и взяли курс на горы. Летели под кромкой облаков. Долина кончилась. Вслед за ведущим с набором высоты я вошел в облака. В кабине потемнело. Самолет все сильнее бросало вниз, вверх, с крыла на крыло, как будто кто-то забавлялся с ним, кидая из стороны в сторону, пытаясь перевернуть на спину. Вдруг самолет резко бросило вниз. Я ударился головой о фонарь, повис на привязных ремнях в состоянии невесомости, крепко сцепившись обеими руками в штурвал. Через некоторое время самолет перестало трясти. По моим расчетам, настала пора пробивать облачность. Горный хребет позади. Беру курс на Урумчи, нахожу в воздухе ведущего группы, пристраиваюсь к нему.

На аэродроме вместе со штурманом Гришей Лакомовым и техником (он же воздушный стрелок) Каверзиновым тщательно осмотрели самолет, особенно крепление рулей высоты, пово-

рота, элеронов и состояние тросов. Машина отлично выдержала испытание, а с ней и мы сдали первый экзамен.

На аэродроме нас встретили знакомые Ф. П. Польшина — китайские летчики, которых он обучал в 1933—1934 гг. Его пригласили на прием к губернатору провинции, где оказали большие почести. Нас всех встретили радушно, разместили по общежитиям, накормили. Знакомиться с Урумчи не было времени. С воздуха весь городок оставил впечатление скопления глинобитных фанз, серой крепостной стены и узких кривых улочек.

Весь маршрут до Сучжоу пролегал по краю огромной пустыни Такла-Макан (Мертвая пустыня), которую перерезали голые разрушающиеся горы с огромными террасами и разломами. Безжизненный край; никаких дорог, рек, населенных пунктов. Никакого движения на великом в прошлом караванном пути с юга Китая на северо-запад. На карте обозначены только вершины гор и рельеф. Вынужденная посадка в этой местности, даже при благополучном исходе, обрекла бы экипаж на тяжелые испытания. Невольно хотелось взлететь повыше.

Аэродром Сучжоу покрыт множеством камней. Те, что покрупнее, собраны в кучи сбоку аэродрома. На всей авиационной трассе до Ланьчжоу понятие «аэродром» очень относительно. Это более или менее ровные естественные площадки, едва позволяющие производить взлет и посадку самолетов. Никакого аэродромного оборудования. В лучшем случае на поле выложено полотнищами посадочное «Т». Самые надежные сведения о погоде можно получить от недавно прилетевших экипажей. Трасса только начинала жить.

Аэродромы очень далеко отстояли друг от друга. Перелет между ними был возможен лишь при строжайшей экономии горючего, при хорошей погоде и отличной организации, без потери времени при взлете и посадке.

В Сучжоу нам сообщили печальное известие. За несколько дней до нашего прилета на одном из аэродромов при посадке в конце пробега за пределами полосы перевернулся и сгорел вместе с самолетом командир первой истребительной группы летчиков-добровольцев капитан В. Курдюмов. Тяжела утрата товарища вдали от Родины. Этот случай еще раз напомнил нам, как надо серьезно учитывать все мелочи в полете и при подготовке к нему.

В Сучжоу пришлось задержаться на несколько дней из-за пыльной бури. Пыль проникала всюду. Вода мутная, в фанзах грязно, питание не организовано, и мы были рады в одно декабрьское утро взять курс на Ланьчжоу.

Маршрут дальний. Набрали высоту более 400 м. Первая половина пути проходила над пустыней. Затем начались горы с высокими пиками, изломами, пропастями. От пустыни через горы змеей извивалась Великая китайская стена — на 4 тыс. км

с лишним с северо-запада на юго-восток. У Ланьчжоу стена тянулась по крутому берегу Хуанхэ. Думалось, какой гигантский труд вложен китайским народом в ее строительство.

В ЛАНЬЧЖОУ

Аэродром Ланьчжоу расположен на высоте 1900 м. Рядом горный хребет, разделяющий два края — пустынные, безжизненные провинции Северо-Западного Китая и густонаселенные, плодородные провинции Центра и Юго-Востока. Только могучая и бурная в горах Хуанхэ соединяет эти районы и дает воду населению, живущему южнее по ее берегам.

Нас радостно встречало руководство базы, советские добровольцы и китайское командование. «В нашем полку прибыло», — сказал начальник базы В. М. Акимов.

Здесь кончались авиационные трассы Алма-Ата — Ланьчжоу (через Синьцзян) и Забайкалье — Ланьчжоу (через МНР). Это была основная авиационная база советских добровольцев. Сюда по воздушной трассе и автотранспортом уже в ноябре 1937 г. по просьбе китайского правительства стали прибывать авиационная и другая военная техника, советские самолеты, летчики-добровольцы и авиаспециалисты. Здесь происходило распределение лётно-технического состава и самолетов по фронтам, в авиационные и технические школы по подготовке китайских летчиков и авиаспециалистов, в мастерские, в трассы.

Руководство всей работой советских летчиков-добровольцев осуществлял заместитель начальника ВВС РККА, Герой Советского Союза П. В. Рычагов, недавно вернувшийся из Испании, где он показал чудеса храбрости, сбив в испанском небе около 20 фашистских стервятников.

За несколько дней до нашего прибытия в направлении Ханькоу — Нанкин улетели первые группы советских летчиков-добровольцев: группа истребителей (23 самолета И-16) под командованием Г. М. Прокофьева и группа бомбардировщиков (20 самолетов СБ) капитана Н. М. Кидалинского. Им предстояло первыми вступить в бой с сильным воздушным противником. На 1 декабря 1937 г. на базе Ланьчжоу Советским Союзом передано было китайским представителям уже 86 самолетов различных типов. В тот же день, к вечеру, на наши самолеты были нанесены китайские опознавательные знаки.

Нас снабдили полосками материи с изображением эмблемы гоминьдана и текстом на китайском языке с подписью и печатью. Надпись гласила, что мы помогаем Китаю и каждый китаец обязан оказывать нам всяческое содействие. Мы нашили полоски материи на груди поверх летной одежды. Некоторым летчикам этот «талисман» спас жизнь при вынужденной посадке или приземлении на парашюте после воздушного боя.

Вечером к нам зашел командир авиабригады Забайкальского военного округа Григорий Илларионович Тхор, распорядившийся доставкой военной техники из Забайкалья в Ланьчжоу. Он прилетел с группой бомбардировщиков СБ, экипажи которых позже, в Ханькоу, вошли в группу Ф. П. Полянина.

Г. И. Тхор недавно вернулся из Испании, где совершил более 100 боевых вылетов. Он с жаром рассказывал нам о героизме наших летчиков в Испании, делился своим боевым опытом, говорил о трудностях на трассе, на авиабазе в Ланьчжоу. Тхор сокрушался, что в силу возложенных на него обязанностей, он не может лететь с нами и участвовать в боях.

В Ланьчжоу мы с грустью расстались с нашими надежными друзьями и неутомимыми тружениками Толей Сорокиным и Васей Землянским. Они также горели желанием обеспечивать боевые вылеты, а при необходимости сражаться в воздухе в качестве воздушных стрелков. Но им, как и многим инструкторам-летчикам, техникам, предстояло выполнять тоже очень серьезную задачу — учить и готовить кадры, создавать обученную и организованную, вооруженную новейшими советскими самолетами китайскую авиацию. Необходимо было укрепить моральный дух китайских летчиков, научить их в воздушных боях верить в свои силы, в победу над врагом.

Через два дня наша группа из 16 самолетов-бомбардировщиков СБ во главе с Ф. П. Поляниным произвела посадку на аэродроме Ханькоу. Приземляться пришлось без посадочных знаков на полосу из утрамбованного гравия. По обе стороны полосы вязкое болото. Быстро рассредоточили самолеты, каждый выбирал место посуше, чтобы машина не утонула за ночь.

На аэродроме нас приветствовали китайское командование и наш главный военный советник М. И. Дратвин. С наступлением сумерек нас отвезли в автобусах в город, где разместили в бывшем японском клубе.

Наступал новый, 1938 год. Был организован праздничный новогодний стол. Провозглашались тосты за дружбу китайского и советского народов, за победу Китая над японским агрессором. Каждый из нас мысленно в то время был на своей Родине, со своими близкими и родными.

ВЫРУЧАЕТ СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

С первого же дня пребывания в Ханькоу нас интересовало положение на фронте и силы японской авиации.

К концу 1937 г. в Китае сложилась исключительно тяжелая военная ситуация. Японские войска захватили Шанхай. Наступая вдоль р. Янцзы, они заняли столицу Нанкин и двигались дальше, к Уханю. Японские войска, приближавшиеся с севера к Сюйчжоу, не встречали организованного сопротивления.

Крупнейшие империалистические державы: Англия, Франция, Германия, Италия и США, преследуя свои цели, занялись по отношению к Китаю политикой «невмешательства». Китаю грозило порабощение японским империализмом.

В китайской авиации создалось катастрофическое положение. К началу японской агрессии в Китае насчитывалось всего около 450—500 боевых самолетов устаревших конструкций, приобретенных ранее в Англии, Франции, Италии, Германии и США из числа снятых с вооружения. В течение первых месяцев войны они были почти полностью уничтожены. Личный состав авиации понес большие потери. Некоторые китайские летчики выводили из строя самолеты, не желая подвергать свою жизнь опасности. Ко времени обороны Нанкина китайской авиации как боевой силы уже не существовало.

Кучка летчиков-волонтеров из Англии, США и других капиталистических стран прибыла в Китай в надежде разбогатеть. Эти «защитники» не искали боя, а предпочитали вообще не подниматься в воздух, отсиживались на тыловых аэродромах, развлекались, собирали сувениры и делали бизнес.

Япония давно готовилась к захвату Китая и создала мощные, подготовленные к большой войне военно-воздушные силы. Не встречая организованного отпора со стороны китайской авиации, японские летчики безнаказанно на бреющем полете бомбили города и поселки, сея панику среди населения, деморализуя китайские войска. Во время бомбежек возникали огромные пожары, гибли массы мирных людей.

Советский народ и Советское правительство с первого дня вероломного нападения Японии встали на сторону китайского народа, ведущего справедливую войну за национальную независимость. Военная помощь Советского Союза возрастала с каждым месяцем и укрепляла обороноспособность китайских войск.

Первые самолеты советских летчиков-добровольцев произвели посадку на нанкинском аэродроме в ноябре — декабре 1937 г., когда над столицей Китая нависла смертельная опасность. Фронт проходил в 60—70 км от Нанкина, а японская авиация совершала непрерывные налеты на город и обороняющиеся войска, иногда группами до 100 самолетов одновременно.

Летчикам-истребителям группы Г. М. Прокофьева на И-16 и бомбардировщикам группы Н. М. Кидалинского на самолетах СБ пришлось сразу же вступить в неравный бой с японскими воздушными силами. Уже при первой схватке над Нанкином 21 ноября 1937 г. с 20 японскими самолетами, в которой участвовало семь советских летчиков на И-16, было сбито два японских бомбардировщика и истребитель И-96.

В конце ноября 11 японских бомбардировщиков пытались бомбить аэродром Чжуцзякоу. Поднявшиеся навстречу два истребителя И-16 сбили один бомбардировщик, остальные сбросили бомбы, не дойдя до цели.

1 декабря 1937 г. советские истребители, отражая налеты японских бомбардировщиков на подходе к Нанкину, в пяти вылетах уничтожили несколько японских самолетов.

2 декабря в районе Нанкина было сбито шесть японских бомбардировщиков, 3 декабря — четыре бомбардировщика.

Бомбардировочная группа СБ почти ежедневно наносила успешные удары по кораблям на р. Янцзы и наступающим войскам противника. Во время каждого боевого вылета советским истребителям приходилось вести бои с численно превосходящим воздушным противником. Они дрались мужественно, защищая китайское небо, как свое родное. Были и первые горькие боевые потери в воздушных боях. Перед взятием Нанкина японцами советские истребители и бомбардировщики первых групп и прибывшее пополнение сосредоточились на аэродромах Наньчана и Ханькоу.

В бомбардировочную группу Ф. П. Польшина также прибыло пополнение из Забайкалья, которое привели капитан В. Клевцов и батальонный комиссар В. Петров. С ними прилетели опытные экипажи летчиков: С. Денисова, С. Сорокина, А. Вязникова и др. Количество самолетов возросло до 30.

После ощутимых потерь в воздухе и на земле от истребителей и бомбардировщиков советских добровольцев японское командование предприняло ряд налетов большими группами бомбардировщиков в сопровождении истребителей на нанкинский аэродром, а после захвата Нанкина — на аэродромы Наньчана и Ханькоу с целью уничтожить боевую технику, появившуюся у китайцев. Но при каждом налете на эти аэродромы японские бомбардировщики и истребители несли жестокие потери, несмотря на трех-, пятикратное, а иногда и большее численное превосходство.

Наши летчики, вынесшие основную тяжесть первых воздушных сражений, быстро приспособились к тактике японской авиации, ее истребителей и бомбардировщиков, поняли их слабые стороны, стали действовать более организованно, целеустремленно, решительно, используя опыт, полученный здесь, а также в воздушных боях в Испании. Главный военный советник по использованию советской авиации в Китае П. В. Рычагов вместе с командирами групп проводили разборы боевых действий истребителей, разрабатывали тактику наших истребителей при отражении налетов японской авиации на аэродромы Ханькоу и Наньчана, в необходимых случаях усиливая ханькоускую группу истребителями из Наньчана и наоборот. Такой маневр дал возможность не только сорвать бомбардировочные удары по аэродромам базирования советских летчиков-добровольцев, но и громить противника.

П. В. Рычагов вместе с командиром группы Ф. П. Польшиным тщательно разрабатывал операции по нанесению бомбардировочных ударов, выбирая наиболее уязвимые цели — сосре-

доточение самолетов на аэродромах, железнодорожные эшелоны, мосты, шоссе, дороги, корабли, скопление войск на переправах, железнодорожных станциях, на поле боя. Задач было очень много, а бомбардировщиков мало. Истребители требовались для прикрытия аэродромов и важнейших объектов. Наша группа на все задания летала без прикрытия, почти всегда на полный радиус действия. Во многих вылетах приходилось использовать для дозаправки аэродромы «подскока». Скорость советских самолетов СБ позволяла им при встрече с японскими истребителями И-95 уйти от их атаки. В случае необходимости стоявшие на самолетах СБ пулеметы у штурмана и воздушного стрелка, замененные затем на скорострельные пулеметы ШКАС, были надежным средством для отражения атак японских истребителей. Очередь из такого пулемета могла перерезать фюзеляж самолета.

В первых же боевых вылетах мы убедились, что самолет СБ мог бы нести большую бомбовую нагрузку. Поскольку совершались дальние рискованные полеты, было целесообразно наносить мощный концентрированный удар по противнику. И вот по предложению летчиков техники-умельцы под руководством ин*женера Андрея Купчинова в бомбоотсеке самолета СБ установили дополнительно по два ящика-контейнера с открывающимся дном, связанных тросом с рукояткой сбрасывания в кабине штурмана. Испытания показали отличные результаты. В каждом контейнере помещалось по 12—18 осколочных авиабомб АО-8, АО-10, т. е. по 24—36 штук на самолет — солидная добавка. В течение недели на все самолеты СБ в группе Ф. П. Пылынина установили дополнительные контейнеры для мелких бомб. Это намного повышало эффект бомбового удара, особенно по самолетам, складам горючего, железнодорожным эшелонам, легким кораблям, по живой силе и технике противника. Скоро представилась возможность проверить на практике силу воздействия такого комплексного «гостинца».

УДАР ПО НАНКИНСКОМУ АЭРОДРОМУ

Японская авиация делала частые налеты на наш аэродром в Ханькоу, но благодаря предупреждению китайских постов наблюдения мы своевременно уходили из-под удара на 50—60 км к западу от аэродрома. Там, за сопками, на небольшой высоте становились в круг, «барражировали» 15—20 минут. Затем ведущий возвращался к аэродрому и убедившись, что воздушный бой закончился, вел группу на посадку. Вся беда заключалась в том, что первые два-три месяца запасных аэродромов в районе Ханькоу не было совсем. Наши истребители взлетали после бомбардировщиков и встречали японцев на подходе к Ханькоу. Часть летчиков связывала боем японских истребителей, а основ-

ная группа обрушивалась на их бомбардировщики. В большинстве налетов японцы начинали сбрасывать бомбы, не достигнув города или на окраинах его. Только редким самолетам удалось прорваться и сбросить бомбы на пустой аэродром. Наши истребители, имея достаточный запас горючего для преследования разрозненных японских самолетов, сбивали многих из них. Потерь наших самолетов на земле не было.

Однажды в январе 1938 г. к исходу боевого дня Ф. П. Полюнин собрал летный состав и, предупредив о сохранении строжайшей тайны, поставил задачу: рано утром нанести удар по японской авиации на аэродроме Нанкина. По сведениям китайского командования, там происходило сосредоточение большой группы бомбардировщиков и истребителей. Вероятно, готовился новый удар по аэродрому Ханькоу. Надо было упредить противника. Успех целиком зависел от скрытности и внезапности нашего удара. Ф. П. Полюнин объявил полный боевой расчет — строя группы, ведущих, заместителей в воздухе, дал четкие указания о порядке подготовки самолетов, взлета, сбора и действий над целью. Маршрут до цели составлял больше 450 км. Он предупредил, чтобы мы не теряли лишнее время на взлет и сбор в воздухе, указал запасную цель — корабли на Янцзы у Нанкина, если на аэродроме не окажется самолетов.

Мы взлетели на рассвете, быстро, с поворотом на курс собрались в боевой порядок. Я находился справа от ведущего Ф. П. Полюнина, выполняя роль его заместителя в воздухе. Замыкал колонну отряд Василия Клевцова.

Стелилась предрассветная мгла. В середине маршрута нас встретила сплошная облачность. Внизу — разливы рисовых полей. Мы летели по прямой, далеко от Янцзы, чтобы скрыть полет от японских постов наблюдения. До цели осталось несколько минут. Впереди под нами изгиб Янцзы, несколько кораблей на ней. В дымке показался огромный город. На северо-западной окраине его прямо по курсу большое бурое пятно поля аэродрома. Японские самолеты стояли, как на параде, готовые к взлету: двухмоторные бомбардировщики — в три линии, истребители — в две линии. Их было более сотни! Заходим на цель. Ведущий проходит по центру между стоящими на земле самолетами, обеспечивая выбор цели идущим справа и слева отрядам. Замыкающий колонну отряд В. Клевцова идет сзади на большой скорости и выбирает цель самостоятельно. Высота 2750 м, скорость расчетная. В воздухе не вижу ни истребителей, ни зенитных разрывов.

Из открытых люков и контейнеров на японские самолеты полетел град крупных фугасно-осколочных и мелких осколочных бомб. Впереди и слева по курсу, со всех сторон стали видны разрывы зенитных снарядов. Стреляли зенитки всех калибров со всех кораблей, в том числе и «невоюющих» стран: английских, французских, итальянских, американских.

И вдруг я увидел, как на самолете ведущего резко «запарил» правый мотор. Вероятно, пробит радиатор и вытекает вода, значит скоро заклинит мотор. Я подошел на уровне крыла к ведущему, покачиванием крыльев старался привлечь его внимание. Ведущий уже заметил опасность, стал осматривать оба мотора, приборную доску в кабине и наконец принял решение — он начал покачивать самолет с крыла на крыло и резко ушел вниз под мой самолет. Это означало, что мне следует принять команду группой.

Я передал штурману:

— Гриша, командир ушел на вынужденную посадку, мы ведем группу, будь внимательнее.

— Понял, — отвечает Гриша Лакомов.

Увеличив скорость, я дал команду строю «Следуй за мной!».

Пролетев аэродром, развернул СБ в сторону от города и на обратный курс, осмотрел строй своих самолетов. Из последней группы, В. Клевцова, догоняя меня со снижением, неслась охваченная пламенем машина. Самолет летчика Вдовина. Воздушный стрелок Костин пытался вырваться из огня. Вот он уже на борту кабины воздушного стрелка. Мелькнул вытяжной парашют, за ним основной — и повис на хвосте самолета. Через мгновение купол парашюта сторел. Боевой экипаж: летчик Вдовин, воздушный стрелок-техник Костин и штурман Фролов — три русских парня погибли, отдав свои жизни в борьбе за свободу и счастье китайского народа.

На обратном пути мы тщетно пытались найти место посадки самолета нашего командира Ф. П. Польшина.

Я благополучно привел группу на аэродром Ханькоу. На прямой перед посадкой меня обогнал В. Клевцов. Он сел первым, подрулил к командному пункту и доложил о результатах полета встречающим нас на аэродроме П. В. Рычагову и представителям командования. Я после посадки отвел самолет на свою стоянку, которая находилась в дальнем углу аэродрома.

Вечером, по возвращении всего летного состава в город, П. В. Рычагов и Ф. П. Жигарев провели разбор боевого вылета.

Трагическая гибель экипажа Вдовина и неизвестная судьба экипажа Ф. П. Польшина омрачили большой успех нашего бомбардировочного удара по японским самолетам на аэродроме Нанкина.

После ужина, еще не остывшие от напряжения и боевого азарта, мы с Гришей Лакомовым, Г. Карпенко (Грицко) и другими летчиками вышли в город. На центральной улице, запруженной огромной ликующей толпой, демонстрация. У всех в руках транспаранты с крупными иероглифами, фонарики, всевозможные бумажные звери, рыбы, маски и огромные, до 20 м, светящиеся драконы, поднятые на шестах над головами демонстрантов. Драконы плыли над толпой, извиваясь длинными те-

лами, как живые. Демонстранты восторженно поднимали руки вверх и выкрикивали непонятные нам лозунги.

Подошедший переводчик Ван Си на вопрос о причине праздничной демонстрации, да еще ночью, сказал:

— Большая победа! Китайская авиация разбомбила японцев на аэродроме Нанкина. Уничтожено 48 японских самолетов на земле! Большой праздник!

Как нам потом рассказывали, с первыми разрывами бомб на аэродроме Нанкина дотошные иностранные корреспонденты бросились туда в надежде получить какие-нибудь сведения. Японская полиция и военные оцепили аэродром, но уже к вечеру газеты напечатали первые сенсационные сообщения с перечислением небывалых для японской авиации потерь. На вопрос, заданный английскому корреспонденту «Тайме», что он видел на аэродроме, тот ответил: «Море огня».

Китайская разведка подтвердила, что в результате налета на аэродроме уничтожено 48 самолетов. Через несколько дней, к большой нашей радости, вернулся командир группы Ф. П. Польшин с Б. Багрецовым и А. Купчиновым.

П. В. Рычагов, обрадованный возвращением Ф. П. Польшина живым и невредимым, сказал ему при первой же встрече на аэродроме:

— Ух и здорово же вы поработали! Шутка ли: несколько десятков самолетов придется японцам записать в поминальник. Теперь держитесь, ответного визита ждать недолго.

Однажды на аэродроме раздался пронзительный крик китайцев. Они кинулись врассыпную с летного поля. На мачте у командного пункта взвился синий флаг. Это означало: на Ханькоу летят японцы. Мы быстро сели по самолетам и приготовились к запуску моторов. На мачте поднялся черный флаг, значит японцы примерно в 15—20 минутах полета от города.

С ведущего самолета была подана команда на запуск моторов. Вслед за ведущим мы взлетели по узкой гравийной полосе и ушли в зону ожидания. Истребители взлетели за нами навстречу японским самолетам и завязали воздушный бой на подступах к городу.

Мы были вынуждены ждать в зоне минут 20—25, пока не закончится воздушное сражение. Нам некуда уходить от своего аэродрома. Запасных аэродромов ближе 400 км нет, площадок тоже. Ближайший аэродром — в Наньчане, на расстоянии около 250 км, также под угрозой нападения японской авиации.

На этот раз наши «ястребки» не ударили лицом в грязь, сбили пять вражеских самолетов. Несколько бомб упали на аэродром. К сожалению, мы потеряли одного товарища.

После посадки, как из-под земли, явились наши «шефы» — закрепленная за нашей группой китайская техническая команда. Они тщательно прошупывали самолеты снаружи, нет ли пробоин, радостно кивали, поднимая большой палец. «Хао, хао, хэнь

хао!» (Хорошо, хорошо, очень хорошо!) Показывали на пальцах, сколько сбито японских самолетов. Китайская аэродромная команда с помощью местного населения быстро заделывала воронки от японских бомб на полосе и летном поле. Гравий таскали в корзинах, по две на коромысле через плечо; утаптывали, трамбовали коллективной трамбовкой, дергая по команде за привязанные к ней веревки. Все это они делали бегом, под непрерывное покрикивание начальника и помахивание плеткой. Через полчаса-час все воронки уже были засыпаны землей.

Каждое утро, задолго до рассвета, наша группа в полном составе приезжала на аэродром. Ф. П. Польшин получал на пункте связи сведения о погоде, об обстановке, указывал место и действие каждого в строю на случай внезапного налета японской авиации. Вплоть до наступления темноты мы неотлучно находились у самолетов в боевой готовности.

...Февральским утром командир группы Польшин дал мне и штурману разведывательное задание. Японцы вели наступление с севера, вдоль железной дороги, в направлении Сюйчжоу. Нужно было подсчитать силы японской авиации на аэродромах. Командир указал место предполагаемых аэродромов, движение японских войск по железной и шоссейным дорогам, железнодорожный и понтонный мосты на Хуанхэ.

Погода стояла ясная, в небе ни облачка, негде спрятаться от истребителей или подойти незаметно к объектам разведки. На большой высоте ничего не рассмотришь. Надежда одна — на самолет, хорошие моторы и собственные глаза. На самолете ни радио, ни фотоаппарата. Прошли стороной предполагаемую линию фронта. Кстати, сведений о ней никаких нет. Известно только, какой город занят японцами, а какой еще не занят. А между ними сотни километров.

Впереди по курсу появился аэродром. На стоянке видны несколько самолетов. Сбрасываем бомбовый груз. Самолет стал легче. Штурман докладывает, что цель накрыта. Со старта взлетают два истребителя. Предупреждаю внимательно следить за воздухом. Меняю курс ближе к р. Хуанхе. С солнечной стороны просматриваем железнодорожный и понтонный мосты, скопление войск у переправы. У города — аэродром, в воздухе — самолеты. Встреча с ними нежелательна, и мы быстро уходим. На обратном пути, при перелете через линию фронта навстречу нам на той же высоте идут два японских истребителя И-95. Пока они разворачиваются за нами, мы уже далеко. Оглядываюсь и вижу, у истребителей из моторов валит дым, а расстояние между нами не сокращается.

Вернувшись, доложили данные командиру. Он уже беспо-

койлся. Время позднее, а нас нет. Командование осталось довольно нашим полетом и разведывательными сведениями.

Через несколько дней наша группа получила новое задание. Японцы, наступая с севера на юг, на Суючжоу, стремились объединить северный фронт с центральным. Необходимо было предотвратить сосредоточение японских войск. Китайское командование просило уничтожить железнодорожный мост и построенную рядом понтонную переправу.

На самолеты был подвешен максимальный боекомплект, включая и мелкие бомбы в контейнерах. Взлетели без остановки на старте. Полоса мягкая, и колеса могли увязнуть даже при наличии гравия. Ведущий командир группы Ф. П. Польшин, В. Клевцов и я вели свои группы справа и слева от него и должны были самостоятельно выполнять задание. Мост с воздуха кажется очень узким, легко промахнуться.

На маршруте, почти на одной высоте встретились с группой японских бомбардировщиков СБ-96, сопровождаемых истребителями. Они летели на бомбежку в нашу сторону.

Встреча эта для японских летчиков была настолько неожиданной, что все бомбардировщики шарахнулись в разные стороны, уступая нам дорогу. Пока истребители сопровождения пришли в себя и погнались за нами, было уже поздно, мы были недосыгаемы. «Грицко» — Карпенко потом смеялся, что японские истребители взялись нас сопровождать, растеряв свои бомбовозы. Вот достанется им от микадо!

Мы сделали заход на цель с юго-востока, под углом 45° к железнодорожному мосту и понтонной переправе. Летим низко. Мост и переправа, скопление войск и техники — все как на ладони. Прикрытия никакого. Японцы, вероятно, не ожидали, что китайцы будут бомбить их в далеком тылу. Штурманы блестяще продемонстрировали свое мастерство. Мост и понтонная переправа перестали действовать. Возвращались без потерь.

По мнению китайского командования, наш удар по железнодорожному мосту и понтонной переправе на Хуанхэ заставил японцев внести существенные поправки в сроки своего наступления.

По пути мы произвели посадку на аэродроме Суючжоу. Китайцы тут же бегом понесли к самолету 20-литровые жестяные банки бензина. Пробивая верх трехгранным пробойником, они подавали их на крыло самолета. К концу заправки у самолета скапливалась целая гора таких банок. Их доставляли на плечах, на коромыслах за многие сотни километров. Бензин был на вес золота. Его приходилось импортировать из-за границы. Своего бензина в Китае не было.

Уже три месяца воевали советские летчики-добровольцы в небе Китая. Смелость и отвага, отличное летное мастерство, чувство высокой ответственности за оказанное Родиной доверие обеспечивали нашим летчикам-истребителям победу в жесто-

ких воздушных сражениях с превосходящими по численности прославленными японскими асами. Бомбардировщики, используя внезапность, высокие качества советских самолетов, мастерство летного состава, наносили сокрушительные удары по японской авиации и на земле, по кораблям на Янцзы и другим объектам.

Японская авиация несла значительные потери в самолетах и в летном составе. Пал и моральный дух японских асов. Япония вынуждена была увеличить выпуск своих новейших истребителей И-96, а также закупать самолеты за границей.

В НЕБЕ ТАЙВАНЯ

22 февраля 1938 г., под вечер, в канун 20-й годовщины Красной Армии всю нашу группу перевели на аэродром Наньчана, где базировались остальные советские летчики-добровольцы. Сколько месяцев мы уже летали в небе Китая, сколько вылетов и сражений провели, скольких боевых друзей потеряли, а все вместе еще не собирались.

— Не иначе как китайское командование и наше руководство хотят в честь праздника грандиозный банкет закатить, — сказал Г. Карпенко перед вылетом.

Садимся в Наньчане. Аэродром ровный, сухой, по сравнению с ханькоуским огромный. Взлетай в любом направлении прямо со стоянки. С вечера подготовили самолеты. Поздно вечером командир группы Ф. П. Польшин строго секретно, только летному составу поставил боевую задачу. Мы должны вылететь на рассвете и нанести бомбовый удар по японской авиационной базе у г. Тайбэя на о-ве Тайвань. Вначале нам даже показало, что командир ошибся. До Тайваня и обратно путь не близкий, а по маршруту — сплошные горы и широкий пролив. Но оказалось, Ф. П. Польшин и П. В. Рычагов, основываясь на разведывательных данных и учитывая просьбу китайского командования, уже разработали детальный план этой операции.

Для сокращения дальности полета предполагалось лететь по прямой, через горы, на наиболее выгодной для расхода горючего высоте (4500—5500 м) и скорости. На обратном пути посадка в горах для дозаправки на аэродроме у г. Фучжоу. По сведениям китайского командования, в район Тайбэя доставлено по морю значительное количество японских и иностранных самолетов в контейнерах. На аэродроме производилась сборка самолетов и формирование авиачастей для отправки на фронт. Аэродром Тайбэя японское командование считало глубоким тылом и главной авиационной базой. На нем были созданы запасы горюче-смазочных материалов, склады имущества и мастерские. Японцы чувствовали себя на острове в полной безопасности, не допуская даже мысли о налете китайской авиации.

План П. В. Рычагова и Ф. П. Польшина был рассчитан на внезапность, скрытность, дерзость, на высокое мастерство летчиков-бомбардировщиков.

23 февраля 1938 г., задолго до рассвета, летчики подготовили все расчеты, техники подвесили бомбы, проверили оборудование и вооружение. Ф. П. Польшин четко разъяснил порядок выполнения задания всеми экипажами, обратил особое внимание на трудности: необычная дальность полета, необходимость лететь на большой высоте без кислородного оборудования, полет над проливом (плавсредств на самолетах не было). Он подчеркнул: над целью действовать самостоятельно, дерзко, решительно; после бомбометания использовать пулеметы, расходовать по наземным целям не менее половины боекомплекта. Об аэродроме в районе Фучжоу известно лишь, что он очень мал и в горах найти его нелегко. Порядок взлета обычный: первой поднимается наньчанская группа, за ней наша. Следует общей колонной. Взлет в 7.00.

Все ясно. На аэродроме еще раз проверяем заправку самолета горючим, боеприпасами, водой, уточняем с Гришей Лакомовым свои записи в боржурналах.

Занимается рассвет. Над сопками стелется утренняя дымка. После взлета наньчанская группа долго не могла собраться я лечь на курс — искали ведущего в воздухе. Ф. П. Польшин решил идти на цель самостоятельно, не тратя время на сборы. Используя размеры наньчанского аэродрома, наша группа взлетела строем в развернутом левом пеленге и после первого левого разворота ведущего сразу легла на курс. Предрассветная сизая дымка с восходом солнца исчезла. Внизу нагромождение гор с темными узкими долинами, обрывами и пропастями, здесь благополучная посадка исключалась. Высота уже 5000 м, а ведущий упорно поднимается вверх. Строй растянулся. Наконец на высоте 5500—5600 м перешли в горизонтальный полет. Голова начинает плохо соображать, стучит в висках, кровь приливает к лицу, реакция на положение самолета, его отставание замедляется. Делаю глубокие и продолжительные вдохи, строже слежу за своим самочувствием и всего экипажа. Отвечают бодро: «Все в порядке, командир!» Впереди кончаются горы, а с ними и суша. Наши самолеты как бы повисают з пустоте, одно белое, одноцветное пространство, без неба и земли. Только самолет ведущего маячит в этом белесом мареве. Через несколько минут на востоке появляется темная полоса. Она как бы поднимается из белой пелены океана, приобретая очертания берегов, а затем и всего острова.

Восточная сторона острова с юга на север, насколько хватает глаз, закрыта сплошным покрывалом облаков, уходящим в океан. Верхний край облачности значительно ниже высоты нашего полета. Передние клинья облаков уже застилают горы вокруг Тайбэя. Неужели цель закрыта? Бомбить по расчету вре-

мени — можно ошибиться и не выполнить задания, идти вниз и определять высоту нижней кромки облаков рискованно. Сверху видно, как окружающие горы уже закрывает облачность. Ведущий начинает пологое снижение. Все самолеты подтягиваются и находят свое место в строю.

Ведущий делает маневр, заходит на цель с севера. Проходим по краю облачности. Цель открыта, как на картинке. Японских истребителей в воздухе нет. Зенитки не стреляют. Бросилась в глаза четкая планировка улиц, дорог и зданий в городе и у аэродрома, яркая зелень садов. На аэродроме шла спокойная работа. Японцы нас не ждали. Самолеты стояли четкой линией в два ряда. У ангаров большие контейнеры, около них самолеты без крыльев. За ангарами белые бензобаки, складские помещения и ряды других зданий.

Один за другим заходят наши самолеты на цели, из их люков вылетают сериями крупные бомбы, из контейнеров — мелкие, осколочные. Цели накрыты точно. Штурманы и воздушные стрелки открывают пулеметный огонь по целям на аэродроме. Затем со снижением мы уходим в сторону пролива, оставляя за собой огромные столбы огня и дыма. Ни один японский истребитель не поднялся в воздух. Разрывы зенитных снарядов появились в небе, когда все наши самолеты были уже за пределами досягаемости.

В этом полете, как и в предыдущих, была достигнута полная внезапность нанесения удара, что обеспечило успешное выполнение задания без потерь с нашей стороны. И в этом была большая заслуга организаторов операции — П. В. Рычагова, ведущего группы Ф. П. Польшина, его штурмана Ф. Федорука.

На обратном пути пересекли пролив, снова летим над горами. Ищем аэродром, горячее на исходе. До Наньчана не долететь.

Ведущий очень точно вывел группу на аэродром — узкую полоску относительно ровной земли в долине между гор. Планирование на посадку больше напоминало скольжение на лыжах по склону горы. Мы едва не касались колесами торчащих камней и валунов. На аэродроме были самолеты наньчанской группы. Они, достигнув пролива, вернулись назад, израсходовав слишком много горючего. Два самолета, задрав хвосты, стояли на носу. Увлеченные при посадке обманчивой зеленью травяного покрова аэродрома, они попали в трясины. Посадочных или **запретных** знаков опасных зон на летном поле китайцы выставить не догадались.

На границе аэродрома уже стояли кучи жестяных 20-литровых банок с бензином. Их принесли ночью китайцы. Быстро заправившись бензином, наша группа поднялась в воздух, взяв курс на Ханькоу. Кислородное голодание на высоте прошло. Успех полета в день праздника Красной Армии дал нам новый прилив сил.

Четким, сомкнутым парадным строем мы пролетели над Ханькоу, над своим аэродромом, как на воздушном параде над Москвой. Довольный ведущий в полете показывает мне большой палец. В этот день мы находились в воздухе более семи часов. Отлично выполнили задание. Садись в трудных условиях в горах, и все вернулись на базу.

Вечером ехали в автобусе с аэродрома через иллюминированный огнями город. Праздничная, ликующая демонстрация китайского населения с фонариками, драконами, масками сплошным потоком двигалась по центральной улице, выкрикивая радостные непонятные слова, лозунги. Слышим слова:

— Тайвань! Победа китайской авиации! Китайская авиация бомбила Тайвань!

Это кричит наш переводчик Ван в автобусе. С чувством большой гордости мы сознаем свою причастность к этому радостному событию китайского народа. Разящий меч советских летчиков-добровольцев настиг японцев и в глубоком тылу. Ради этого мы находились здесь, на китайской земле, выполняя свой интернациональный долг.

По китайским сведениям, на аэродроме Тайбэя сгорело 40 самолетов, кроме находящихся в контейнерах. Сгорел трехлетний запас горючего.

Налет на Тайвань произвел в Японии сильный переполох, вызвал беспокойство. Японское правительство отдало под суд начальника военно-воздушной базы, сместило губернатора острова, а комендант аэродрома покончил жизнь самоубийством (сделал себе харакири). Японское командование убедилось, что китайская авиация может не только успешно отражать налеты японской авиации, но и наносить сокрушительные удары по их важнейшим военным объектам, в том числе в глубоком тылу.

Китайское правительство, видя успехи советских летчиков-добровольцев, их героизм, самоотверженность в борьбе против японских агрессоров решило полностью отказаться от услуг иностранных волонтеров-наемников, не оправдавших своего назначения. Получая высокое вознаграждение, они не сделали ни одного боевого вылета.

На аэродроме Ханькоу было несколько летчиков-наемников, в основном англичане и американцы. Никакой боевой авиационной единицы они не составляли. Их самолеты были устаревших конструкций и разные по назначению. Стояли они при въезде из города на аэродром, у пункта связи. Летчики приезжали на аэродром к самолетам редко и поздно, к середине дня. Если тревога заставляла волонтеров у своих самолетов, они быстро уезжали на машине в город, в международный квартал, под защиту крыш посольств, на которых были нарисованы флаги их

государств. Самое спокойное место. Попыток взлететь для отражения налета японской авиации или выйти из-под удара они не предпринимали. В связи с частыми налетами японцев на аэродром Ханькоу некоторые летчики стали отодвигать свои самолеты подальше от города. Недалеко от стоянки моего самрлета поставил свой «Вулти» американский летчик, оказавшийся коммивояжером. Ему нужно было продемонстрировать высокие летные качества своей машины и заключить выгодную сделку на их закупку в США. Американец с упоением расхваливал свой самолет китайцам, загружая его не бомбами, а бидонами с водой.

Самолет «Вулти» — одномоторный моноплан с низко расположенными крыльями, коротким бочкообразным фюзеляжем и скоростью не больше 130 км в час. При полете его винт издавал пронзительный звон, сотрясавший воздух. «От одного такого самолета у всех японцев ноги будут дрожать!» — смеялись мы. При заходе на посадочную полосу с боковым ветром летчик не справился с управлением, снес шасси, и самолет пополз на фюзеляже по грунтовой полосе.

Представители китайского командования, не подъезжая к самолету, уехали с аэродрома. На освободившуюся стоянку «Вулти» подрулил другой американский летчик на двухмоторном самолете «Мартини». И летчик и самолет были повнушительнее, скорость около 140 км в час. Летчик все требовал подвоза к самолету разных боекомплектов бомб. Накопил их штабеля. Копался в самолете, подвешивал и снимал бомбы, потом подолгу не появлялся на аэродроме. Слетал один раз в новую столицу Китая — Чунцин. При очередном налете японская бомба угодила в самолет «Мартини». Наши самолеты и на этот раз до налета ушли из-под удара.

Однажды в феврале при объявлении воздушной тревоги, еще до нашего взлета, неожиданно от пункта связи поперек поля суматошно взлетел английский самолет «Гладиатор» — моноплан с расчалками, поддерживающими крылья через стойку на фюзеляже. Что его вынудило взлететь, неизвестно. Посередине летного поля самолет резко подскочил в воздух, затем, как козел, забодал мотором землю, перевернулся несколько раз с мотора на хвост и крыло. Летчик погиб. После этих случаев и нашего полета на Тайвань иностранные летчики-наемники с аэродрома Ханькоу исчезли.

Ханькоу с высоты полета представлял странное зрелище. На крышах зданий иностранных посольств в международном квартале, заводов иностранных концессий и других домов, принадлежащих иностранцам, были опознавательные знаки — государственные флаги Англии, США, Германии, Италии и других «невоюющих» стран. Японцы не бомбили эти объекты. На них не упала ни одна бомба. Даже корабли других стран, в том числе военные, свободно пересекали на Янцзы японо-китайскую

линию боевого соприкосновения под своим флагом, переходя из одной боевой зоны в другую и обратно. В то же время были случаи обстрела самолетов китайской авиации зенитной артиллерией с военных кораблей, принадлежащих иностранным державам.

Ограниченность аэродромной сети на всей территории Китая, отсутствие запасных аэродромов и посадочных площадок затрудняли маневренность авиации, усиливали опасность полетов на полный радиус, привязывали истребителей к «своим» аэродромам. К этому можно добавить отсутствие каких-либо средств технического обслуживания самолетов и аэродромов, средств связи, метеообеспечения. Всю организацию боевой деятельности китайской авиации надо было начинать с азов. Наши советники, руководители групп летчиков-добровольцев и сами добровольцы учили китайцев своим личным примером, где бы они ни находились.

Наши летчики показывали образцы мужества и самоотверженности, служили примером для китайских летчиков, для всего китайского народа. Они учили не бояться врага, а искать боя с ним, несмотря на его превосходство. В воздушных сражениях советские летчики полностью развеяли миф о непобедимости японской авиации, подвергнув жестокому разгрому лучшие авиаэскадрильи противника: «Четыре короля воздуха», «Воздушные самураи», «Кисарадзу», «Сасебо».

На 1 мая 1938 г., по неполным данным, китайская авиация сбита и уничтожена на аэродромах 625 японских самолетов, потопила 4 и повредила 21 японский военный корабль, нанесла другие потери в живой силе и технике, уничтожила ряд важных военных объектов.

Боевые действия советских летчиков-добровольцев укрепили моральный дух создаваемой китайской авиации, подняли обороноспособность китайской армии, веру в победу над японским агрессором.

Только 29 апреля 1938 г., в день рождения японского императора, при попытке нанести ответный бомбардировочный удар по Ханькоу японская авиация потеряла в жестоком воздушном сражении 21 самолет. Остальные обратились в паническое бегство.

Командование советских летчиков-добровольцев во главе с П. В. Рычаговым, зная о готовящемся налете, заранее перебазировало истребители с аэродрома Наньчана в Ханькоу и провело соответствующую подготовку к предстоящему бою. Наши летчики-истребители дрались самоотверженно и показали свое полное превосходство над лучшими, отборными японскими авиасоединениями как в моральном отношении, так и в летном мастерстве. В этом сражении наши летчики потеряли двух боевых товарищей. За такой «подарок» японский император снял с должности несколько высших чинов военно-воздушных сил. Бла-

годарность китайского населения советским добровольцам была беспредельной.

После удара по японской авиабазе на о-ве Тайвань в течение марта -и апреля 1938 г. наша бомбардировочная группа наносила успешные бомбовые удары по японским военным кораблям на р. Янцзы, по скоплению японских войск на железнодорожных станциях, по войскам противника на полях сражений в Северном Китае и другим целям. Постепенно у летчиков-добровольцев накапливался боевой опыт. Тем временем подготавливались запасные аэродромы, улучшалось материальное обеспечение полетов. Прибывало новое пополнение летчиков-добровольцев.

Стали формироваться авиаэскадрильи из китайских летчиков, действующие на советских самолетах. Их приобщение к боевой работе шло намного успешнее во время совместных с советскими летчиками вылетов. Китайские летчики воевали смелее и увереннее, постепенно повышая свое боевое мастерство, зная, что советские летчики не оставят их в беде в самые тяжелые минуты. В совместных воздушных сражениях крепло и закалялось их боевое содружество.

28 апреля 1938 г. на аэродроме Ханькоу Ф. П. Польшин в присутствии комиссара Петрова обратился ко мне:

— Наша группа в ближайшие дни возвращается на Родину. Мы решили направить вас первым. Воевали вы отлично. По пути перегоните самолет наньчанской группы на аэродром Ланьчжоу в ремонт, летчик заболел. Оставлять самолет здесь нельзя, может быть налет японцев. Да у вас, наверно, сын уже пешком под стол ходит, пока отец воюет? Вот и летите! — добавил он.

— Я воевал вместе с вами, хотел бы и возвращаться вместе, — ответил я.

— Ничего, летите первым, а мы следом, как будет возможность. Привет Родине! — сказал Польшин.

Утром начал готовиться к вылету с наньчанским экипажем. Прощаюсь с боевыми товарищами, со своими неразлучными друзьями на земле и в воздухе — штурманом Гришей Лакомовым и воздушным стрелком Каверзиновым, с Польшиним и Петровым. Жаль расставаться.

До вылета еще полчаса. Вдруг раздается крик: «Тревога!» Ожидается налет японцев. Командир торопит меня вылетать до наших бомбардировщиков. Быстро взлетаю. Убеждаюсь на взлете, что на самолете есть неисправности: указатель скорости дает обратные показания, связи с экипажем нет. Садиться под удар японцев нельзя. Решил присмотреться к показаниям приборов, сверить их и лететь на Ланьчжоу. Моторы работали хо-

рошо. С половины маршрута облачность сомкнулась сверху и снизу. Надо возвращаться в Ханькоу. Длительное время шли в облаках. По расчету времени я начал их пробивать. Спихватился, высота на 500 м ниже окружающих аэродром гор. Набираю в облаках безопасную высоту и через четыре с половиной часа после взлета снова возвращаюсь на аэродром Ханькоу. Он весь изрыт воронками от японских бомб. Пахнет горячей резиной, бензином, всюду лежат обломки сбитых японских самолетов. В мое отсутствие произошло жестокое воздушное сражение, японские самураи потерпели сокрушительное поражение. Мой самолет отремонтировали (отсоединили крылья, сменили резиновые шланги к трубке Пито), и на второй день я перегнал его в Ланьчжоу. До Хами уже летел на самолете ДБ-3, который пилотировал мой однокашник по выпуску из летной школы — летчик Ульянов.

Из Хами до Алма-Аты мы летели на самолете ТБ-3. Авиатрасса Алма-Ата — Ланьчжоу стала оживленной, аэродромы приводились в порядок, налаживалось техническое обслуживание. На трассе было больше наших специалистов.

Командир ханькоуской группы Ф. П. Полюнин провел в Китае еще год в качестве руководителя авиатрассы Алма-Ата — Ланьчжоу. Он обеспечивал перегонку самолетов, перевозку военной техники и перелет советских летчиков-добровольцев для оказания помощи китайскому народу. Ф. П. Полюнин заслужил глубокое уважение и любовь всех, кому пришлось работать и воевать под его руководством.

В солнечный летний день 1938 г. я с товарищами, воевавшими в Китае и Испании, вошел в зал Кремлевского дворца. Секретарь Президиума Верховного Совета СССР попросил:

— Товарищи, Михаил Иванович Калинин хорошо знает, что у вас очень много сил, энергии. Пожалуйста, не жмите ему очень сильно руку!

С чувством глубокого волнения мы получили из рук Всеобщего старосты высокие правительственные награды за успешное выполнение своего интернационального долга. Мы снова были готовы выполнить любое задание Родины.

Коротко об авторе: Я. П. Прокофьев — генерал-майор авиации в отставке. Родился в 1909 г. в деревне Пальцево бывшего Вышневолоцкого уезда Тверской губернии (ныне Бологоевский р-н Калининской обл.) в семье крестьянина-бедняка. Рано начал трудовую деятельность. Член КПСС с 1930 г. После окончания в 1933 г. школы военных летчиков получил назначение в 23-ю тяжелобомбардировочную авиаэскадрилью при Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского. В 1937—1938 гг. Я. П. Прокофьев добровольцем воевал в Китае против японских захватчиков. С первого и до последнего дня Великой Отечественной войны был на фронте в должности командира авиаполка, участвовал в обороне Одессы, Севастополя, Северного Кавказа, в освобождении Украины, Румынии, Венгрии, Чехословакии от немецко-фашистских захватчиков. Лично совершил 200 боевых вылетов. После войны занимал различные командные должности в Советской Армии.

МОСКВА — ХАНЬКОУ

(Записки летчика-бомбардировщика)

Весна 1938 г. Вот мы и в Москве. Наконец-то будет решено, куда нам ехать — в Испанию или Китай, наконец исполнится мое заветное желание стать добровольцем.

Время тянулось долго в ожидании комиссии, которая должна была определить нашу дальнейшую судьбу. Хотя все мы прошли хорошую летную подготовку под руководством опытного командира Т. Т. Хрюкина (ему уже пришлось воевать в Испании), но все равно волновались — возьмут или не возьмут.

Отборочную комиссию возглавлял комкор Я. В. Смушкевич. Я познакомился с ним еще в Витебске, где он командовал бригадой. На комиссии уже побывали многие товарищи: М. Бруницын, Г. Велигуров, Зубков, Максименко, Усов, Н. Зуб и др. Все они выходили радостные и веселые, сразу было видно, что их зачислили в списки для поездки.

Но вот настала моя очередь. Меня спросили, готов ли я помочь китайскому народу. Естественно, ответ мой был утвердительным. Мне сказали, что направляют в Китай. Обрадованный, я выскочил из комнаты, меня окружили товарищи, посыпались поздравления.

После летчиков комиссию проходили наши техники и стрелки-радисты. Все они получили достаточную летную тренировку и были готовы к выполнению предстоящего ответственного задания.

Для перелета нашей группы из Алма-Аты в Китай был выделен самолет ТБ-3. По своему назначению — это тяжелый бомбардировщик с четырьмя двигателями, но на сей раз он был специально приспособлен для перевозки людей. Нашу группу возглавлял Т. Т. Хрюкин.

Первую посадку сделали на площадке вблизи Кульджи, в пров. Синьцзян. Здесь мы оставались совсем недолго. Заночевали уже в Шихо. Площадка в Шихо оказалась просто ровным полем с выложенным посадочным знаком «Т». По нему определяли, лететь дальше или нет: если знак выложен ровно, можно лететь к следующему пункту, если разорван, нужно производить посадку.



А. И. Пушкин

Рано утром подъем. После легкого завтрака мы двинулись дальше на восток. Очередная посадка. Это уже аэродром Хами в той же провинции Синьцзян. Аэродром был перевалочной базой для дозаправки самолетов, следующих по трассе. Нам предстояло лететь в Ланьчжоу. Здесь пришлось задержаться на несколько дней, показавшихся бесконечными. Вокруг аэродрома местность унылая, однообразная, отдельные кустики, деревья, а дальше — песок и глина. Пыль, поднятая взлетевшим самолетом, долго не оседала. Жили мы в глинобитных домиках с очень скудной обстановкой. Хами больше походил на горное селение. Автомобилей не было и в помине. В город ходили пешком и поэтому хорошо ознакомились

с его жизнью. Нас поразила нищета китайского населения.

Время тянулось томительно медленно, ждать было невозможно, хотелось скорее приступить к настоящей работе. Часть наших товарищей уже улетели дальше. Нас оставалось человек 20. А попутного самолета все не было. Каждый день шли на аэродром и справлялись, когда же наконец тронемся в путь.

И вот за нами прибыл самолет ДБ-3А, как и ТБ-3 переоборудованный для транспортировки людей. Погода стояла теплая. Нельзя сказать, что полет оставил у нас приятное впечатление. Самолет был набит битком. Было душно, сильно болтало. Но все обошлось. Благополучно добрались до места нашего назначения. Отсюда уже полетим на боевых самолетах на фронт.

В Ланьчжоу началась жизнь в новых условиях. Надо было подготовить самолеты СБ к предстоящим боям. На них уже летали наши летчики-добровольцы, которые теперь возвращались в Советский Союз. Работы хоть отбавляй — произвести ремонт планера, на некоторых самолетах заменить моторы. Все трудились не покладая рук. На аэродроме задерживались дотемна. Мне пришлось вместе с Н. Зубом, оказавшимся хорошим слесарем, собирать из трех самолетов два. Много занимались клепальной работой. Клепать, как правило, приходилось нижнюю часть фюзеляжа — многие самолеты совершали посадку без выпуска шасси. Из-за отсутствия пневматических молотков все

делали вручную. Вот где пригодилась гражданская специальность токаря, слесаря. Часто выручала смекалка. Поначалу мы думали, что наши вновь собранные самолеты будут тяжелее заводских. Оказалось наоборот, они были очень легкие, как говорится, «летучие».

Для охраны самолетов мы выставляли свой караул, вооруженный пистолетами ТТ. Часто можно было наблюдать такую картину: стоит часовой-китаец и с ним рядом часовой в гражданском платье — русский.

Ланьчжоу занимал в то время немалую площадь; промышленных предприятий, больших или средних, в городе не было. Да и аэродром был построен на месте старого кладбища и расширялся очень медленно. Автомашин или землеройной техники не было, все делалось вручную, землю переносили корзинами, которые подвешивались на коромысло. Со стороны рабочие казались выносливыми. Одевались плохо, ходили в тапочках, сшитых из материи, другой обуви у них не было.

Рабочие выполняли работу под наблюдением надсмотрщиков, которые нещадно били их палками за малейшую провинность. А ведь человек мог медленно работать и от усталости, и от недоедания. Увидев как-то избивание рабочих еще на аэродроме Шихо, мы сказали надсмотрщику, что нельзя так обращаться с людьми. Он ухмыльнулся в ответ, отошел в сторону, а затем снова принялся за свое. За время пребывания в Китае с таким отношением к рабочему человеку нам приходилось сталкиваться неоднократно.

Партийные собрания мы проводили регулярно, хотя они больше походили на деловые совещания, из-за того что за нашими действиями очень внимательно следили приставленные к нам китайские переводчики. Бывало, только началом партийное собрание, как выставленные нами наблюдатели предупреждают о приближении переводчика. Тогда слово берет Т. Т. Хрюкин и начинает говорить официальным тоном, будто проводит служебное совещание. И так было все время. Китайцы часто говорили: «Мы знаем, кто такой мистер Андреев. Это ваш командир. А вот этот, маленького роста, кто он? Начальник штаба?» Действительно, «мистер» Андреев (псевдоним Хоюкина) был нашим командиром, а начальником штаба был Юшпрах, на самом деле являвшийся комиссаром.

Приближался день окончания работ. Можно было уже лететь на фронт. Стали формировать экипажи. Было решено, что те, кому не достанется самолета, поедет до Ханькоу поездом.

Перед отлетом группы были проведены летные тренировки. Они были абсолютно необходимы, поскольку мы уже давно не летали. Каждый летчик тренировался на том самолете, на котором ему предстояло воевать. Самолетов не хватило Велигурову, Зубкову и некоторым другим товарищам. Им-то и пришлось ехать на поезде. Они доехали до г. Сиани, где должны были

сделать пересадку. Но получилось так, что, пока они ехали, мы сумели отремонтировать дополнительно еще два самолета. И тогда им была послана телеграмма с приказом вернуться обратно для перегонки самолетов.

Наконец все готово к отлету. В каждом самолете кроме экипажа в кабине вместе со стрелком-радистом находился еще техник. Во главе группы летели Т. Т. Хрюкин со штурманом И. С. Суховым. Первая посадка для дозаправки была на аэродроме Саньян.

В Ханькоу прибыли к исходу дня 16 мая 1938 г. После посадки зачехлили самолеты и отправились в клуб, где нам предстояло прожить не один день.

Несколько дней мы приводили в порядок материальную часть, изучали район боевых вылетов. На картах, которые нам выдали, все надписи были сделаны на китайском языке, понять их мы, конечно, не могли, оставалось только догадываться и ориентироваться по конфигурации рек.

Здание, где мы жили, находилось на берегу Янцзы. На набережной размещались консульства различных государств, которые мы распознавали по флагам. В нашей гостинице был кинозал, через день там показывали советские и иностранные фильмы. На втором этаже нам отвели большую комнату для отдыха. К потолку были подвешены вентиляторы, над каждой кроватью — марлевый полог. В столовой официантами работали китайцы. Пищу готовили русскую, и сервировка стола была для нас тоже привычной.

Воздушных тревог пока не объявляли, противник был далеко. В городе война не особенно чувствовалась. Глядя на жителей, трудно было поверить, что военные действия идут не первый месяц. Торговцы регулярно получали товары из Сянгана и других южных городов. В городе жили русские белоэмигранты, которые занимали целые улицы. Многие из них вели торговые дела.

В центре города, по левому берегу реки, располагались богатые кварталы, на окраинах в крайней нищете жила беднота. По улице ходить было невозможно. Моментально нас окружала толпа оборванных ребятишек, которые просили денег, приговаривая: «Папы нет, мамы нет, кушать нечего». От нищих не было отбоя. Пытались обратиться к полицейскому, он только ухмылялся.

Военные условия требовали постоянной бдительности. Кое-кто из торговцев, к которым мы обращались за покупками, видимо, были вражескими агентами. Они пользовались случаем, чтобы выведать у нас кое-какие сведения. Как-то мы решили купить автоматические многоцветные карандаши. Зашли в мага-

зин русского купца; спросили, есть ли такие карандаши. Хозяин ответил, что есть, недавно получил из Сянганя, но цен пока не знает. И попросил написать на коробочках, в которых были упакованы карандаши, наши, фамилии. Мы поставили на коробочках определенные знаки, не указав фамилий, хотя в Китае мы воевали под псевдонимами. Например, у меня в экипаже все было с «птичьими» фамилиями: Сорокин, Ласточкин, Орлов. Через два дня мы зашли в магазин и получили свои карандаши. А немного позже, с приближением японцев к Ханькоу, выяснилось, что этот торговец был вражеским шпионом.

19 мая 1938 г. состоялся первый вылет нашей группы на боевое задание. В этом полете я не участвовал. На моем самолете оказался неисправным один мотор. Всего вылетело 12 самолетов с заданием бомбить переправу японских войск, наведенную через Хуанхэ. Мне было приказано прибыть на аэродром дозаправки, на котором наши самолеты, возвращаясь, должны были совершить посадку для пополнения запасов горючего. Выделили мне легкий одномоторный американский самолет, переводчика и китайского летчика. Мы перелетели на указанный аэродром. Там я подготовил все средства заправки и стал ждать своих. Их все не было. Явился переводчик и передал для меня приказ следовать самостоятельно по железной дороге в Ханькоу в сопровождении китайского солдата. Переводчик на том же самолете, на котором мы прилетели, должен был отправиться на другой аэродром, где уже сели наши самолеты. Дело в том, что они попали в трудные метеоусловия и были вынуждены произвести посадку в разных местах, кто на колеса, кто прямо на фюзеляж, не выпуская шасси.

Переводчик улетел, а я с китайским солдатом отправился пешком на железнодорожную станцию. Идем по дороге, мой сопровождающий предлагает мне сесть на рикшу, но я отказываюсь. Прибыли на станцию, поезда еще нет. Солдат ушел, дав понять, чтобы я его ждал. Через некоторое время он вернулся и знаками позвал следовать за ним. На платформе полно народу, гвалт.

Появляется поезд. Он приближается к станции, и я слышу звон колокола. Все бросаются к вагонам, начинается давка. Каждый стремится попасть в вагон первым, люди лезут не только в двери, но и в окна, невзирая на отчаянную ругань полицейских. Мы с солдатом направились к почтовому вагону. Мне лично было все равно, где ехать, лишь бы поскорее добраться до своих. Голова гудела. Мой солдат что-то быстро говорит, провожая меня в вагон. На меня обращены все взоры, оглядывают с ног до головы, кто серьезно, кто с улыбкой. Мне дали стул и я сел. Очень хотелось есть, страшно мучила жажда.

Наконец наше путешествие кончилось. Приехали в Ханькоу. На платформе такой же гвалт и шум, как и везде. Это и понятно: население бежало из районов, захваченных японцами. Сол-

дат нашел военную машину и на ней доставил меня в клуб, где размещалась вся наша группа.

Товарищи, встретив меня, долго не отпускали, расспрашивали о моем путешествии. Тут же мне поведали печальную новость: во время первого вылета нашей группы погиб экипаж, где летчиком был Жора Велигуров. Эта весть острой болью отозвалась в сердце. Я хорошо знал Жору. Мы дружили семьями, жили в одном подъезде, и наши жены были подружками. Как сообщить жене о смерти мужа...

Первые жертвы в бою как-то особенно тягостны для оставшихся в живых. Потом многое меняется, и люди стремятся меньше поддаваться своим чувствам.

Мысленно представляю себе могилу Велигурова (он похоронен в районе г. Аньцина), так хочется пойти и положить на нее цветы. Ведь он погиб вдали от Родины, во имя борьбы со злейшим в то время врагом — японским милитаризмом. Сколько таких могил оставили мы на китайской земле!

И вот наступил день, когда мы тремя самолетами должны были нанести бомбовый удар по переправе японских войск через Хуанхэ в районе Сиани. Это был мой первый боевой вылет.

Я летел правым ведомым. Погода стояла неважная, низкая облачность, шел дождь. Мы вылетели в середине дня, взяв курс на север. Еще до подхода к цели увидели большое скопление войск около переправы. Ведущий направил свой самолет на цель, мы последовали за ним. Начала бить зенитная артиллерия противника. Высота 1200—1500 м. Что такое зенитный огонь, мы и представления до этого не имели. Даже звук от разрыва зенитных снарядов раздавался в кабине. Сбросили бомбы точно на цель, и неожиданно попали в облака. Я потерял из виду своего ведущего и, боясь столкновения с ним, стал набирать высоту. Однако там облачность была еще плотнее. Перед тем как войти в облака, мы начали разворот вправо. Развернувшись на 180° и выйдя из облаков, я не нашел ведущего. Понял, что остался один. Нужно идти домой, на свой аэродром.

Идя по расчетному курсу, я надеялся увидеть своего ведущего. Но погода ухудшилась, пошел дождь, видимость стала хуже. И тогда я решил произвести посадку на первом же запасном аэродроме. Здесь мы переждали дождь и затем вылетели на основной аэродром.

При тщательном разборе этого полета были отмечены все положительные и отрицательные моменты в действиях каждого экипажа. Полет проходил в трудных метеоусловиях и, несмотря на сложность обстановки, в целом кончился успешно. Все бомбы попали точно в цель, японская переправа была разрушена.

Для каждого из нас начались обычные боевые будни. Экипа-

жей было больше, чем самолетов, поэтому на боевые задания мы летали через день.

Боевых вылетов было много. Летали различными группами, по пять, девять и десять самолетов. Японское командование вело боевые действия против китайской армии в основном вдоль больших рек и дорог. Однажды наша группа получила задание нанести бомбовый удар по скоплению кораблей на Янцзы у г. Аньцина. Задание должно было выполнять группа из двух пятачек под общим командованием Хрюкина. Первую пятерку вел сам командир, я шел справа от него, М. Брусницын — слева, а еще левее — Москаль. Полет проходил, как всегда, без сопровождения истребителей. Мы уже заранее знали, что нам предстоит встретиться с японскими истребителями и преодолеть зону зенитного огня. (Японские корабли на Янцзы находились под прикрытием зениток.)

Полет проходил на высоте 5500 м. Погода благоприятствовала выполнению задания, и мы успешно вышли в район цели. И здесь нас ожидали неприятности. Сначала нас атаковали истребители. Потом начался плотный зенитный огонь. После того как мы отбомбились, нам опять пришлось отражать атаки истребителей. Мы шли плотным строем, прикрываясь интенсивным пулеметным огнем. Несмотря на это, паре японских самолетов удалось прорваться сквозь наш заградительный огонь и зайти в хвост первой пятерки. Стрелки-радисты нашей группы вели огонь из своих пулеметов. Один самолет противника открыл стрельбу по второму ведомому первой пятерки, которой командовал лейтенант Москаль. Это был очень скромный и хороший товарищ. Юность его была нелегкой. Он голодал, беспризорничал, но мечта стать летчиком помогла ему найти верный путь в жизни. Он добровольно поступил в летную школу. Казалось, он был создан для неба. И вот сейчас на моих глазах его самолет, атакованный японским истребителем, стал отставать от группы. Выпали из гнезд шасси — совсем плохой признак. Прикрыть отстающий самолет было некому — мы шли, как я уже говорил, без истребителей. Самолет Москаля, снижаясь, пошел в сторону гор. Может быть, он пытался затеряться на их фоне. Группа была вынуждена уйти, хотя нам было жаль терять товарища.

Потом до нас дошли слухи, что где-то в горах, в этом районе, разбился русский самолет.

...Часто нам приходилось летать на разведку, особенно для выяснения погоды в районе предстоящих боевых действий наших самолетов, так как официально такой информации мы не получали. Летали мы в одиночку, без прикрытия, поэтому приходилось все время хитрить, чтобы незаметно подойти к территории, занятой противником. Тогда радиолокаторов еще не было, самолет определяли визуально и по шуму моторов. Выполняя полет вдоль реки, я искал окно в облаках, входил в него и шел за облаками по расчету времени к противнику. Обследовав район, я

опять, строго выдерживая курс и время, находил окно, нырлял теперь уже под облака и по реке шел домой на аэродром. Такой полет был связан с риском. Вокруг были горы, незначительный просчет мог привести к гибели экипажа, но иного выхода не было. В таких случаях на долю штурмана выпадало много работы. Не зная своего летчика, любой штурман отнесся бы к подобным действиям с опаской. Однако риск был оправдан.

Шла война. Японцы наступали вдоль Янцзы от Нанкина на запад, в сторону Ханькоу. Продвинувшись вдоль реки, они заняли портовый город Аньцин.

...Это произошло в июле 1938 г. Меня вызвал Т. Т. Хрюкин и сказал:

— Завтра поведете группу на боевое задание. С вами пойдут четыре китайских экипажа. Конкретное разъяснение получите перед вылетом.

Утром мы вылетели на очередную бомбежку противника. Группу вел Хрюкин. После возвращения я сразу же получил задание, о котором шла речь накануне.

Со своим штурманом и стрелком-радистом я направился в расположение китайских экипажей, объявил, что мы вместе вылетаем бомбить аэродром.

...Запустил мотор у своего бомбардировщика и стал выруливать. На этот раз взлетать нужно было с другого конца взлетно-посадочной полосы, оттуда, где находились самолеты с китайскими летчиками. Поставил самолет посреди взлетной полосы и стал поджидать, пока подойдут остальные. Смотрю — подрулили два самолета, один застрял вблизи, а пятого вообще не видно. Жестом показал готовность к вылету, получил утвердительный ответ и начал взлет. Следом мои ведомые. Но у одного не убралась шасси. Я сделал два круга и вижу, что мой второй ведомый пошел на посадку. Вместо пяти нас осталось только двое. Спрашиваю своего штурмана:

— Что будем делать?

— Смотри сам, — отвечает, — видимо, придется идти на задание двумя экипажами.

— Да, — согласился я, — пойдем вдвоем.

На том и порешили. Вижу, мой ведомый держится в строю уверенно. На аэродроме, расположенном на окраине Аньцина, базировались японские истребители типа И-96 и И-95. Не исключена встреча с ними.

Погода отличная, лишь кое-где появились небольшие облачка, а так небо безоблачно...

— Костя, курс на цель, — запросил я своего штурмана.

— • Курс 90° с набором высоты, — передал он.

Я взял курс и стал подниматься выше, чтобы выйти на цель на высоте 5 тыс. м. Это обеспечивало безопасность от истребителей И-95, которые были невысотными.

Набрав заданную высоту и увидев вдали город, аэродром и

порт, продолжал вести самолет к намеченной цели. Мой ведомый не отставал, и я был доволен. Штурман, направляя самолет точно на цель, дал несколько команд на довороты. Бомбардировщик шел точно на японский аэродром. Про себя подумал: «Молодец мой штурман, как хорошо управляет полетом!» Вдруг наш стрелок-радист доложил: •

— Вижу внизу истребители противника.

— Следи за ними и информируй, — передал я ему и продолжал полет. Я решил набрать высоту, чтобы обезопасить себя от возможного нападения противника. Высота к этому времени уже была около 6 тыс. м, а кислородных приборов нет. Стрелок-радист наблюдал за истребителями. Отбиться от них мы могли только огнем своих пулеметов. Штурман дал команду: «Так держать!» Это означало точно выдерживать режим полета. Штурман направил самолет на корабли, которые стояли в порту. Как он мне потом сказал, он учитывал, что у нас на двух самолетах было только по одной бомбе по 500 кг, а ими бомбить аэродром не эффективно. Здесь — другое дело: можно нанести противнику больший урон.

Прошло немного времени. Я почувствовал, что бомбовые люки открыты, бомбы сброшены. По нашему сигналу ведомый тоже сбросил груз. Стали разворачиваться на обратный путь. Слышу голос стрелка:

— Вижу две группы истребителей, по три-четыре самолета, которые набирают высоту и заходят снизу для атаки по нашему самолету:

— Следи за ними и будь готов вести огонь, — ответил я.

Даю команду: «Приготовиться к бою!» Радист и штурман поняли меня. Высота 6 тыс. м, трудно дышать из-за нехватки кислорода. Спрашиваю радиста:

— Видишь истребители противника?

Отвечает:

— Пока самолетов не видно, продолжаю наблюдать.

«Ну, — думаю, — оторвались от них, можно немного снизиться, лететь ведь еще далеко».

И только снизился до высоты 5500 м, как услышал голос радиста:

— Веду огонь! Отбиваю атакующих истребителей снизу, их всего только четыре.

Я услышал, как по самолету словно посыпался горох, а затем правый мотор стал давать перебои. Понял: нас атаковал противник и один мотор подбит.

— Штурман! Нас подбили, постараюсь удержаться на одном моторе, вижу отдельные облака, попробую укрыться в них.

Мой ведомый, как только увидел, что один мотор на моем самолете задымил, резко ушел в сторону, оставив нас одних.

Противник успел атаковать еще раз, но нам все-таки удалось скрыться в облаках. Через некоторое время я почувствовал, что

и второй мотор работает не в полную силу. Видно, он перегрелся и не выдерживает полета по прямой. Слежу за воздухом, истребители противника не появляются. Под нами — горы. Ясно, до аэродрома Ханькоу нам не дойти, принимаю решение лететь в Наньчан. Немного времени спустя я понимаю, что и до этого аэродрома нам не дотянуть... Что же делать? Остается одно: садиться в горах на более или менее пригодную площадку. Но что это за площадки, трудно себе представить.

Вокруг на террасах рисовые поля. Где найти подходящую площадку? А мотор чихает все чаще. Передаю команду: приготовиться к посадке на фюзеляж. Штурман повернулся в кабине боком, радист крепче ухватился за турель.

С разворота направил самолет на выбранную площадку. На ней виднеются отдельные возвышенности. Но раздумывать некогда. Погасил скорость — и только выровнял самолет от крена, как плюхнулись в воду. Оказывается — рисовое поле. Самолет немного прополз по воде и грязи и остановился. Спрашиваю:

— Ну как, живы, члены птичьего экипажа? — Стараюсь хоть немного подбодрить людей после всех переживаний.

— Ласточка жива, — отвечает штурман, — вот бока немного прижало.

— Орел жив, только лоб себе разбил... Вылезаю из кабины.

— По всей видимости, мы на своей территории, — говорю, — но нужно быть внимательными, приготовьте «охранные грамоты» и оружие.

Открываю фонарь, лезу в карман комбинезона за паспортом. Пистолет пока не достаю. Только я сунул руку в карман за «грамотой», как жители китайской деревушки, которые успели прибежать к месту нашей посадки, моментально исчезли, словно их ветром сдуло. Но увидев, что я поднял вверх лист бумаги, они осторожно приблизились к кромке рисового поля. Я посмотрел на штурмана и стрелка, тоже взобравшихся ко мне на плоскость, и приказал им достать охранные свидетельства. Среди окруживших место посадки жителей нашлось несколько военных, которые подошли к нам, прочитали бумаги и что-то сказали остальным. Китайцы заметно повеселели. Мы сошли на землю, сняли вооружение. Жители помогли забрать парашюты с самолетов и дали нам знак идти за ними. Мы тронулись в путь. Когда проходили деревню, китайцы устроили настоящий фейерверк. В воздух полетели самодельные летающие хлопушки.

Нас разместили на ночлег в доме старосты. Проснувшись рано утром, мы слышали очень громкий разговор на улице. Видимо, собралось много народу. Китайцы о чем-то спорили. Около них стояло трое носилок.

Оказалось, носилки были предназначены для того, чтобы нести нас до ближайшего города. Мы решительно отказались. В конце концов договорились так: пойдем пешком, а выделенные носильщики помогут нести парашюты и пулеметы. Мы быст-

ро управились с завтраком и тронулись в дорогу. Через 15 км, в маленьком населенном пункте, встретили какое-то кавалерийское подразделение, находившееся там на отдыхе. Сопровождающий китаец привел нас к командиру и объяснил ему, кто мы такие. Дальше уже ехали верхом.

На окраине небольшого городка мы спешили и двинулись к дому губернатора. В этот момент на площади шел какой-то митинг. После того как наш сопровождающий сообщил, кто мы такие, митинг прервался. Дальше, от площади до дома губернатора, шествовали во главе огромной колонны, которая что-то скандировала. У губернатора нам был оказан теплый прием.

Дальнейшее наше передвижение было уже более организованным. Вначале мы ехали на грузовой машине, потом — на автобусе. В пути видели массу беженцев, уходивших от японцев. Двигались они, неся на плечах весь свой домашний скарб. Автобус доставил нас в Чанша.

До Ханькоу уже добирались по железной дороге. На вокзале та же картина, типичная для страны, находившейся в состоянии войны: пассажиры штурмом брали вагоны и полиции приходилось применять оружие, чтобы навести порядок. На следующий день мы снова были в кругу товарищей.

...Уже после возвращения на базу мы узнали, что случилось с нашим ведомым. Китайский летчик, вернувшись на аэродром, рассказал, что нас атаковали семь истребителей противника — три И-96 и четыре И-95. Он видел, как наш самолет был атакован снизу и из самолета пошел белый дым. Считая, что нас сбили, он решил уйти в облака, а затем потерял наш экипаж из виду. Когда прилетел домой, сказал, что мы погибли. Правда, многие не верили его объяснению, но факт оставался фактом — домой не вернулись. Только через два дня нашему командованию стало известно, что мы живы и возвращаемся к себе.

В июле 1938 г. меня вызвал П. Ф. Жигарев и сказал, чтобы мы готовились к возвращению в Советский Союз. До Ланьчжоу нам предстояло лететь на нашем СБ. С нами должен был вылететь А. Г. Рытов. Срок на сборы короткий, а здесь, как на зло, японцы зачистили с налетами на аэродром Ханькоу. Самолет уже был подготовлен к вылету, и тут — на тебе! — массированный налет на аэродром. Выехав по тревоге в безопасное место, мы с бетонированной вышки ясно видели, как японские самолеты атаковали наши самолеты. Сердце замерло, когда я увидел, что на мой самолет пикируют истребители. Но все обошлось благополучно. Ни один из наших самолетов не был поврежден.

Настало последнее утро на фронте. Быстро собрав вещи, отправились на аэродром. А там опять тревога. Раздумывать некогда, нужно было вылететь до появления японцев. Заправить

самолет горячим не успели. Вылетели, решив дозаправиться на другом аэродроме. В Ланьчжоу сдали самолет на базу. Дальше наш путь лежал в Алма-Ату. Нам выделили самолет АНТ-9, приспособленный для перевозки пассажиров. Со мной летела еще восемь человек.

И вот настал час, когда мы взяли курс на Родину. На высоте 1000 м летчик вел самолет на запад. Но здесь нас подстерегала неудача. Левый мотор вдруг дал перебои и остановился. Кругом желтая степь и никаких селений. Понимаем, что летчик повел самолет на посадку, на одном моторе загруженный самолет не долетит. Прошло немного времени, и колеса коснулись земли. Остановился и второй мотор. Летчик дал команду выходить. Скорее, это был не выход, а выползание по одному. Разминая ноги, оглядываемся вокруг — один песок. Что будем делать? Как объяснил летчик, произошел обрыв кулачкового валика левого мотора и нам придется ждать помощи. Вглядываясь в даль, обнаружили небольшие телеграфные столбы — значит, где-то дорога. Выслали одного человека на дорогу, и стали ждать какую-либо автомашину — были видны их следы. И, действительно, вскоре показался свет фар (дело шло к вечеру). Небольшая автоколонна везла запчасти на нашу базу. Погрузились в кузова машин и тронулись в путь. Пока мы ехали, я почувствовал себя плохо, начался сильный озноб. Вероятно, малярия.

Через несколько десятков километров подъехали к контрольному пункту, расположенному на маршруте следования автоколонны. Здесь был узел связи, мы связались оттуда с аэродромом Хами. Нам выслали грузовые и санитарные машины, и мы благополучно добрались до этого аэродрома. Уже отсюда на самолете Дуглас все полетели прямо в Москву, а я остался лечить малярию в местном госпитале. Времени было достаточно, чтобы проанализировать опыт, накопленный мной и моими товарищами за время боевой деятельности в Китае.

Как правило, мы проводили полеты без прикрытия истребителей. Это означало, что нам, бомбардировщикам, во время выполнения боевого задания каждый раз приходилось самостоятельно отражать атаки истребителей противника. Единственным залогом успеха в этом случае был плотный строй наших самолетов, при котором поддерживалось огневое взаимодействие между экипажами. При зенитном обстреле строй немного рассредоточивался, чтобы от разрыва одного зенитного снаряда не были поражены несколько самолетов сразу. Радиосвязи между экипажами не было, все зависело от ведущего командира, действия которого должны быть понятными для ведомых. Поэтому большое значение имела слетанность летчиков в группе. Понимая это, мы не допускали в полет тех летчиков, которые плохо держались в строю. Сколько было таких боев, когда мы выходили победителями! И в этом большая заслуга нашего командира Т. Т. Хрюкина, который готовил наши экипажи.

Во время атаки истребителей противника мы буквально вцеплялись зубами в ведущего и не отставали от него, зная, что плотный строй — наше спасение, что огонь твоего стрелка спасает соседний экипаж. Мы стремились стрелять не по истребителю противника, который атаковал твой самолет, а прежде всего по тому, который атаковал самолет товарища, зная, что товарищ всегда поможет своим огнем. Поддерживая друг друга в бою, мы достигали успеха.

Действия в зоне зенитного огня противника тоже требовали большого мастерства. Успех летчика-истребителя наряду с другими факторами зависит от того, как он владеет самолетом. Иное дело с бомбардировщиком. Как бы ни били зенитки, свернуть с боевого курса ему нельзя. Малейшее отклонение летчика от заданного курса приводит к ошибкам бомбометания и, как результат, к невыполнению задания. Самое сложное — выдержать заданный режим полета перед самым бомбометанием, каким бы ни был сильным зенитный огонь. Поэтому командир, ведя группу, должен так маневрировать в районе цели, чтобы обеспечить условия штурману для отыскания цели, прицеливания и сброса бомб. Искусство командира и заключалось в том, чтобы незаметно подойти к цели, отыскать ее, осуществить противозенитный маневр и обеспечить штурману достаточно времени для прицельного бомбометания.

Как показала наша боевая практика в Китае, экипажи успешно справлялись с трудностями.

...От Алма-Аты мы ехали поездом. В Москве остановились в тех же казармах. Нам был предоставлен отдых.

Прошло около двух месяцев. Мне хотелось побыстрее включиться в работу, чтобы передавать другим свой боевой опыт, накопленный в воздушных боях в Китае. Вскоре я получил назначение в 31-й скоростной бомбардировочный полк.

Был конец 1938 г. ...

Коротко об авторе. А. И. Пушкин (род. в 1915 г.) — гвардии генерал-лейтенант авиации в запасе, заслуженный военный летчик СССР, Герой Советского Союза. Член КПСС с 1939 г. После окончания в 1934 г. Ворошиловградской школы пилотов служил в частях ВВС Красной Армии. С марта по июль 1938 г. в качестве летчика-бомбардировщика и командира звена принимал участие в национально-освободительной борьбе китайского народа. Участник Великой Отечественной войны. После войны занимал различные командные должности в Советской Армии.

ПАМЯТЬ СЕРДЦА

В 1937 г. я служил штурманом бомбардировочной эскадрильи. Зимой следующего года нашу эскадрилью в полном составе вызвали в Москву и предложили на своих боевых самолетах вылететь для помощи китайскому народу в его освободительной войне с японскими милитаристами. Надо сказать, незадолго до этого я и мои товарищи, выполняя свой интернациональный долг, подали рапорт с просьбой направить нас добровольцами в Китай.

По возвращении домой наша эскадрилья начала проводить усиленную летную подготовку — отрабатывать боевую слетанность в звеньях, эскадрильи, бомбометание и стрельбу по воздушным и наземным целям, полеты в зонах зенитного огня и т. д.

Перед отъездом я был избран секретарем парторганизации эскадрильи.

Приехав в Иркутск, мы получили новые, скоростные по тому времени боевые бомбардировщики, с которыми мы познакомились еще раньше. Буквально за несколько дней мы облетали и проверили моторы, вооружение, провели учебные стрельбы,, изучили карты с маршрутами в Центральный Китай, на аэродром Ханькоу. В пути предполагалось шесть посадок, две в Монголии и четыре на аэродромах Китая. Перелет боевой эскадрильи на огромное расстояние над незнакомой местностью, на необорудованной трассе был нелегким делом.

В Китае предполагались вылеты на дальние расстояния. Истребители сопровождать нас не могли, поскольку запаса горючего не хватало на весь полет. Для облегчения самолетов,, увеличения их бомбовой загрузки мы демонтировали самолетные радиостанции и оставили их на заводе. Единственными приборами, которыми мы пользовались в воздухе для ориентировки,, были магнитные компасы в кабине штурмана и летчика, указатели скорости и высоты полета. В основном мы полагались на свой опыт и летное мастерство.

После тщательной и всесторонней подготовки к перелету,, проведя последнее партийное собрание эскадрильи у себя на Родине, мы вылетели в Китай.

Перелет прошел сравнительно благополучно. На одном из

базовых аэродромов китайские представители осмотрели и приняли наши самолеты, ночью нанесли на них опознавательные знаки своей армии. Утром мы вылетели по маршруту.

Пустыню Гоби мы пересекали в трудных условиях, внизу бушевала песчаная буря. Даже на высоте 4 тыс. м нас настигал песок. Плотная дымка занавешивала видимость. Опасались мы и засорения песком моторов, а ведь нам предстояло еще воевать в Китае.

Но вот все волнения позади. Через пять дней эскадрилья приземлилась в пункте назначения, на аэродроме Ханькоу. Китайское командование к каждому самолету прикрепило в помощь двух авиамехаников, которым, конечно, следовало еще привить навыки по эксплуатации и подготовке самолетов к боевым полетам. Эскадрилья пополнилась двумя самолетами СБ с экипажами.

В Ханькоу нас встретили представители советского военного руководства, наши советники, которые ввели нас в курс событий, происходящих в Китае. Получив китайские авиационные карты, мы изучили район боевых действий. Нам дали боевое задание: бомбить японские корабли, поднимавшиеся вверх по р. Янцзы.

Первые боевые вылеты в Китае явились, естественно, самым трудным испытанием, поскольку до этого нам не приходилось воевать.

Полученные в гарнизоне теоретические знания предстояло применить на практике. На тренировках отражать атаки истребителей, проходить зону зенитного огня, что бы ни говорили, было легче. Учителя наши тоже понимали, что жизнь часто не укладывается в рамки теории.

Летали мы в составе эскадрильи или девятки под командованием отличного летчика, невозмутимого и рассудительного капитана Георгия Васильевича Титова. Иногда вели эскадрилью на боевое задание с командирами звеньев старшими лейтенантами О. Н. Боровиковым или В. В. Зверевым.



И. П. Селиванов

Целыми днями, с рассвета и до самых сумерек, мы находились у самолетов. На войне, как известно, не положено ни выходов, ни дней отдыха. Почти ежедневно участвовали в вылетах. Научились и отражать атаки японских истребителей, и избегать зоны артиллерийского огня.

Дружный коллектив эскадрильи жил напряженной боевой жизнью. Вдали от Родины особенно ценились чувства солидарности и взаимопомощи. Каждый полет тут же у одного из приземлившихся самолетов подвергали разбору, критиковались, ошибки, недоработки, намечались пути устранения их.

Китайцы оповещали нас, что курсом на аэродром направляются японские бомбардировщики. Чтобы избежать бомбежку мы заранее уходили на запасные аэродромы. "

Однажды, получив сигнал тревоги, мы вылетели на запасной аэродром. Приблизившись к нему, увидели летное поле, глубоко вспаханное колесами. Очевидно, совсем недавно сюда приземлялся наш транспортный самолет ТБ-3. Оставшиеся после его посадки и рулежки следы огромных колес не были заровнены. Посадка была связана с риском — можно поломать шасси и вывести надолго из строя самолеты. Тогда командир эскадрильи Г. В. Титов, дав сигнал «ожидать в воздухе», с большой осторожностью пошел на посадку. Затем, выбрав наиболее удобные места, мы разложили посадочные знаки и с боковым ветром стали принимать эскадрилью на поле.

Вскоре явился офицер-гоминьдановец — комендант аэродрома. Пришлось поговорить с ним круто: «Мы прибыли помогать Китаю, а не ломать самолеты на своих аэродромах. Чтобы немедленно колея на летном поле была заделана. Понятно?»

— Дун! дун! (Понял!) — закричал покрасневший офицер и на рысках помчался в город за своей командой. Через 10—15 минут начали сбегаться кули с корзиночками. Не прошло и получаса, как около 300 человек бегом таскали корзины с землей под свои заунывные песни.

До этого случая мы тоже замечали, что некоторые офицеры-гоминьдановцы, очевидно выходцы из богатеев, как-то безразлично относились к судьбам своей страны, пренебрегаемы своими прямыми обязанностями.

Эскадрилья быстро освоилась с трудностями боевых будней, часто совершала бомбардировку объектов противника.

Мы все чаще получали от китайского командования благодарности за меткое поражение заданных целей (по телефону быстро поступали сообщения о результатах вылетов). Представители советского руководства в Китае также отмечали наши успехи.

К эскадрилье был прикомандирован переводчик, в совершенстве владевший русским языком. Учился он еще в Петербурге. Неотлучно находясь с нами, он был всегда предупредителен и внимателен. Иногда информировал о результатах вылетов. Зная

русских классиков, любил поговорить о произведениях Ф. М. Достоевского, И. С. Тургенева, Л. Н. Толстого.

Часто, наблюдая за нашими оживленными беседами у самолетов, спрашивал: «А среди вас коммунисты есть?» или «О чем вы всегда совещаетесь?»

Обычно приходилось отвечать, что коммунистов среди нас нет, все члены профсоюза. А на совещаниях обсуждаем, как лучше летать, как лучше воевать и помогать народу Китая.

В нашей боевой жизни бывали и горькие, тяжелые минуты. На войне неизбежны боевые потери. Некоторые наши товарищи навечно остались лежать в чужой земле. В одном из вылетов при возвращении нас атаковали японские истребители. В звене В. В. Зверева в воздухе был смертельно ранен стрелок-радист. После посадки быстро повезли его в госпиталь. Там же у нас на руках он и умер.

В воздухе случались иногда взаимные «мирные» встречи < японскими бомбардировщиками. Как-то приехал командир бомбардировочной группы в Китае капитан Т. Т. Хрюкин.

— Завтра, — говорит, — Селиванов, поведем с тобой вашу эскадрилью, будем бомбить аэродром противника у. Янцзы. А Титов пусть встречает нас.

С вечера проложили маршруты, произвели расчеты, утром подвесили бомбы.

На небе светило солнце. Примерно на половине пройденного пути навстречу нам, 8—10 км левее, летит эскадрилья японских бомбардировщиков, выше — прикрывающая их группа истребителей.

Немедленно передаю по переговорной трубке:

— Тимофей Тимофеевич! Впереди, левее нас, идут встречным курсом японские бомбардировщики и истребители.

— Да, — говорит, — вижу. Наверное, идут бомбить наш аэродром.

Мы летели выше их и со стороны солнца. То ли японские истребители нас не заметили на большой скорости, то ли не решились оставить свою группу, но мы быстро разошлись курсами. Японцы отлично знали, что базировавшиеся на аэродроме эскадрильи И-15 и И-16 капитана А. С. Благовещенского не давали спуска самураям.

Некоторое время спустя увидели большой город, впереди по курсу аэродром, на реке — несколько торговых кораблей. Их тревожные гудки на разные голоса были слышны в воздухе, несмотря на гул моторов, на высоте около 2 тыс. м. Сбросив с первого захода бомбы на полосу и аэродромные постройки (самолетов не заметили), под длинные пароходные гудки развернулись над городом и пристанью домой.

Через полтора часа обратного полета показался знакомый рельеф аэродрома. Сразу было видно, самураи «навестили» нас. На аэродроме догорали бамбуковые домики, где обычно сидели

в ожидании дежурные летчики-истребители, а мы готовились к полетам. На летном поле и посадочной щебеночной полосе — всюду воронки от разрывов бомб. Выложен знак «посадка запрещается, ждите в воздухе». Снуют автомашины, подвозящие землю, и группы людей, заравнивающих и трамбуемых воронки.

Через 15 минут в углу аэродрома проявился знак посадки. И вскоре самолеты, запавленные, зачехленные, стояли, готовые к новому вылету. А мы делились своими впечатлениями, благо было о чем. Вечером, получив последние указания командира, выезжаем к себе в общежитие.

У нас установились дружеские отношения с китайскими авиатехниками. Они оказывали нам искреннее уважение и часто говорили: «Американец доллар брал много, а летал очень мало. Русский летчик доллар не берет, а летает так много!»

Как-то поздно вечером руководитель группы бомбардировщиков в Китае Т. Т. Хрюкин посадил к нам на аэродром еще одну эскадрилью. На другой день, рано утром, две эскадрильи вылетели бомбить крупное скопление японских военных судов на р. Янцзы. Первую эскадрилью вел капитан Т. Т. Хрюкин, штурман — капитан И. С. Сухов, вторую вел капитан Г. В. Титов, штурманом был я. Во время этого вылета был сбит японскими истребителями один из наших молодых экипажей.

Вскоре после посадки поступило сообщение о потоплении нескольких судов с японским десантом, причем на одном из них погиб японский адмирал.

Тяжелые метеорологические условия часто затрудняли боевые действия нашей авиации в Китае. Метеослужбы практически не существовало. Иногда случалось так, что эскадрилья вылетала утром в ясную погоду, а через три-четыре часа возвращаясь обратно, мы не находили аэродрома. Из-за сплошной облачности виднелись лишь верхушки отдельных сопок (80П—1200 м).

Однако летчики были уверены, что ведущий не подкачает и приведет группу точно в назначенное место. Постепенно мы научились распознавать «свои» сопки, определять слой облачности, находить подход к аэродрому.

Бывало, два-три дня идет дождь, после которого знакомый и облетанный район становится неузнаваемым. На месте огородов и рисовых участков разлиты озера. Привычного рельефа местности как не бывало. И если в это время откажет мотор или кончится горючее, то произвести благополучную посадку очень мало шансов.

Думы о друзьях и близких не покидали нас. Возвращение на Родину пришло неожиданно. Летом 1938 г., когда наша эскадрилья выполнила задание, нанесла сокрушительный удар противнику, мы получили указание в трехдневный срок перегнать самолеты на одну из тыловых баз Китая, где и передать их китайскому командованию, а самим вернуться на Родину.

Транспортный самолет ТБ-3 уже ожидал нас на тыловой базе. Начались сборы. Задание выполнено, командование довольное. Наши друзья-китайцы с грустью расставались с нами.

Вечером меня пригласили к комиссару группы бомбардировщиков Ф. И. Богатыреву.

— Ну как, Селиваныч, собираешься?!

— Да. Завтра утром на базовый.

— Вот что: завтра прибывает на смену вам новая эскадрилья СБ — летчики из Забайкалья под командованием капитана С. В. Слюсарева. Мы решили оставить один из экипажей, чтобы помочь им быстрее войти в курс. Раз-другой провести их на цель, а затем возвращаться на Родину. Все командиры звеньев согласны, но при условии, если штурманом будет Селиванов. Какое примем решение?

Вот так мне пришлось задержаться с отлетом на Родину. Эскадрилья капитана Слюсарева быстро была приведена в боевую готовность. Мы поделились с ними всем приобретенным опытом.

С новыми экипажами мы получили задание бомбить вражеский объект, отстоявший очень далеко от аэродрома. Горючего на обратный полет не хватало, приходилось садиться на промежуточный аэродром дозаправки. Рано утром эскадрилья Слюсарева вылетела в первый боевой вылет. Ведущим был О. Н. Боровиков. Погода пока благоприятствовала. Ближе к цели небольшая облачность, 3—4 балла. Идем под нижней кромкой облаков, на высоте около 2 тыс. м. Ни вспышек зенитного огня, ни истребителей. Легли на боевой курс — и вдруг неожиданно оказываемся в сплошной облачности. Вынырнув наконец из облаков, не видим ни одного самолета эскадрильи.

Мы зашли на цель, сбросили бомбы, покружили еще, самолетов как не бывало. Легли на курс к аэродрому дозаправки. Летим грустные, переговариваемся.

— Орест, — говорю, — как же мы их потеряли, ведь у **них** первый вылет, они могут заблудиться, совершить вынужденную посадку. Разобьются ведь. И всему виной мы с тобой.

Через час подлетаем к запасному аэродрому и с радостью видим: как на параде, выстроились все 12 самолетов С. Слюсарева. После заправки настроение у всех хорошее, весело предлагаем сибирякам:

— Сидор Васильевич! Ведите теперь сами на аэродром эскадрилью, мы будем замыкающими, в случае необходимости выйдем вперед. Штурманам тщательно следить за ориентировкой с отметками на карте.

После этого С. В. Слюсарев доложил, что эскадрилья готова к самостоятельным вылетам. Мы с Боровиковым получили разрешение попутным самолетом отбыть на Родину.

В то же время наша эскадрилья, вылетевшая на транспортном самолете ТБ-3 раньше нас на Родину, произвела посадку

в Урумчи, где вспыхнула чума. Им пришлось целый **месяц** пробыть там в карантине. Это позволило нам догнать их и вместе возвратиться в СССР.

По возвращении на Родину весь летно-технический состав эскадрильи был награжден боевыми орденами Советского Союза. Мне было присвоено воинское звание полковника. 23 февраля 1939 г. в газете «Правда» был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР, в котором товарищам О. Н. Боровикову, В. В. Звереву и мне были присвоены звания Героев Советского Союза.

Судьба разбросала нас всех в разные уголки нашей великой страны, но до конца жизни останутся у нас в памяти та помощь, которую мы оказали китайскому народу в тяжкие годы войны, те жертвы, которые мы принесли ради его освобождения.

Коротко об авторе. И. П. Селиванов — генерал-майор авиации в отставке, Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик ЧССР. Родился в 1903 г. в селе Покровском Истринского района Московской области. Член КПСС с 1926 г. В 1924 г. добровольцем вступил в Красную **Армию**. После окончания Оренбургской школы военных летчиков, затем Высших курсов штурманов бомбардировочной авиации служил в авиабригаде **МВО**. В 1938 г. в числе советских летчиков-добровольцев сражался в Китае. Участник войны с белофиннами и Великой Отечественной войны (в качестве главного штурмана 8-й воздушной армии). После войны занимал различные командные должности в ВВС страны.

Герой Советского Союза
С. В. СЛЮСАРЕВ

В ВОЗДУШНЫХ БОЯХ НАД КИТАЕМ

I

К нашему прилету в Китай в апреле — мае 1938 г. уже были построены аэродромы в Хэнъяне, Чанша и Гуанчжоу. Крупная авиационная база находилась в Ланьчжоу, куда мы перегоняли самолеты СБ из Иркутска через МНР, пустыню Гоби и сдавали китайскому авиационному командованию. Одновременно шла подготовка китайских экипажей, которым предстояло освоить и приступить к эксплуатации оборудования и вооружения новых серий СБ. Часть летчиков, в том числе и истребители ПВО под командованием Федора Федоровича Жеребченко, вели большую работу по обучению китайского летно-технического персонала. Спешно строились аэродромы в Чэнду, Чунцине, Гуйлине. Наши летчики одновременно несли дежурство в воздухе, охраняя авиабазы и аэродромы от налетов японской авиации.

В то время когда наша бомбардировочная группа перешла непосредственно к боевым действиям в Китае (после перегонки 60 самолетов СБ и сдачи их китайскому авиационному командованию), мы уже могли опираться на имеющийся боевой опыт первых советских летчиков-добровольцев.

Выдающиеся летчики Страны Советов направлялись в Китай. А. С. Благовещенский, командир группы истребителей, Г. Кравченко, А. Губенко, Г. Захаров и многие другие были замечательными асами советской авиации, мастерами воздушного боя, отважными и смелыми людьми. Они не жалели ни своих сил, ни жизни, защищая свободу китайского народа. Ими совершен не один подвиг в небе Китая.

Наши руководители — П. Ф. Жигарев, П. В. Рычагов, Ф. П. Польшин, Т. Т. Хрюкин, Г. И. Тхор, А. Г. Рытов — были и великолепными летчиками, и замечательными организаторами военно-воздушных сил. Многие из них прибыли в Китай из республиканской Испании. Георгий Илларионович Тхор, например, совершил в небе Испании 102 боевых вылета. О летном мастерстве и храбрости комбрига П. В. Рычагова ходили легенды —



С. В. Слюсарев

в небе Испании Павел Васильевич, летчик-истребитель, сбил более 20 фашистских самолетов. Он приехал в Китай уже будучи Героем Советского Союза.

Выдающимся летчиком и незаурядным организатором был руководитель наньчанской истребительной группы Алексей Сергеевич Благовещенский. Он умел воспитывать в своих летчиках стойкость, выдержку, настойчивость в достижении поставленной цели. Подготовка самолета к боевому полету, сигналы на взлет, маршрут полета, построение боевых порядков, маскировка, тактические приемы и организация взаимодействия во время воздушного боя — все эти и другие детали плана боевой подготовки тщательно отработывались Алексеем Сергеевичем с экипажами еще на земле, а затем блестяще

применялись во время боевых сражений в воздухе.

Весной 1938 г. основным районом базирования нашей истребительной авиации был Наньчан, одновременно основные силы бомбардировочной авиации начали сосредоточиваться на аэродроме Ханькоу. Значительная часть наньчанской истребительной группы нередко использовалась для усиления ханькоуской и даже гуанчжоуской групп. Вообще отдельные авиаотряды и эскадрильи часто перемещались с одного аэродрома на другой. Эта идея маневра авиацией (учитывая, что китайская авиация в численном отношении уступала японской) принадлежала П. В. Рычагову и в дальнейшем осуществлялась Г. И. Тхором, назначенным на должность старшего военного советника по авиации. Надо сказать, что перемещения авиации вводили в заблуждение японскую разведку и путали все ее расчеты.

В момент нашего прилета в Китай развернулись ожесточенные воздушные бои в районе Уханя, в которых советские летчики-добровольцы сыграли решающую роль. Об этих боях (особенно 29 апреля и 31 мая), о героизме летчиков Антона Губенко, Григория Кравченко и других мне хочется рассказать поподробнее.

В конце апреля на аэродром Ханькоу прибыли бомбардировщики СБ, которые мы перегоняли из Советского Союза. По всей вероятности, это стало известно японскому командованию через агентуру. Словом, нас предупредили, что японцы готовятся на-

нести по ханькоускому авиаузлу мощный бомбардировочный удар, приуроченный ко дню рождения микадо — 29 апреля. Естественно, мы не воспользовались ханькоуским аэродромом, а задержались на промежуточной площадке в районе Ваньсяня. Рычагов и Рытов вместе с командирами истребительных групп Ивановым, Благовещенским и командиром вновь прибывшей группы (40 самолетов И-16) Захаровым детально разработали план отражения массированного налета японской авиации, скрыто сосредоточив все истребители в районе Ханькоу (всего более 100 самолетов типа И-16 и И-15). И вот все готово, проверены материальная часть и вооружение самолетов, каждому летчику определено его место, время вылета и высота полета, выделены силы для наращивания удара и прикрытия. Каждый понимал значение Уханя как важнейшего экономического и политического центра Китая.

С рассвета 29 апреля все экипажи находились в состоянии готовности № 1 в своих самолетах. Вдоль р. Янцзы, как всегда, клубилась в несколько ярусов многослойная облачность. Вершины гор были закрыты сплошной серой дымкой. Время тянулось томительно: вдруг японцы не прилетят? Однако сведения оказались точными. Около 10 часов утра посты наблюдения донесли, что курсом на Ухань идет несколько групп бомбардировщиков под прикрытием истребителей. На командном пункте был поднят синий флаг, и в воздух взлетела зеленая ракета — сигнал летчикам садиться в самолеты и запускать моторы. Из капониров, по границам летного поля, нарастал гул. Но вот с командного пункта взлетела красная ракета — на взлет! Командир группы А. С. Благовещенский оторвался от земли первым, за ним звено Григория Кравченко, потом по графику и остальные самолеты, в том числе с китайскими летчиками. В воздух поднялось более 60 истребителей. Они шли на разных высотах наперехват противнику. На фоне гор и облачности вырисовывается вражеская армада. В плотном строю клина девяток друг за другом приближались бомбардировщики; в стороне от них и выше, отсвечивая на солнце и поблескивая бортами, с красными кругами на крыльях, летели «этажеркой» японские истребители И-95 и И-96. Всего в налете участвовало 54 вражеских самолета.

Идя наперехват, наши истребители разделились на две группы. Пилоты на И-16 («ласточках») набрали высоту 5 тыс. м, а И-15 («чижи») — 4 тыс. м. По плану боя часть истребителей должна была связать японские самолеты прикрытия, а основная сила — обрушиться на бомбардировщики противника.

Внезапно на одну из наших групп из-за облаков начали пикировать японские истребители. Оказывается, они подошли на высоте свыше 5 тыс. м, чтобы отвлечь наших истребителей и заблаговременно расчистить воздух для своих бомбардировщиков. Но маневр врага не удался. Наши летчики своевременно разга-

дали их замысел, вышли из-под удара и частью сил сами начали атаку.

Скрестились огненные трассы. Воздушный бой перешел на вертикальный маневр. Мелькают друг перед другом атакующие и выходящие из атак самолеты. Основная группа наших истребителей под командованием Зингаева, набирая высоту, устремилась навстречу первой девятке двухмоторных японских бомбовозов и с выгодной позиции атаковала их еще на подходе к городу и аэродрому. С первой атаки были сбиты два бомбардировщика, в том числе ведущий группы — японский полковник, которого атаковал и сбил Зингаев.

Оставшаяся семерка японских бомбардировщиков сомкнулась, чтобы легче было обороняться, но из-за непрерывных атак наших истребителей снова рассыпалась и, сбрасывая бомбовый груз куда попало, повернула обратно. Плотный строй рассыпался. По одному на разных высотах, дымя и форсируя моторы, они обратились в бегство и стали легкой добычей наших истребителей. Внизу появились костры пылающих самолетов, но ни одного облачка парашюта не отделилось от сбитых самолетов противника. Японское командование выдавало парашюты только известным и заслуженным асам, жизнь которых сберегали для империи. Другие летали без парашютов. Считалось, что это сохраняло устойчивость самурайского духа.

Тем временем на всех высотах шел бой между истребителями. Причем последовательно происходило наращивание атаки наших истребителей. Строй, конечно, нарушился, каждый дрался самостоятельно. Самолеты И-15, более маневренные, вели бои на горизонталях и особенно на виражах, а И-16 — на вертикалях и вдогон. Бесперывно трещали пулеметные очереди, все небо было исчерчено трассами светящихся и зажигательных пуль. Японцы теперь не рвались к Уханю, а, наоборот, тянули к своему аэродрому. Но пути отступления им все время отсекали. Шедшие сзади еще две группы японских бомбардировщиков — 18 двухмоторных самолетов, узнав о разгроме первого эшелона, сбросили бомбы в горах и повернули назад. Их стала преследовать большая группа советских летчиков под командованием А. С. Благовещенского. Его группа на максимальной скорости бросилась в погоню и преследовала противника более 200 км. Наши летчики атаковали японцев и сбили несколько самолетов.

А. С. Благовещенского, ныне генерал-лейтенанта авиации. Героя Советского Союза, мне приходилось встречать и на фронте в Китае в 1938 г., и в годы Великой Отечественной войны. К тому времени мы были командирами соединений. Он командовал 2-м истребительным авиационным корпусом, я — 2-м штурмовым. Наша дружба окрепла в боях. Мы входили в состав 2-й воздушной армии маршала С. А. Красовского. Вели совместные действия по поддержке и прикрытию 3-й и 4-й тан-

ковых армий под командованием генералов П. С. Рыбалко и Д. Д. Лелюшенко, а также 3-й гвардейской и 13-й армий генералов В. Н. Гордова и Н. П. Пухова. В последних операциях 1944—1945 гг. часто наши полки и дивизии в ходе наступления базировались совместно в полосе правого фланга 1-го Украинского фронта, а иногда и на одном аэродроме.

...Группа Благовещенского вернулась на свой аэродром, когда горячее было уже на исходе. Налет японской авиации на Ханькоу закончился бесславно. В результате непродолжительной воздушной схватки, невиданной по своим масштабам в Китае, японцы потеряли 21 самолет, а китайская авиация — 2. На другой день все ханькоуские газеты подробно описывали беспримерный подвиг китайской авиации. По понятным причинам не было названо ни одной русской фамилии, хотя бой вели преимущественно советские добровольцы и среди них отважные сыны нашего народа Благовещенский, Губенко, Кравченко, Душин, Беспалов, Грицевец, Пунтус и др. Китайские граждане, местные власти выражали нашим летчикам свою благодарность.

Поражение в воздушном бою 29 апреля 1938 г., да еще в день рождения японского императора, буквально потрясло японское командование. Оно в панике срочно перебазировало свою бомбардировочную авиацию с прифронтовых аэродромов вглубь. 31 мая 1938 г. японская авиация произвела повторный налет на Ухань. Этот налет закончился столь же плачевно — японцы потеряли 15 самолетов. В этом бою летчик Антон Губенко, виртуоз пилотажа, израсходовав в воздушном бою боекомплект, пошел на таран и сбил японского самурая, благополучно приземлившись на своем аэродроме. Всего Губенко сбил в Китае семь японских самолетов. За свой подвиг он был награжден китайским Золотым орденом.

Крепыш, с приятным, серьезным лицом, спокойный, рассудительный, с быстрой реакцией, способный моментально оценивать воздушную обстановку, принимать решения, — таким запомнился мне Антон Губенко.

В записках советского врача-добровольца С. С. Белолипецкого «В сражающемся Китае» есть документальный рассказ, записанный автором со слов прославленного летчика о его подвиге. Будучи чрезвычайно скромным, Губенко неохотно говорил о себе. Я был крайне удивлен, что Сергеем Сергеевичу Белолипецкому удалось упросить его рассказать о нашумевшем эпизоде из его боевой жизни.

«В тот день, — рассказывал Губенко, — я участвовал в ряде схваток, провел несколько атак, много стрелял... В конце боя я повстречался с одиночным И-96. Зашел ему в хвост, прицелился и нажал гашетку... пулеметы молчали, кончились патроны...

Было досадно упускать противника. Решил заставить его сесть на наш аэродром. Прибавив газу, пристроился рядом с И-96. Пилот, увидев меня так близко, испугался, лицо его по-



А. А. Губенко

бледнело, глаза забегали. Я погрози́л ему кулаком и несколько раз ткнул рукой вниз, в направлении аэродрома. Мой противник понял, согласно закивал головой и спиральными витками пошел на крутое снижение. Я своим самолетом как бы нажимал на него сверху.

У самой земли И-96 вдруг рванулся в сторону с намерением уйти от преследования. Патронов у него, вероятно, тоже не было. Я, пользуясь превосходством в высоте, снова настиг врага, теперь уже решившись идти на таран.

Сначала хотел рубить противнику хвост, но передумал и подвел пропеллер под элерон левого крыла. „Чиж“ содрогнулся от удара. И-96 посыпался вниз, а мою машину забило, затрясло, как в лихорадке.

Я понял: деформирован винт. Уменьшил обороты мотора и на этом режиме дотянул и сел»¹.

Когда мы прибыли в Китай, имена Антона Губенко и Григория Кравченко были на устах у всех летчиков. Их летному «почерку» стремились подражать многие. Когда вскоре после знаменитого тарана Губенко в воздушном бою 31 мая 1938 г. в печати появилась статья «Подвиг китайского летчика», мы-то хорошо знали, что этим «китайцем» был наш Антон.

Мне посчастливилось лично знать обоих прославленных летчиков. Правда, вскоре наши дороги разошлись — советские асы уже заканчивали свой боевой путь в небе Китая (летом 1938 г. они уехали на Родину), моя же работа в Китае только начиналась. Снова удалось встретиться только в 1939 г. в Москве, когда Михаил Иванович Калинин торжественно вручал нам в Кремле Золотые Звезды Героя Советского Союза.

И Губенко, и Кравченко попали в Китай почти одновременно — в феврале — марте 1938 г. Оба к тому времени были уже не новичками в авиации. Губенко служил инструктором техники пилотирования в авиационной бригаде. Кравченко после аэроклуба окончил Качинскую летную школу и работал там летчиком-инструктором. В 1936 г. за успехи в боевой и политической подготовке он был награжден орденом «Знак Почета», а через год за летно-испытательную работу ему вручили орден Красного Знамени.

Антон и Григорий вместе служили в наньчанской истребительной группе, которой командовал А. С. Благовещенский. Жили в общежитии в одной комнате и очень подружились.

...Начались боевые будни. Летчики с рассвета до темноты дежурили у самолетов, готовые по сигналу с командного пункта взлететь в воздух навстречу неприятельским самолетам. Впоследствии наньчанская группа участвовала в прикрытии ханькоуского узла от налетов японской авиации. Во время знаменитого воздушного сражения 29 апреля Г. Кравченко сбил два японских бомбардировщика.

«Когда взлетел, набрал высоту и осмотрелся, то в воздухе уже шли одиночные бои, — рассказывал потом Григорий. — И-15 раньше „ласточек“ вступили в бой с японскими истребителями и разбили их на мелкие группы. Идущие вслед за ними бомбардировщики не выдержали натиска советских летчиков,, стали сбрасывать куда попало свой бомбовый груз и на предельных скоростях поворачивать обратно».

Кравченко не заметил, как очутился возле японского бомбардировщика. «Лишь бы не сплеховать,—думал Григорий.— Надо подойти ближе...» Вот цель уже рядом, всего каких-нибудь метров 100—75—50. Пора!

Дробно стучит пулемет, поток зажигательных и трассирующих, пуль скрывается в правом борту под мотором противника. Кравченко увидел, как из бомбовоза вырвался черный столб дыма.

Самолет противника перешел в левую спираль и с задраным правым крылом стал терять высоту. «Есть первый!—громко воскликнул Кравченко. — Кто следующий?»

В этом бою Григорий Кравченко сбил еще один бомбовоз, но сам попал в трудное положение. Когда он, оторвавшись от основной группы наших истребителей, добивал второй бомбардировщик, то внезапно услышал, как по его самолету ведут огонь. Сделав крутой разворот и выйдя из прицельной трассы, он оглянулся назад и увидел преследующий его японский истребитель И-96. Из пробитых баков самолета хлестал бензин и горячее масло. Оно залило очки и обожгло летчику лицо. Сорвав забрызганные маслом очки, Григорий сам перешел в лобовую атаку, но японец вывернулся и стал уходить на большой скорости — он увидел, что на помощь советскому летчику спешил другой самолет. Это был Антон Губенко. К этому времени мотор на самолете Кравченко, сделав несколько перебоев, зачихал и смолк. Самолет резко стал терять высоту. Все время до вынужденной посадки Григория сопровождал и прикрывал от атак самураев его друг Губенко.

Посадив удачно свою «ласточку» с убранными **шасси** на рисовое поле, Кравченко выскочил из кабины и помахал руками своему другу — все в порядке. Только после этого Антон, качнув крыльями своего самолета, улетел на аэродром.

В другом бою, отражая налет японских бомбардировщиков,, Кравченко заметил, что на звено Губенко напало большое количество японских истребителей, а самого Антона атаквали четы-

ре самурая. Поспешив на помощь, Григорий в лобовой атаке с хода сбил один вражеский самолет, но остальные три подожгли «ласточку» Антона. Он выбросился с парашютом, но самураи преследовали его и били по нему из пулеметов. Кравченко, охраняя друга, прицельными очередями не давал возможности врагам приблизиться к снижающемуся на парашюте Губенко.

Он сопровождал его в воздухе до тех пор, пока Антон не приземлился недалеко от нашего аэродрома. Когда Григорий произвел посадку и зарулил в капони́р, Губенко уже подвозили на санитарной машине целым и невредимым. Друзья расцеловались, радуясь благополучному исходу и одержанной победе.

Летом 1938 г. в небе над Ханькоу продолжались ожесточенные воздушные бои. Японское командование, не считаясь с потерями, направляло бомбардировочную и истребительную авиацию для вывода ханькоуского авиаузла. Наши истребители непрерывно патрулировали на подступах к городу. Однажды Т. Кравченко заметил, как в разрывах между облаками курсом на Ухань шли девять двухмоторных бомбардировщиков типа «мицубиси». Взрыв свечой ввысь и маскируясь в облаках, Кравченко врезался в их строй и пристроился под «брюхом» ведущего. Короткими очередями он начал расстреливать японца почти в упор. Флагман закачался, черные клубы дыма вырвались из бензобаков. Едва Григорий успел отлететь от вражеского самолета и скрыться в облачности, как «мицубиси» взорвался в небе. Вскоре подошли остальные наши истребители, и вместе с ними Кравченко продолжал атаковать противника.

Этим боем Григорий как бы завершал свой воздушный путь в небе Китая. Его отзывали на Родину. С ним уехал и Антон Губенко. Служить и воевать вместе друзьям больше не пришлось. После возвращения из Китая Губенко служил в Минске заместителем начальника ВВС Белорусского военного округа. Вскоре газета «Красная звезда» сообщила о том, что Антон Губенко разбился при разработке новой фигуры высшего пилотажа. Не хотелось верить, что этого замечательного летчика и человека, полного сил и энергии, с которым недавно делил радость получения Золотых Звезд Героев Советского Союза, уже нет в живых.

А его друг Григорий Кравченко еще скрестит свое оружие с японскими агрессорами в небе ХалхинТола. Полк, которым командовал Кравченко, был тогда награжден за боевые заслуги орденом Красного Знамени, а его славного командира, который лично сбил более десяти самолетов противника и 2 раза был подожжен, Родина наградила второй Золотой Звездой Героя Советского Союза.

В Великую Отечественную войну генерал-лейтенант авиации Кравченко командовал крупным авиационным соединением, которое давно потеряло счет воздушным боям и сбитым самолетам

противника. Утром 23 февраля 1943 г. Кравченко повел свою эскадрилью против фашистских бомбардировщиков, прикрытых большим нарядом истребителей. Схватка была жестокой. В конце боя самолет Кравченко был подожжен. Григорий покинул самолет, но надо же такому случиться: парашют не раскрылся и он упал в расположении своих войск. Когда подбежали бойцы, он был уже мертв. Рука крепко сжимала кольцо с обрывком тросика: шальная вражеская пуля перебила тонкий тросик, идущий к ранцу парашюта. Так погиб Григорий Кравченко.

Он похоронен у мавзолея В. И. Ленина в Кремлевской стене.

. Кравченко был всегда воздушным бойцом, искал боя, шел в бой и жил боем. Нет, он не умер, он с нами. Герои не умирают.



Г. П. Кравченко

II

Успехи советских летчиков-добровольцев в воздушных боях в небе Китая во многом объяснялись огромной партийно-политической и воспитательной работой среди всего летно-технического состава, которой руководил военный комиссар Андрей» Герасимович Рытов.

За короткий срок А. Г. Рытов сумел сколотить из коммунистов и комсомольцев дружный актив. Его принципиальность и человечность влекли к нему людей. Многие наши летчики-коммунисты брали с него пример, учились у него находить путь к сердцу солдата.

Во время воздушной тревоги и когда бомбардировщики уходили на боевое задание в тыл противника Андрей Герасимович оставался на командном пункте и следил за ходом боевой операции. Он помогал своими советами в организации вылета по тревоге, наращивании сил в воздухе, приемке самолетов, подбитых в воздушных боях, следил, чтобы аварийные команды и санитарная машина с врачом находились на своих местах. По окончании налетов авиации противника и возвращении своих бомбардировщиков на аэродромы комиссар проверял, все ли вернулись домой, какие условия созданы для отдыха, привезли-

ли вовремя обед на аэродром. Если кто-либо из летчиков делал вынужденную посадку или приземлялся на парашюте, Рытов лично выезжал с аварийной командой к месту происшествия и принимал меры для оказания помощи.

В своих замечаниях о минувших воздушных боях, которые нередко происходили над аэродромом, он часто говорил нам: «Судьба воздушного боя или бомбардировочного налета на объекты противника всегда находится в руках командира, который должен обладать высокими моральными и политическими качествами, глубокими знаниями теории и практики летного дела. В командирском решении, — любил он повторять, — должна быть заложена тактически грамотная мысль, фактор внезапности и умелое использование метеорологических условий данного района, время суток, рельеф местности и исходное положение • противника. Каждый летчик должен иметь пример для подражания в Лице мужественного, волевого и имеющего уже за плечами большой боевой опыт старшего товарища, командира, начальника и друга и стремиться изучать и вырабатывать у себя • боевое мастерство, постигать искусство летного дела и тактические приемы ведения воздушного боя, а также тренировать свое мышление в выработке необходимого правильного решения в сложной воздушной обстановке при ведении воздушного боя с противником».

Андрею Герасимовичу всегда было присуще чувство нового. Это проявлялось прежде всего в основной его деятельности, в • отношении к людям, в организации воспитательной работы.

Впервые я познакомился с этим замечательным человеком весной 1938 г. Примерно в конце апреля наша группа, закончив приемку на заводе первой партии самолетов, готовилась к перелету в Китай.

Вместе с Г. И. Тхором я вылетел из Ланьчжоу в Центральный Китай, чтобы ознакомиться с маршрутом полета в район предстоящих боевых действий, а также изучить боевой опыт наших летчиков-добровольцев, которых мы должны были сменить через некоторое время. На аэродроме в Ханькоу я впервые и встретился с А. Г. Рытовым.

Надо сказать, что он не произвел на меня сразу яркого впечатления, хотя я уже слышал о нем как о замечательном и незаурядном человеке. Одет он был в гражданский костюм темно-синего цвета, без шляпы, на голове — шапка густых черных волос. Тхор и он недалеко от меня вели оживленную беседу. Я смотрел на невысокого человека, обыкновенного, приветливо улыбающегося. В его внешности как будто ничто не бросалось в глаза. Он был обычным, как и другие стоящие с нами рядом. Говорил оживленно, с интересом, но спокойно, голос был приятный, с оттенком душевной теплоты. Продолжая наблюдать за Рытовым, я обратил внимание, что к нему часто обращались находящиеся на аэродроме советские добровольцы. Вот подошли

сразу трое в замасленных коверкотовых костюмах и, перебивая друг друга, стали спорить о праве обслуживать боевой самолет. Андрей Герасимович укоризненным взглядом заставил их замолчать и, указывая на нас, сказал:

— Что вы меня позорите перед гостями?

Потом, быстро разобравшись, одного из них назначил старшим, а остальных определил к нему помощниками до прибытия новой материальной части.

Наш разговор носил общий характер. Рытова интересовало наше впечатление о Китае, погода по маршруту перелета, как нас приняли в Ланьчжоу, когда собираемся лететь обратно. Рытов спросил меня, где я служил перед командировкой, в каком звании, где осталась моя семья, кто я по национальности. Он заметил, что у меня очень сильно чувствуется грузинский акцент. Я ответил, что родился в Тбилиси в русской семье, но очень долго жил среди грузин.

Солнце уже перевалило на запад, к вершинам гор. За разговором мы и не заметили, как все небо закрыли облака. С северной стороны аэродрома потянул свежий ветерок. Стало не так жарко. С ближайших оз-ер напoлзал туман.

— Ну вам повезло, — заметил Рытов. — Наверное, больше японцы не прилетят, давайте лучше поедem к начальству. У нас произошли некоторые изменения. Рычагова отозвали в Москву. Его обязанности командующего советской авиацией в Китае возложены на Жигарева. Он сейчас «царь и бог» и военный атташе. По дороге я вас и познакомлю с городом.

На автомобиле «Форд-8» мы помчались по великолепному шоссе, которое проходило по территории большого парка. Ханькоу буквально утопал в зелени. На зеркальной глади водоемов большими плантациями росли лотосы. Их огромные розово-сиреневые цветы ярко вырисовывались на фоне зеленоватой воды. Многие уже отцвели и осыпались, но остались плоды, и в них созревали вкусные орешки.

Наш путь пролегал через центральную часть города. Начал, моросить теплый дождичек. Все улицы были забиты движущимся транспортом и толпами людей. Рикши, разбрызгивая жидкую грязь босыми ногами в засученных оборванных коротких штанах, с худыми, изможденными лицами, с грязной тряпкой на шее (чтобы вытирать пот), в изорванных конусообразных соломенных шляпах, а во время сильных ливневых дождей — в накидках из тростника носились между пешеходами. Через некоторое время наша машина въехала на территорию международного сегтльмента. Мы проехали по широкой улице, вдоль линии пышных парков и садов. За высокими ажурными решетками и оградами просматривались великолепные виллы, особняки и клубы.

Этот район был огорожен колючей проволокой. При въезде и выезде установлены раздвижные рогатки, около которых рас-

заживали полицейские — рослые индийцы и китайцы. На эту территорию китайцы не входили без специального пропуска.

Наконец мы подъехали к особняку, где размещалась оперативная группа руководства. Нас встретил П. Ф. Жигарев, здесь же находился начальник штаба М. Ф. Григорьев и командир бомбардировочной группы Т. Т. Хрюкин.

Павел Федорович был не в духе и взволнован. Не обращая на нас внимания, он сразу заявил комиссару:

— Вот полюбуйся на героя, завел свою эскадрилью в облака и всех растерял. 12 самолетов СБ сели неизвестно где, а возможно, кое-кто и потерпел аварию.

Еще долго шел разбор этого неприятного летного происшествия, но Андрей Герасимович взял под защиту Хрюкина, и Жигарев успокоился, тем более что поступило сообщение от китайских властей, что самолеты все нашлись и, кроме мелких поломок, ничего не случилось.

Вскоре я со штурманом Виктором Терлецким уехал в общежитие советских летчиков, в бывший японский клуб, а Г. И. Тхор-остался в штабе. После ужина нас обступили летчики и техники. Посыпались вопросы о Родине, Москве, о событиях в Испании; многих интересовали новости самолетостроения, авиационного вооружения.

Долго длилась наша беседа. Многие не спали, хотя было уже поздно. Узнав, что завтра мы улетаем, летчики писали письма Тя Родину. Андрей Герасимович вернулся в общежитие, где он жил с летчиками, уже далеко за полночь. Его сразу окружили летчики, техники, все, кто находился в помещении. Рытов повел непринужденную беседу.

— Слушай, дорогой, не иначе как ты чем-то опечален? Что с тобой? Или письмо получил неважное, а? — обращается он к одному из авиатехников и, получив ответ, уже ведет разговор в кругу летчиков, где идет спор о преимуществе нашего истребителя И-16 по сравнению с японским И-96. Последнее слово предоставляется Андрею Герасимовичу.

— Ну что я могу сказать, я не летчик, — говорит, он, — а у самого так и бегают веселые искорки в прищуренных глазах. — Как их использовать, эти преимущества? — задает он вопрос, и тут же сам отвечает: — Это, брат, от тебя, от летчика, зависит. Судьба воздушного боя всегда находится в руках того, кто первый навязывает противнику свою инициативу, когда нападение происходит внезапно, неожиданно для врага. Ну, конечно, нужны храбрость, мужество и воля к победе, помноженные на высокое летное мастерство и боевые качества летчика. Это одно, но не все: есть еще важный фактор в достижении намеченной цели.

Усевшись удобно в кресле-качалке, Рытов некоторое время молчит и как-то сразу делается серьезным, лицо его преобразается, взгляд устремляется куда-то вдаль и, не меняя позы, он продолжает:

— Основной элемент нашей воспитательной и идеологической работы для нас с вами — это крепить дружбу и товарищество среди советских людей, воинов, рабочих и всех трудящихся нашей социалистической Родины. Ведь подлинная дружба и товарищество в нашем, советском, понимании строится на высокой взаимной требовательности друг к другу, на откровенности, честности и искренности. Если ты только дорожишь такой дружбой, переживаешь за своего друга и хочешь ему помочь или предупредить, остережись от дурного поступка, ты должен и обязан сказать ему всю правду и дать откровенную оценку его недостаткам. Это надо делать немедленно, не боясь сказать правду в глаза, сколь бы горькой она ни была. И грош цена такой, дружбе, где так называемый «истинный друг» терпимо относится к твоим проступкам, а иногда и к злоупотреблениям, по принципу — не выдать, сделать вид, что не замечаешь нарушения порядка и дисциплины или того, что друг твой увильнул в сторону от боя, или не вовремя пришел на помощь товарищу. Это молчаливое беспринципное всепрощение не свойственно духу нашей социалистической нравственности, духу высокой идейности и партийной принципиальности.

Плечо друга, говорил Рытов, это и плечо всего коллектива, где ты сейчас находишься! Честная дружба и товарищество создают атмосферу доверия, уважения и взаимной поддержки друг друга. В результате выигрывают все, так как создается здоровое и прекрасное настроение в любых условиях, даже в критических положениях. К примеру, возьмем всех нас, находящихся здесь. Мы все, воины нашей славной Красной Армии, выполняем, по заданию партии и правительства святой интернациональный долг, помогая китайскому народу в освободительной борьбе против милитаристской Японии. Красной Армии не раз приходилось выступать с оружием в руках. Но всякий раз она применяла свое оружие во имя защиты социализма, свободы и независимости народов. Еще в первые годы после Великой Октябрьской революции в тяжелейших условиях гражданской войны, разрухи и голода советский народ делал все, что было в его силах, для поддержки революционной борьбы рабочего класса Германии, Австрии, Венгрии, для содействия национально-освободительным революциям в Турции, Афганистане, Монголии, а в настоящее время в Испании и здесь, в Китае. Все это закономерно вытекает из интернациональной природы нашего строя, из его идеологии, политики и морали. И, окинув всех нас своим, спокойным, ласковым взглядом, Рытов закончил:

— Вот почему наше с вами поведение здесь, за пределами нашей Родины, вызывает законное восхищение у наших друзей, во всем мире. Трудящиеся нашей планеты с трепетом произносят дорогие им слова «Дружба — товарищ» и мысленно обращают взоры к Родине Великого Октября, где отношения товарищества и дружбы стали неотъемлемой чертой нового образа

жизни. Поэтому мы с вами должны гордиться, что нам выпала такая честь, и одновременно принимать все меры, чтобы дружба и товарищество в нашем коллективе, да и среди всех советских людей, находящихся в Китае, крепились изо дня в день.

В результате огромной организаторской и воспитательной работы, которую вели командиры, политработники, партийные и комсомольские активисты, возник единый дружный коллектив советских летчиков-добровольцев, который жил, работал, воевал вдали от Родины, в сложной и опасной атмосфере борющегося Китая.

Возглавлял эту работу, ее душой был комиссар Рытов. Партийно-политический опыт работы с людьми, душевное благородство, исключительная выдержка, сочетавшаяся с энергией и волевыми качествами, способствовали сплочению коллектива, который его окружал. Его правдивость и человечность влекли к нему людей. Он знал их и верил им. К нему шли как к старшему товарищу за советом. И он знал, как помочь каждому; в беде и радости для каждого находил нужное теплое слово. Он жил среди нас, работал, уставал и спорил, как и все мы. Его можно было увидеть везде, и в первую очередь там, где трудно, там, где надо было принимать ответственное решение. В самые тяжелые, напряженные дни и часы боевой работы Андрей Герасимович, всегда бодрый и веселый, находился среди летчиков. Пошутит или расскажет что-либо смешное, и люди становятся бодрее. Он никогда не утомлял нас длинными наставлениями и речами. Рытов особенно радовался, когда замечал, как у того или иного летчика постепенно накапливалось профессиональное и боевое мастерство. Такой летчик становился для него объектом наблюдений. Он оказывал ему помощь в выработке моральных и психологических навыков. Он избавлял его от неустойчивости, неуверенности в своих силах. Всем опытом своей жизни он доказывал, что профессия летчика—это упорный труд, учеба и бесконечная творческая тренировка в практических полетах, в технике пилотирования, воздушных боях, в прицельной и меткой стрельбе.

Как военный специалист и политработник, Андрей Герасимович всегда делал упор на особенностях моральной и психологической подготовки каждого из нас. Ведь воздушный бой сопряжен с постоянными опасностями, со смертельным риском. За одно сражение каждый летчик переживает психологически, физически, морально то, чего он не переживает, может быть, и за половину своей жизни. Рытов часто приводил нам слова В. И. Ленина: «Стихия войны — есть опасность. На войне нет ни одной минуты, когда бы ты не был окружен опасностями»². И Андрей Герасимович стремился каждодневно воспитывать у наших летчиков мужество, отвагу, боевое мастерство, дисциплину, сильную волю, самообладание в самой трудной обстановке.

А как он требовал от нас проявлять заботу о своих подчиненных! Свою мысль он формулировал так: «Грош цена всем вашим проводимым мероприятиям, отдаче грозных приказов, наложению дисциплинарных взысканий, беседам и увещаниям, если вы не будете заботиться о людях».

А. Г. Рытов всегда имел самую тесную связь с личным составом летных частей. Много времени он отдавал проведению бесед и докладов. В авиасоединениях, как правило, он не только встречался с руководящим составом, но и вел беседы с рядовыми летчиками, штурманами, техниками, мотористами, с обслуживающим персоналом авиабаз. Он уважал и любил людей, и они отвечали ему тем же. Таким я на всю жизнь запомнил Андрея Герасимовича Рытова, «нашего комиссара», как любовно называли его летчики.

С первых дней Великой Отечественной войны А. Г. Рытов находился в действующей армии. Трудно назвать фронт, на котором он не был. Наши боевые пути снова скрестились в 1944 г. во время проведения Львовско-Сандомирской наступательной операции. Андрей Герасимович тогда был замполитом 8-й воздушной армии. Мы встретились как старые боевые друзья.

Потом судьба вновь разбросала нас по разным дорогам. Я увиделся с генерал-полковником Рытовым только 23 года спустя, весной 1967 г. Мы оба находились на излечении в Центральном военном госпитале. Свободного времени для разговоров было достаточно. Вспоминали Китай, Отечественную войну, наших боевых товарищей. Андрей Герасимович только что закончил свою книгу «Рыцари пятого океана». Сказал, что думает над ее продолжением. В частности, хотел бы шире показать боевые действия советских летчиков в Китае. Он живо расспрашивал меня о действиях группы Г. И. Тхора — к этому времени Рытов вернулся в Советский Союз. Это была наша последняя встреча с А. Г. Рытовым.

III

Значительный удар японскому агрессору в первый период войны нанесли советские летчики-бомбардировщики. Об их боевых действиях, о некоторых эпизодах из своей боевой практики в Китае мне хотелось бы рассказать подробнее.

До середины 1938 г. наши бомбардировщики действовали в Китае на средних высотах 2—4 тыс. м, так как японские истребители, особенно И-95, не превосходили их по скорости. Но с появлением И-96, и особенно И-97, нам пришлось поднять высоту бомбометания до 7—9 тыс. м. Это объяснялось еще и тем, что истребительная авиация Китая была малочисленна и использовалась главным образом для прикрытия аэродромов базирования, военно-политических центров и важнейших коммуникаций войск. Поэтому боевые действия наших бомбардировщиков в

Китае осуществлялись, как правило, без прикрытия истребительной авиации.

Основными объектами боевых действий нашей бомбардировочной авиации были военные корабли и транспорты, авиационные базы, аэродромы, районы базирования японской авиации и войска на поле боя.

На центральном фронте главной магистралью, которую японская армия использовала для продвижения своих войск в глубь страны, являлась р. Янцзы. Особо важное значение эта магистраль приобрела в период наступления на Ухань, захватив который японские агрессоры рассчитывали сломить сопротивление китайской армии и принудить Чан Кайши к капитуляции. Китайское командование, которое не имело средств береговой обороны и военного речного флота, ставило перед бомбардировочной авиацией задачу — задерживать продвижение противника и уничтожать его транспорты и военные корабли на Янцзы.

Для переброски войск и снабжения армии продовольствием и боеприпасами японцы использовали как свой, так и захваченный ими у китайцев речной флот, вплоть до лодок и старых барж. Караваны, составленные из всевозможных транспортных судов, объединялись в группы по 40—70 единиц и продвигались вверх по Янцзы под конвоем военных кораблей среднего и малого тоннажа, шедших на 1 км впереди, по сторонам и сзади.

Первые налеты китайской бомбардировочной авиации были для японцев совершенно неожиданными: они даже не организовали систему противовоздушной обороны. Действуя с высоты 2 тыс. м, бомбардировщики наносили большой урон судам противника. За два-три месяца было уничтожено и выведено из строя около 70 боевых и транспортных судов, в том числе крупные военные корабли японского флота и авиаматки.

Имея большие потери в кораблях и живой силе, японцы стали организовывать ПВО флота как на судах, входящих в состав караванов, так и на берегах р. Янцзы. Число зенитных установок на боевых и транспортных судах было значительно увеличено. Районы стоянок кораблей стали прикрываться зенитной артиллерией, располагавшейся по берегам реки.

Для обеспечения действий истребительной авиации японцы приступили к постройке передовых аэродромов и площадок в непосредственной близости от Янцзы, вдоль ее берегов. Например, всего за восемь дней на болотистом участке севернее г. Цзюцзян была построена взлетная дорожка (на болото укладывались бревна и засыпались сверху землей). К этим работам было привлечено все местное население, даже старики и дети. Впоследствии в том же районе были построены три передовых аэродрома, на которых японцы сосредоточили истребители типа И-95, И-96, а позже появились и И-97.

По мере продвижения японской армии и флота строительство новых аэродромов и площадок для истребителей не прекраща-

лось. Авиация противника имела большое численное превосходство по всем типам самолетов. Это, разумеется, намного усложняло боевые действия китайской бомбардировочной авиации. К моменту нашего появления в Китае советником по авиации был П. Ф. Жигарев, он же военный атташе. В середине 1938 г. его сменил Г. И. Тхор. В Китае Г. И. Тхор побывал еще в конце 1937 г. В начале мая 1938 г. под его руководством была вновь организована приемка, облет и перегонка в Китай самолетов типа СБ. Это был великолепный летчик, скромный человек. Г. И. Тхор обладал-сильной волей и безудержной храбростью. Его непоседливый характер не позволял ему засиживаться в кабинах и штабах. Он был способен летать на любом самолете любой конструкции. Помню, самолеты, на которых летал Тхор, несколько раз терпели аварии из-за слабой подготовки китайских пилотов, но это не смущало его. Один раз, летя вместе с генералом Мао Панчу, он чуть не погиб при посадке на одном из передовых аэродромов.

Больших авиационных соединений у китайцев не было. По каждому роду авиации создавались группы в составе двух-трех эскадрилий. Командир группы, как правило, назначался из опытных и хорошо подготовленных летчиков. Во всех боевых групповых полетах он принимал участие в качестве руководителя, а его начальник штаба был старшим штурманом группы. Готовясь к вылету, командир группы назначал ведущего и двух заместителей из наиболее опытных и инициативных пилотов. От их хладнокровия и выдержки во многом зависел успех выполнения всей группой поставленной задачи.

Так, 27 июля 1938 г. шесть самолетов СБ в составе двух звеньев (ведущий — И. П. Селиванов) получили задание — бомбардировать группу японских военных кораблей в районе Хукоу на Янцзы. Самолеты шли в правом пеленге строем «клин». В районе цели ведущий группы обнаружил около 20 кораблей, стоящих на рейде. Заходя на боевой курс для бомбометания, попал в сплошную облачность. Пришлось снизиться до высоты 6,5 тыс. м. Не найдя просвета, он снова набрал высоту и направился на восток с курсом 80°. Здесь он обнаружил новую цель — восемь кораблей противника.

Ведущий же второго звена, действуя самостоятельно, развернулся на 180° и повел свое звено на первую цель, с 7,5 тыс. м вошел со снижением в облачность и на высоте около 3,5 тыс. м, внезапно появившись из-под облаков, сбросил бомбы. Налет был настолько неожиданным, что самолеты даже не были обстреляны зенитной артиллерией военных кораблей и только береговые орудия успели дать один залп при отходе. В результате три корабля были потоплены и на двух возник пожар. Первое звено между тем сбросило бомбы на вторую цель, один корабль был уничтожен и один выведен из строя. Все самолеты благополучно вернулись на свой аэродром.

Надо сказать, что в то время еще не была достаточно **хорошо** освоена радиосвязь, особенно между самолетами, и приходилось управлять строем при помощи различного рода сигналов. Поэтому слаженность в строю, связь внутри самолета в экипажах отрабатывались тщательно, до автоматизма. Очень большое внимание уделялось подготовке к боевому вылету. Хотя наши самолеты СБ, ДБ-3, И-16 и имели радиостанции для приема и передачи, но летчики практически ими не пользовались: **они** были несовершенны. При их включении возникали всевозможные шумы, треск, писк, вой и другие помехи, которые только раздражали летчиков и отвлекали их в полете, особенно при ведении воздушных боев и бомбометании. Эти недостатки в радиобмене были не только в микрофонном, но и в телеграфном режиме. Не исключалось и применение японцами искусственных помех для нарушения управления и связи китайской авиации. Поэтому от радиостанций часто отказывались, и их иногда снимали еще на заводе — для облегчения веса самолета. Следует сказать, что в то же время и мы, начальники и командиры, еще недооценивали важной роли радиосредств в управлении войсками в условиях ведения современных военных действий.

С прибытием советских летчиков-добровольцев интенсивность боевых действий китайской бомбардировочной авиации все время нарастала. Это вынудило японское командование еще увеличить свои воздушные силы, и особенно истребительную авиацию. Численное превосходство противника и появление на фронте нового истребителя типа И-97 заставили китайское командование довести высоту полета до 7,5—8,5 тыс. м с использованием кислорода и прибегать к высотному бомбометанию.

К тому времени летный состав наших ВВС еще не был подготовлен к высотным полетам, только отдельные летчики начинали тренировку, поэтому осваивать высотные полеты нам пришлось сразу в ходе боевых действий. Тыловые технические части китайской авиации не имели кислородных станций, кислород мы вынуждены были закупать в частной мастерской. По качеству кислород был сомнительным, с большим количеством различных примесей. Были случаи потери сознания у отдельных членов экипажа.

8 августа 1938 г. группа в составе пяти самолетов СБ с экипажами, полностью сформированными из советских летчиков, получила задание произвести бомбометание по группе кораблей противника, сосредоточенной в районе Матан на Янцзы. Один из ведомых летчиков (Котов) во время разворота на цель попал в облака, отстал от группы и потерял свои самолеты. Он принял решение продолжать полет в одиночку. При подходе к цели штурман почувствовал, что его стало клонить ко сну. Но он все же успел прицельно сбросить бомбы, закрыть люки и проложить обратный курс на свой аэродром. Затем потерял сознание. То же самое случилось со стрелком-радистом. Летчик, опасаясь на-

падения истребителей противника, которые патрулировали в районе цели на высоте 6 тыс. м, стал уходить от цели на высоте до 9,4 тыс. м. Пройдя около часа по заданному курсу, не имея связи со штурманом и-стрелком-радистом, летчик решил снизить-ся на 5 тыс. м. Штурман стал приходить в сознание. Была вос-становлена детальная ориентировка, но так как горючее было на исходе, экипаж произвел посадку на запасном аэродроме Чанша.

Стрелок-радист очнулся только после посадки самолета. На большой высоте при температуре до -20° , находясь в бессозна-тельном состоянии, он уронил перчатку и отморозил руку. При проверке кислородных баллонов оказалось, что у стрелка-ра-диста подача кислорода прекратилась вследствие замерзания трубопровода. В приборе у штурмана кислород был плохого качества.

Однажды один из стрелков-радистов при включении кислоро-да во время выполнения боевого задания сразу же потерял соз-нание. А полет продолжался около трех часов. После посадки стрелка-радиста вытащили из кабины. Лицо его посинело, в ру-ках был зажат шланг кислородного прибора. Оказалось, ПО трубопровод замерз из-за влажности кислорода. Только через 10—15 минут, после искусственного дыхания, он стал приходить в себя. Но из-за сильной слабости не мог стоять на ногах, его отправили в госпиталь. К вечеру ему стало лучше, и через два дня он уже приступил к выполнению полетных заданий.

Надо сказать, что радиосвязью мы старались не пользоваться еще и потому, что у японцев была хорошо поставлена служба подслушивания. Внутри самолета не было надежного переговор-ного устройства. Приходилось применять переговорные шланги с рупором, на больших высотах на шлангах от дыхания намер-зал лед и слышимость резко ухудшалась.

Кислородное голодание не все переносили одинаково. Мно-гое зависело от физической подготовки и тренированности орга-низма, способного обойтись меньшей дозой кислорода. Как пра-вило, вопреки нормативам мы открывали кислородный кран на-половину, тем самым увеличивая радиус действия самолета на высотах.

Интересный случай произошел со мной в одном из боевых полетов. 18 августа 1938 г., в День авиации, на рассвете наша группа в составе девяти самолетов СБ взлетела с аэродрома, расположенного недалеко от линии фронта. Высоту набирали в районе аэродрома, так как японские истребители, зная направ-ление полетов с наших передовых посадочных площадок, часто шли наперехват. Поднявшись на 6,5 тыс. м, легли на заданный курс. Подключили $\frac{1}{3}$ часть кислорода. Полет продолжался в сложных метеорологических условиях (многоярусная облач-ность и густая дымка), что затрудняло обнаружение цели. Янцзы на всем протяжении полета была закрыта облаками,

только кое-где имелись узкие «окна» разрывов. У г. Хукоу на реке мы увидели в просвет большую группу кораблей противника, но, пока подошли, она оказалась закрыта облачностью. Вдали просматривалась другая группа из 30 военных кораблей и транспортных судов. Решено было идти к этой цели, так как внизу появилось до 30 истребителей противника. Наше долгое пребывание в районе цели позволило противнику обнаружить нас, и, когда мы легли на боевой курс, зенитная береговая артиллерия, а потом и корабельная открыли интенсивный заградительный огонь. Разрывы ложились в 100—150 м сзади, левее и ниже самолетов. Когда мы открыли бомбовые люки и начали сбрасывать бомбы, мой самолет резко подбросило вверх (как было позже установлено, осколком зенитного снаряда был пербит кислородный трубопровод).

Совершив противозенитный маневр, группа начала выходить из зоны обстрела и направилась к своему аэродрому. Через 5—10 минут я стал ощущать нехватку кислорода, появилось безразличие, ослабло внимание, трудно стало следить за своими ведомыми, а также за работой моторов и показаниями приборов.

В моем сознании зафиксировалось одно: не терять высоты и держать курс на свой аэродром (солнце находилось справа). Иногда мне казалось, что нас атакуют японские истребители, что мой самолет горит (это при повороте голов в глазах вспыхивали разноцветные искры и темные точки). Я машинально делал резкие маневры от воображаемых истребителей и отклонялся при этом от правильного курса, которого вообще-то бессознательно придерживался, чувствуя справа тепло солнца. Мои непонятные маневры спутали весь строй наших самолетов. Экипажи ведомых звеньев поняли, что с ведущим произошло что-то неладное, и самостоятельно отошли на свою территорию. Так продолжалось около часа. Когда горючее подошло к концу, самолет постепенно стал снижаться. На высоте 7—6,5 тыс. м ко мне стала возвращаться ясность сознания, я услышал в переговорной трубке голос стрелка-радиста: «Товарищ командир, что с вами? Куда мы идем?» Мне казалось, что мы только что вышли из воздушного боя, а моторы не работают из-за повреждения пулеметным огнем японских истребителей. Стараясь как можно дальше уйти от линии фронта на свою территорию, я держал самую выгодную для планирования скорость. На высоте около 2—1,5 тыс. м открыл крышку фонаря и стал рассматривать местность. Она была гористая, отдельные горы возвышались на 2—3 тыс. м.

Пролетая долиной между гор, я подыскивал площадку для посадки. Впереди по курсу появилась гора, а высота к тому времени была уже около 600 м. Чтобы избежать лобового удара, я резко развернул самолет влево на 180°, в результате такого сильного маневра он потерял скорость и чуть не сорвался в штопор. Отдавая штурвал от себя, я снизил самолет почти до самой зем-

ли, а затем резко рванул штурвал к себе. В результате самолет снова взмыл вверх и стал парашютировать. Коснувшись чемли, он прополз метров 50—70 и остановился на краю оврага. Я сильно ударился лицом о штурвал и на мгновение потерял сознание. Придя в себя, стал вылезать из кабины. Экипаж остался невредим, но все чувствовали сильную слабость и головокружение. Выйти из кабины я смог только с помощью товарищей, очень болела голова и все тело, мучила жажда, руки и лицо были обморожены. Самым слабым был я; стрелок и штурман стали снимать пулеметы на случай обороны, так как мы точно не знали, на чьей территории находимся. Через полчаса нас заметили жители соседних деревень, они приблизились и остановились по ту сторону оврага. Мы их спросили на китайском языке, есть ли здесь японцы, но понять ответов не могли, так как они говорили на другом диалекте.

Недалеко проходила железнодорожная линия. Через некоторое время появился одиночный паровоз, к нам подбежал машинист. От него мы узнали, что находимся в пров. Цзянси у г. Ян. Забрав пулеметы, парашюты и документы и попросив местных жителей охранять самолет, мы пошли к паровозу, который доставил нас на станцию. Население города, узнав, что мы — советские летчики, устроило нам торжественную встречу. Хотя мы еле держались на ногах (от рикш отказались, но они вереницей следовали за нами), нас водили по улицам города, и все население города радостными криками приветствовало нас. Вечером в нашу честь был организован общегородской митинг.

В то время в Китае практически отсутствовала централизованная авиаметеорологическая служба, организацией которой пришлось заняться советским специалистам. Вылетая на боевые задания в тыл врага, мы не знали, какая погода ждет нас впереди, даже до пересечения линии фронта. Никаких метеобюллетеней и синоптических карт или карт-кольцовок не было. Нечего и говорить о том, что самолеты тогда еще не были оборудованы современными навигационными приборами, которые позволяют летать в любое время суток, при любых погодных условиях. Особенно тяжело было, если полет проходил в грозу, в тумане или в горах. И все же летали! Выручали опыт пилотирования, интуиция.

Никогда не забуду одного такого полета.

Однажды в 20-х числах октября 1938 г. по вызову Г. И. Тхора я прибыл на аэродром Ханькоу на самолете СБ. Здесь авиация уже не базировалась, фронт проходил в 10—15 км от города, только несколько самолетов находилось в ремонтных мастерских. Со мною был летчик П. Вовна и штурман Рубашкин. Они должны были отогнать отремонтированный самолет СБ на нашу базу в Хэньян. Получив задание на очередные вылеты, мы отправились на аэродром. Как только подъехали к стоянке, был объявлен сигнал воздушной тревоги. Мы запустили моторы и

стали взлетать, а в это время японцы уже начали сбрасывать бомбы на аэродром. Чтобы избежать атаки их истребителей и взрывов бомб, мы, не набирая высоты, на расстоянии 3—5 м от земли, отошли от Ханькоу и взяли курс на базу. Когда мы по тревоге вылетели из Ханькоу, к нам пристроился на самолете И-16 летчик Е. Орлов, который также выходил из-под удара. До оз. Дунтинху погода была сносная, но у р. Сянцзын появилась низкая облачность, переходящая в сплошной туман.

По мере продолжения полета на юг по реке нас все ниже прижимали дождевые облака. Мы шли в сплошном ливне. По маршруту слева были гористые берега, справа — широкое озеро. Река была извилистая, с крутыми поворотами. Этот полет продолжался более одного часа, он происходил на предельно малой высоте над водой, с ограниченной видимостью. Я до сих пор вспоминаю этот страшный перелет. Несколько раз передо мною впереди проскальзывал и резал курс то самолет СБ, то истребитель И-16. Как только мы не столкнулись? Я держался все время русла реки. Иногда приходилось «перепрыгивать» через паруса джонок, идущих по реке, а потом опять прижиматься к воде. Нервы были напряжены до предела. До Хэньяна мы все-таки не дотянули. Я решил садиться в Чанша. После меня посадку производил Вовна. Он был отличный летчик и опытный командир, выдержанный, спокойный, прекрасно владевший техникой пилотирования самолета СБ, одним словом, виртуоз своего дела, но здесь, по всей вероятности, сказалась усталость. При посадке он «промазал», выкатился за границу аэродрома, попал в канаву и поставил свою «катюшу» «на попа» (т. е. стал на нос). К счастью, экипаж не пострадал.

Но это был «скоростной поп». В результате была сильно повреждена кабина штурмана и разрушена гидросистема уборки и выпуска шасси. Казалось бы, «катюша» надолго застряла в канаве. Но в экипаже летел за стрелка техник Виктор Камонин. С помощью китайцев он поставил самолет, расклинил бревнами и закрепил стойки шасси, подправил кабину штурмана, и в таком неприглядном виде «катюша» перелетела в Чэнду для восстановительного ремонта.

Хочется особо сказать об исключительном вкладе технического состава в поддержание постоянной боеготовности самолетов. Всякий раз, когда группы СБ возвращались с боевого задания, неизменно вставал вопрос: сколько самолетов можно будет подготовить к утру следующего дня для выполнения очередного задания? На этот вопрос сразу нельзя было дать ответа. Все зависело от того, как быстро можно устранить боевые повреждения и ввести самолеты в строй. И здесь вся надежда была на неутомимых тружеников, боевых наших друзей — техников, механиков, авиаспециалистов. Иногда диву давались: как это можно восстановить самолет, который впору оттащить на свалку? Это возможно было сделать только благодаря самоотверженному

труду, смекалке, взаимовыручке, четкой организации инженерно-авиационной службы.

Всем этим делом руководил инженер авиагруппы Николай Митрофанович Любомудров — опытный специалист, один из тех, кто составлял второе поколение механиков отечественной авиации. Запомнились техники-стрелки Иван Мазуха, Виктор Камонин, Василий Землянский, Кытманов, И. А. Александренко. Они прямо-таки творили чудеса! На авиакладбище выискивали пригодные агрегаты, детали, узлы, свозили все это в капониры, потом собирали, стыковали, и, смотришь, ожила «катюша». Из-за большого объема работы техники часто ночевали под крылом самолета, чтобы чуть свет готовить самолеты к боевому вылету. Нередко техники самолетов летали на боевые задания за стрелков.

Скажу больше. Было указание: при налетах японцев на аэродромы укрываться в щелях. Это указание нет-нет да и нарушали техники, ремонтировавшие самолеты в капонирах. Предусмотрительно сняв чехлы с задних ШКАСов, они словно бы ожидали появления японских штурмовиков и незамедлительно пускали в ход оружие.

Пришлось строго поговорить с ними. По этому поводу вызвал Васю Землянского. (Его звали «фарманщик», так как в давнее время он работал и летал на бомбардировщике «Фарман-Голиаф». Ко мне в группу он пришел с трассы, где налетал стрелком более 100 часов, перегоняя истребители на фронт.)

— Это кто же позволил нарушать порядок?

— Дык... Сергей Васильевич...

— Никаких «дык»! Понятно? Ишь герой нашелся!

Вслед за ним держали ответ «провинившиеся» Иван Мазуха, (Виктор Камонин.

Вот такие были технари. Ругать-то я их ругал, а в душе сознавал: на то оно и оружие, чтобы стрелять не только в воздухе, но и на земле.

В успехе боевых полетов советских летчиков большую роль играли правильная тактика действия и выбор маршрутов. Обычно использовали аэродромы «подскока», куда перелетали с наступлением темноты. Летный состав нашей группы был очень опытный и достаточно хорошо подготовленный—средний стаж летной службы составлял 8—10 лет, многие ранее были инструкторами военных летных школ (весь личный состав был подобран из Забайкальского военного округа). Это позволяло нам производить взлет еще в темноте, до наступления рассвета. Маршрут, как правило, выбирали с заходом в тыл противника и последующим уходом после бомбометания на свою территорию кратчайшим путем.

При полетах на рассвете мы почти всегда видели населенные пункты, долины рек и озера, покрытые дымкой или густым туманом. В этих случаях маршрут выбирался вдоль характерных

горных хребтов, по контуру облачности над водоемами озер и рек, строго по расчетному курсу и времени.

11 августа 1938 г. группа из пяти самолетов, взлетев еще в темноте, набрала высоту до 5 тыс. м. Эскадрилья отошла от линейных ориентиров в горы и взяла курс параллельно р. Янцзы на удалении от нее на 120—150 км. Поскольку в горных районах японских войск не было, группа, никем не замеченная, прошла в тыл противника на 50—60 км. Обнаружив большую группу кораблей (около 25), стоявших на рейде у порта Цзюцзян, самолеты легли на боевой курс и в 6 часов утра произвели бомбометание с высоты 7,5 тыс. м. В результате трех прямых попаданий на кораблях возникли пожары, остальные бомбы рвались либо вблизи кораблей, либо на южном берегу Янцзы в районе порта. Это удар был для противника неожиданным. Зенитная артиллерия даже не успела открыть огонь. Истребители взлетели только после отхода наших бомбардировщиков от цели. Все самолеты благополучно вернулись в Ханькоу.

У г. Цзюцзян к тому времени сосредоточилось большое количество военных и транспортных судов, а также тральщиков, очищавших минированный участок реки. К вечеру этого же дня, предвидя замысел противника, мы послали еще одну группу из семи самолетов СБ на ту же цель. В результате этих двух налетов было уничтожено пять военных кораблей и семь повреждено. Этими удачными налетами советские летчики-добровольцы надолго задержали продвижение японских войск на центральном участке фронта.

С июня по сентябрь в центральном районе Китая стоит жара, нередко обрушиваются тропические ливни, продолжающиеся иногда 20—25 дней подряд, разливаются реки и озера и затопливают долины и равнины. Из-за большой влажности и высокой температуры образуется многоярусная, а иногда и сплошная облачность, покрывающая обширные площади. Почвы в этом районе глинистые и красноземные, реки после дождей принимают темно-желтую окраску, что затрудняет ориентировку и требует от летчиков и особенно от ведущего группы хороших навыков в «слепых» полетах и умения точно ориентироваться. Были случаи, когда ведущие не учитывали этого обстоятельства, заводили всю группу в облачность, в результате нарушались строй и управление и каждый действовал самостоятельно. Так получилось 4 августа 1938 г. с китайской группой самолетов, когда восемь машин попали в облака, нарушили строй, потеряли ориентировку, произвели вынужденную посадку в 30—40 км друг от друга, в 150 км южнее аэродрома назначения.

Другой случай. 2 сентября эскадрилья в составе шести самолетов получила задание к исходу дня перелететь с основного аэродрома Хэньяна на аэродром Ханькоу для боевого вылета на рассвете 3 сентября. Китайский летчик, командир эскадрильи, который неоднократно летал по данному маршруту, допустил

ряд ошибок. Во-первых, он решил обойтись без штурмана. Кроме того, загрузил свой самолет пустыми кислородными баллонами, часть которых находилась в непосредственной близости от компаса (баллоны предполагалось наполнить кислородом в Ханькоу). Обходя по пути встретившуюся грозовую облачность, ведущий отклонился от курса. Не придав этому значения, не проводя детальной визуальной ориентировки по местности, он полностью доверился компасу, показания которого из-за близости кислородных баллонов были неверными на 30—35°. По истечении расчетного времени эскадрилья оказалась в 50—60 км севернее г. Наньчана, в районе оз. Поянху. Командир, решив, что он находится западнее Ханькоу, где также имелись большие водные бассейны и озера, лег на курс 9С и уже подходил к линии фронта.

Ведущий второго звена, убедившись в том, что командир потерял ориентировку, вышел вперед и, дав сигнал «следуй за мной», развернулся на 150° в обратную сторону, но командир эскадрильи за ним не последовал. В результате всей этой неразберихи второе звено приземлилось на аэродроме Наньчана, в 180 км юго-восточнее основного аэродрома Ханькоу, произвело дозаправку самолетов и только к вечеру перелетело на аэродром назначения. Первое же звено, израсходовав горючее, сделало вынужденную посадку в 120—150 км восточнее Наньчана и только через два дня прибыло на основной аэродром. Им еще посчастливилось найти площадку для посадки. В условиях Китая, где равнины преимущественно занимают рисовые поля, можно потерпеть серьезную аварию даже при посадке без шасси.

Коротко остановлюсь на особенностях воздушных боев бомбардировщиков с японскими истребителями.

Первые полеты китайской авиации на больших высотах были неожиданными для японцев. Не имея подготовленного летного состава и самолетов, оборудованных высотной аппаратурой, японцы стали ускоренными темпами создавать специальную группу высотных истребителей для охраны тыловых аэродромов и караванов судов на Янцзы.

3 августа 1938 г. три самолета СБ, пилотируемые летчиками Котовым, Анисимовым и мною, произвели бомбометание и разведку боем аэродрома г. Аньцина, где находилась японская база по сборке бомбардировщиков. Чтобы точнее поразить цель, мы решили применить метод прицельного одиночного сбрасывания бомб каждым самолетом самостоятельно с высоты 7,2 тыс. м по стоянкам, аэродромным сооружениям, самолетам и судам, разгружавшимся в порту Аньцин.

Наше длительное пребывание над целью дало возможность японской зенитной артиллерии пристреляться: при последнем выходе на цель осколком от разорвавшегося вблизи снаряда на ведущем самолете был поврежден наддув правого мотора. В это

время в воздухе появились истребители противника И-96 и И-95., Через 10—15 минут, уже на обратном пути, наши стрелков-радисты заметили их на высоте 6,5 тыс. м. Так как один из поврежденных моторов работал не на полную мощность, мы шли на меньшей скорости, но плотным строем. Еще через 5 минут стрелок доложил, что справа приближаются два самолета противника И-96. Я увидел их справа в 100—150 м ниже нас, когда они занимали исходную позицию для атаки. Кроме того, было замечено еще 18 самолетов И-96, приближавшихся двумя девятками с левой стороны, а сзади — группа из семи самолетов И-95.

Японские истребители стремились атаковать наши самолеты с разных направлений. Мы стали уходить с набором высоты и с плавным разворотом вправо, в сторону горы и подальше от линейных ориентиров, стремясь оторваться от основной группы истребителей противника. То обстоятельство, что мы все время набирали высоту, усложнило японцам условия боя. Истребители не имели возможности атаковать сверху. Я маневрировал скоростью: то снижал, то увеличивал ее. Одновременно по сигналу радиста делал отвороты и довороты в ту или иную сторону.

Один самолет И-96, по всей вероятности ведущий группы, пристроился ко мне справа и шел все время в 10 м сбоку или* в 5 м сзади, так что я видел лицо пилота. Японские летчики после заградительного огня переходили на правую сторону и атаковали по одному, стремясь попасть в «мертвый» конус и подлезть под стабилизатор какого-либо бомбардировщика. Этот маневр им также не удавался.

Хорошая организация наблюдения, быстрый переход стрелков от верхних, турельных пулеметов к люковым, организованное взаимодействие стрелков-радистов (по принципу защиты соседнего самолета) помешали японским истребителям достичь успеха. Те истребители, которые осмеливались подходить на близкую дистанцию, были сбиты метким огнем наших стрелков. После атаки истребители спускались вниз, снова набирали высоту и готовились к повторным атакам. В этом бою, который продолжался более 50 минут, были сбиты и сгорели четыре японских истребителя. И-96 и И-95 так и не добрались до нас. Я все время не терял из виду своего преследователя, он так и шел рядом со мной на одной высоте.

Сигналом конца воздушного боя послужила его последняя атака. Он задрал нос своего самолета, поднялся выше еще на 50—70 м и оказался позади меня метров на 30—40 и, на некоторое время потеряв меня из виду, стал переводить свой самолет в пикирование для атаки. Я следил за ним и в момент его перехода в пикирование отвернул свой самолет на 20° влево с сильным заносом хвоста. Правый самолет летчика Котова оказался; выше меня, а левый (Анисимова) — ниже. В момент атаки япо-

шец был под нашим зеном и попал в зону выгоднейшего обстрела из люковых пулеметов. Он был сбит стрелками.

После этого истребители противника сразу прекратили преследование, развернулись и ушли в свою сторону. У нас потерь не было, только один стрелок-радист был ранен в ноги, но продолжал бой. Потом на каждом самолете мы насчитали от 20 до 70 пулеметных пробоин, но все дошли благополучно и сели на аэродром.

Этот день показал, что и неравный бой можно выиграть при точном соблюдении важнейших условий: держать плотный строй, хорошо отработать огневое взаимодействие по принципу «охраняй хвост соседнего самолета», идти не со снижением, а с набором высоты, не давать возможности атаковать сверху, так как в этом случае в бензобаке пары бензина вспыхивают от первой зажигательной пули, пущенные же снизу пули гасятся в холодном бензине.

Были тяжелые дни и у нас. В одном из воздушных боёв японцам удалось сбить группу из пяти самолетов СБ. Из 15 членов экипажей спаслись на парашютах только 6 человек (они совершили тяжёлые прыжки). Летчик В. В. Бондаренко был сбит последним из всей группы. Когда его самолет загорелся, он продолжал тянуть до последней возможности на свою территорию и покинул самолет, когда на нем уже горел комбинезон. Обожженный летчик приводнился на озере, которое кишело змеями. Разрубая клубки змей, Бондаренко поплыл к берегу. Китайские солдаты, находившиеся на переднем крае обороны, не разобравшись, чей летчик, стали его обстреливать. Каким-то чудом Бондаренко доплыл до берега. Когда узнали, что он русский, его несли на руках трое суток до ближайшего госпиталя. Только через восемь месяцев он выздоровел, стал опять летать, но впоследствии погиб смертью храбрых и похоронен на китайской земле.

Несмотря на горький для нас итог воздушного боя 12 августа, когда было потеряно пять самолетов СБ (правда, и пять истребителей противника были сбиты), мы вынуждены были продолжать боевые действия без прикрытия истребительной авиации. Начали действовать на больших высотах, более крупными группами. Впоследствии и китайские летчики стали летать вместе с нами.

Первое время советские добровольцы все боевые действия вели отдельно. Китайские бомбардировщики выполняли приказы своего командования, мы — своего, цели и объекты у нас были разные. Многие китайские летчики самоотверженно выполняли свою задачу, но некоторые проявляли трусость и возвращались назад, не доходя до цели.

28 июля 1938 г. семь бомбардировщиков СБ с летчиками-китайцами вышли на задание. Ведущий был хотя и старшим по чину, но недостаточно подготовленным летчиком. Правда, у него

был хороший заместитель. Подойдя к цели на высоте 2,5 тыс. м, китайские летчики увидели на боевом курсе серию разрывов зенитной артиллерии. Ведущий струсил, набрал высоту и ушел в облака, растеряв ведомые самолеты. Его заместитель в этом случае проявил инициативу, собрал все остальные самолеты и повел их второй раз на цель. Смелыми действиями и тактически правильным противозенитным маневром он обеспечил отличное выполнение задания.

На долю советских летчиков выпадали самые трудные задачи по вводу в бой китайских пилотов, рядом с нами они чувствовали себя уверенно и дрались смело, не покидая строя. Над» заметить, что совместные боевые действия объединяли нас, дружба у нас была искренняя и боевая, крепнущая в борьбе против общего врага.

Удачные бомбовые налеты китайской авиации на скопления кораблей, аэродромы и наземные войска японцы решили парировать одним ударом по основной авиационной базе китайских: бомбардировщиков в Ханькоу.

19 августа 1938 г. в 9 часов утра 27 японских бомбардировщиков двумя группами появились над аэродромом Ханькоу. Они были встречены огнем зенитной артиллерии и атакованы 12 китайскими истребителями, поэтому бомбометание было произведено с высоты 3—4 тыс. м по пустому аэродрому. Советские летчики накануне бомбили скопления кораблей на Янцзы и после успешного налета приземлились на аэродроме «подскока» в г. Циань (180 км западнее основной базы). В результате огня зенитной артиллерии и атак истребителей японцы потеряли два бомбардировщика. Удачный маневр наших бомбардировщиков лишил японцев возможности выполнить поставленную задачу, а ущерб, нанесенный летному полю, был ликвидирован в два три дня.

Японская бомбардировочная авиация осуществляла свои налеты с аэродромов Шанхая и Нанкина. После занятия Уханя японские бомбардировщики перебазировались на его центральный аэродром (в Ханькоу). Налеты производились двумя-тремя группами по 6—12 самолетов, построенных «клином» или «ромбом», на высотах 2—4 тыс. м.

Находясь над оккупированной территорией, японские самолеты шли прямым курсом вдоль Янцзы. После перелета через линию фронта они стремились обходить крупные населенные пункты и избегать китайских постов наблюдения. К цели они¹ подходили со стороны, с заходом в тыл, и после разворота на 180° ложились на боевой курс. Японцы сбрасывали бомбы с прямой по сигналу ведущего, методом растянутой серии с уходом от цели на максимальной скорости без маневра.

В тех случаях, когда цели были прикрыты зенитной артиллерией, противник заходил на боевой курс со стороны солнца. Строй немного рассредоточивался по фронту, и применялся про-

тивозенитный маневр. Самолеты были выкрашены в серо-серебристый или темно-зеленый цвет. Иногда на подходе группа рассредоточивалась по пять-девять самолетов и заходы делались с различных сторон.

Налеты на китайские аэродромы японцам систематически не удавались, так как, имея достаточную аэродромную сеть, китайская бомбардировочная авиация своевременно уходила из-под удара, а истребительная поднималась в воздух для отражения нападения.

Так, 20 февраля 1939 г. японцы произвели налет на крупную авиационную базу Северного Китая Ланьчжоу на р. Хуанхэ. В 11 часов 30 минут посты наблюдения сообщили, что обнаружена группа японских бомбардировщиков: 30 самолетов в 180—200 км южнее базы.

В 12 часов была объявлена боевая тревога. Тактический замысел японцев состоял в том, чтобы заставить китайские истребители раньше времени подняться в воздух. Не доходя до цели 60—70 км, японцы выписывали круг за кругом, рассчитывая, что китайские истребители преждевременно израсходуют горючее и вынуждены будут пойти на посадку (эти маневры на первых порах им удавались). Но китайское командование по нашему совету не поднимало в воздух истребители, а продолжало вести наблюдение за действиями противника, получая данные от постов наблюдения каждые три-пять минут.

В 13 часов 10 минут взлетела первая группа истребителей в составе 8 самолетов, через пять минут — еще 11 самолетов, затем взлетели еще две группы. Всего в воздух было поднято 40 истребителей.

Через равные промежутки времени японские бомбардировщики тремя группами появились над Ланьчжоу. Все они были встречены и атакованы истребителями. В результате тактически верных действий в этом бою было сбито 9 японских бомбардировщиков, погибло 63 члена экипажей. Был ранен один советский летчик, но и тот совершил посадку благополучно. Самолеты противника не дошли до авиационной базы и сбросили бомбы на город, разрушив несколько жилых домов.

23 февраля 1939 г. японцы повторили налет на Ланьчжоу. На город шла мощная авиагруппа в составе 57 двухмоторных бомбардировщиков. До китайского аэродрома добрались только 20 самолетов, остальные вернулись обратно и бомбометание произвели по запасным целям. Своевременно обнаружив бомбардировщиков, наши истребители атаковали их еще на подходе, было сбито шесть самолетов. Истребители не стали преследовать остальных и вернулись к обороняемому объекту, рассчитывая, что должны подойти еще другие группы. Но японцы, не доходя до цели, повернули обратно.

Если бы у нас была надежная связь земли с воздухом и имела бы специально выделенная группа истребителей преследо-

вания, число сбитых самолетов противника было бы значительно» большим. После длительного преследования противника истребительной авиации вовсе не обязательно возвращаться на свой аэродром, произвести посадку можно было бы на ближайших площадках. А для этого летчикам-истребителям было необходимо хорошо знать район боевых действий в радиусе 250—300 км* и смело преследовать одиночные бомбардировщики на полный радиус действия своих самолетов.

В налетах на Ланьчжоу и в воздушных боях в районе города японские летчики не отличались большой стойкостью; наоборот, они проявляли трусость, их нервы не выдерживали. Так, 12 февраля 1939 г. из 30 японских бомбардировщиков, которые были обнаружены истребителями на подходе к аэродрому, 18 не пошли на цель, а вернулись обратно, обогнув аэродром 10—15 км южнее. Во время следующего налета (23 февраля) группа японских бомбардировщиков в составе 12 скоростных самолетов типа; «Савойя», имевшая задачу охранять впереди идущую менее-быстроходную группу, при первых же атаках наших истребителей бросила ее, нарушив огневое взаимодействие, и на большой, скорости ушла на юг.

Советские летчики накапливали боевой опыт в воздушных боях с противником. Раскрывая его тактические замыслы, они* находили правильные решения во время воздушных атак, умело использовали слабо защищенные места и «мертвые» конусы японских бомбардировщиков.

В дальнейшем японское командование отказалось от налетов¹ в дневное время на авиационные базы, которые имели зенитно-артиллерийское и истребительное прикрытие. Как правило, ночные налеты производились лунными и безоблачными ночами. Перед каждым таким налетом примерно между 17-ю и 20-ю часами японцы производили разведку цели одиночными самолетами.

Часто во время налетов японская агентура на земле обозначала цели, поджигая какой-нибудь жилой дом вблизи объекта¹ или разводя костры и сигнализируя батарейными ручными фонарями. Так было во время налета в ночь с 8 на 9 октября 1938 г. на хэньянский аэродром, где мы базировались. При подходе японских бомбардировщиков диверсанты подожгли склад войскового обмундирования. Поджог был произведен во время боевой тревоги, когда солдаты и население ушли в горы (в то время в Китае не было бомбоубежищ). Склад находился вблизи аэродрома и был удобным ориентиром для бомбардировщиков. Пожар длился с 23 до 3 часов ночи, так что все три группы японских бомбардировщиков успели прицельно отбомбиться.

Кроме того, китайские прожекторные части обычно слишком рано включали прожекторы, обозначая площадь аэродрома. Несмотря на шпионаж и все недостатки в организации ПВО, противник особых успехов не достиг. Аэродром все время функ-

пионировал, хотя японцы бомбили его три ночи подряд (8—11 октября).

Было повреждено шесть самолетов СБ, из них через день было отремонтировано три самолета, через два дня введены в строй остальные; один самолет-истребитель был сбит в воздушном бою (летчик погиб), был сожжен на земле один наш самолет, разрушено 10 домов на окраине города, убито около 60 человек мирного населения.

В общей сложности на протяжении этих трех ночей в налетах участвовало 69 японских двухмоторных бомбардировщиков, было сброшено до 50 т бомб. Китайцы сбили четыре бомбардировщика, погибло 27 человек летного состава, один японский летчик был взят в плен. Качество бомбометания у японцев было очень низкое. Все зависело от ведущего. Самостоятельное прицеливание каждого экипажа не практиковалось. 60—70% всех бомб было сброшено с недолетом. Процент осколочных бомб был невелик, а фугасные поражали цель лишь при прямом падении.

При наведении бомбардировщиков на объекты и цели японцы пользовались радиосвязью. По-видимому, на китайской территории работала шпионская радиостанция, дававшая сигналы для наведения самолетов противника на цель...

Японская агентура проникала и на аэродромы, где мы базировались. Осенью 1938 г. мы переместились на юг от Ханькоу — в Хэнъян, где еще строился аэродром и была готова лишь часть взлетно-посадочной полосы. В нашем общежитии среди обслуживающего персонала был один китаец-разнорабочий по прозвищу Саке. От него всегда шел запах рисовой водки — саке. Человек этот был маленького роста и обладал чрезвычайно неприглядной наружностью. В глаза бросался толстый нос, задранный вверх и вдобавок чересчур красный, пронизанный синими прожилками. Углы рта были опущены вниз. Глаза, как у хорька: непрерывно бегающие, маленькие черные точки. Редкие усы торчали в разные стороны. Вдобавок ко всему он был горбатым. Почти все китайцы относились к нему удивительно холодно и равнодушно. Никто не знал, когда и каким образом этот человек появился на нашем аэродроме и как он оказался в числе персонала, обслуживающего советских летчиков. Кое-кто из китайцев иногда позволял себе шутить и насмехаться над ним. Саке оставался совершенно равнодушным к этим проделкам; что бы ему ни говорили, у него даже не менялось выражение лица. Целый день, с рассвета до темноты, он был за работой, убирал Двор, с особым рвением чистил уборные, работал за чернорабочего и на кухне, надраивая до солнечного блеска "кухонную по^{УДУ}. рубил дрова для плиты, зимой и ранней весной разносил в комнаты нашего общежития жаровни с раскаленными углями. Словом, он был у всех на виду и в то же время никто не обращал на него внимания.

Однажды, в особенно светлую лунную ночь, когда была объявлена воздушная тревога, летный состав, в том числе и китайцы, выехали за город. Мы еще заранее договорились, что один из советских летчиков-истребителей поднимется в воздух, осмотрит район нашего базирования и, если только заметит где-либо подсвечивание нашего аэродрома, обстреляет это место трассирующими пулями. Мы тотчас же направили туда группу вооруженных солдат для задержания на месте диверсантов. И вот произошло то, чего никто даже не мог себе представить: на южной окраине аэродрома среди задержанных с поличным оказался и наш Сакэ. Он имел при себе большой карманный фонарь для подсветки. Потом переводчик Ван сообщил мне, что он оказался крупным агентом.

Нашим летчикам приходилось сталкиваться и со случаями диверсий, каждая из которых могла стоить им жизни. Иногда такие диверсии организовывались, когда наши летчики, отвоёвав в Китае, возвращались домой. Я вспоминаю случай, который произошел с нашими прославленными асами Г. Н. Захаровым и А. С. Благовещенским. Оба командира истребительных групп китайских ВВС, выполнив свою интернациональную миссию в небе Китая, в разное время добились разрешения лететь в Союз на трофейных японских истребителях И-96. В обоих случаях помешала диверсия: в бак с горючим был насыпан сахар, который в полете засорил бензопровод. Пришлось произвести вынужденную посадку. Самолеты вышли из строя, а оба летчика получили серьезные травмы.

Уже много лет спустя Георгий Нефедович Захаров рассказал мне в Москве об этом эпизоде.

Началась эта история еще во время одного из воздушных боев, который происходил в районе Наньчана в первых числах февраля 1938 г. Уже давно взошло солнце, своим теплом разогрело землю и разогнало утреннюю дымку и туман над р. Янцзы и оз. Поянху. А ожесточенная воздушная схватка только разгоралась. В разных местах, на разных высотах дрались советские и японские истребители, поливая друг друга свинцовым дождем из своих пулеметов. То здесь, то там отдельные самолеты крутой спиралью и штопором срывались к земле, волоча за собой траурные шлейфы черного дыма, и трудно было сразу разобраться, где наши, а где противник. Знал это только тот, кто загнал своего противника в землю, кто последним усилием воли, выдержкой, напряжением всего организма выиграл эту страшную победу над врагом.

Бой не затихал, только переместился в сторону противника, с обеих сторон накапливали силы. Кое-кому надо было выйти из боя для зарядки горючим и боеприпасами, а выход из боя — тоже наука. Надо сделать так, чтобы незаметно оторваться от противника, не дать ему зайти в хвост и преследовать тебя.

В этом воздушном бою участвовал и командир авиаэскад-

рильи Георгий Захаров на самолете И-15 совместно с китайским летчиком Туном, летевшем на И-16. Когда подошли к концу горючее и боеприпасы, они стали выходить из этой воздушной схватки. Вот здесь Захаров и заметил, как один из японских истребителей И-96 резко и с большим снижением пошел к земле. Захаров вместе с Туном стали его преследовать. Впереди просматривалась небольшая ровная площадка, на которую и произвел посадку японец. Захаров сделал над японцем круг, осмотрел место посадки и убедился, что можно сесть и ему. Не долго думая, он посадил свой И-15 недалеко от японского самолета. Захарова с воздуха прикрывал китайский летчик.

«Когда я с пистолетом стал подходить к японскому самолету, — продолжал рассказывать мне Георгий Нефедович, — то услышал выстрел, а из кабины И-96 показался дым. Оказывается, японец был подбит в бою, и мотор вышел из строя. После посадки летчик (он оказался командиром истребительной авиаэскадрильи) собрал документы и хотел бежать, но, заметив, что мы его преследуем, зажег их в своей кабине и затем застрелился. Так как карта была плотная и наклеена на материю, она плохо горела, и я успел затушить этот костер. Документы и другие материалы очень понадобились китайскому командованию. У японского летчика был дневник, где он фиксировал воздушные бои, потери и недочеты боевой деятельности не только своей эскадрильи, но и своего авиаполка. Самолет был в хорошем состоянии, недели через две-три он был исправлен. Я стал на нем летать и испытывать его летно-технические и тактические качества. Самолет был металлический, на низких колесах, мотор хотя и недостаточно мощный, но работал хорошо, кабина маленькая и узкая. После доклада в Москву я получил разрешение возвратиться на нем в Советский Союз. Чтобы избежать любопытных зрителей, я в сумерках перелетел с аэродрома Наньчана в Ханькоу. О перелете знал лишь П. Ф. Жигарев, но, к моему большому удивлению, после посадки на аэродроме творилось что-то необыкновенное. Меня окружила большая толпа иностранных корреспондентов, военных атташе и дипломатов, которые забросали меня всевозможными вопросами о летно-технических свойствах японского истребителя, одновременно непрерывно щелкая своими фотоаппаратами. Кое-как я от них отбил и просил коменданта аэродрома опечатать самолет и выставить охрану. После этого я уехал в общежитие. А утром убедился, что ночью самолет был кем-то открыт. Пропали и мои личные вещи. Все свалили на солдата, который охранял И-96, обвинив его в шпионаже.

Наступил день отлета в Советский Союз. Первый отрезок до Сиани я пролетел хорошо, мотор работал четко и ровно. Здесь я лично следил за заправкой, и все же не заметил, как кто-то всыпал мне в бензобак сахар. Это выяснилось уже после расследования.

Ничего не подозревая, я взлетел и лег на курс в направлении Ланьчжоу, на нашу основную авиабазу. Летел я спокойно, погода была сносная. Хотя и была облачность, но она мне не мешала, я шел под ней. Впереди уже обозначился горный хребет Наньшань, а за ним и аэродром Ланьчжоу. Настроение у меня было приподнятое, еще бы: я возвращаюсь домой с „трофеями" и скоро буду среди родных и друзей. Есть что рассказать и показать. Словом, мечтаю, а сам все время прислушиваюсь к рокоту и мелодии, которую напевает мой „пленник". Пока все в порядке, но все же посматриваю по сторонам — на „пожарный случай", где можно было бы сесть. Только блеснула эта мысль в голове, как вздрогнул мой японский „конь", чихнул два раза, и винт внезапно остановился. Я даже вздрогнул от неожиданности. Хорошо, что я еще раньше наметил место, где можно было приземлиться. Словом, худо-бедно я произвел посадку в горах, на берегу какой-то речушки. Все обошлось, только сломал левую руку и ногу, да у самолета оказалось сбитым шасси. А могло быть и гораздо хуже», — глубоко вздохнул Захаров, как будто это событие произошло с ним только сейчас. На мгновение у него изменилось лицо и сам он стал сосредоточеннее, потом улыбнулся и сказал: «Да, повезло мне тогда».

Надо заметить, что Георгий Нефедович был обстрелянный воздушный боец. До того как попасть в Китай, он вместе с П. В. Рычаговым, Я. В. Смушкевичем, Агафоновым и другими был в Испании, защищал Мадрид, Барселону, Малагу, Альмерию и многие другие города. В Испании Г. Н. Захаров сбил шесть фашистских самолетов.

IV

Наши боевые полеты тщательно готовились. Каждый вылет — был ли то боевой или учебный полет, или перелет на другой аэродром — в тот же день подробно разбирался в группе с тщательным анализом положительных и отрицательных сторон. Если были замечены ошибки при взлетах, полетах в строю, на расчете и самой посадке, то тут же назначались тренировочные полеты тому или иному летчику, экипажу. Столь же строго оценивали результаты бомбометания (у нас к тому времени был установлен длиннофокусный фотоаппарат, дающий возможность производить контроль боевого поражения цели при бомбометании с больших высот).

В боевой деятельности нашей группы мы строго придерживались принципа назначения объектов и целей для каждого самолета-экипажа в отдельности. Для подготовки расчетов на поражение цели, а также для лучшей ориентировки на местности проводились учебные, тренировочные полеты. Был у нас и свой полигон для отработки элементов бомбометания.

Во время всех боевых вылетов (а было их более 30 с общим

количеством около 250 самолето-вылетов) я был ведущим, и лишь один раз мне пришлось досрочно вернуться с боевого задания из-за неисправности правого мотора. Но и этот боевой вылет дал отличные результаты, так как в строю оставались два моих заместителя.

Обстановка на фронте вынудила китайское командование увязывать планы наземных войск с деятельностью авиации, и в первую очередь бомбардировочной. Коротко расскажу об организации такого взаимодействия на примере оборонительной операции севернее Уханя.

В сентябре 1938 г. японское командование предприняло наступление на Ухань. Наступление планировалось осуществить с трех направлений: с юга — через Наньчан, в центре — вдоль Янцзы и с севера — вдоль железной дороги Чжэнчжоу — Ханькоу.

Бомбовые удары авиации по японским военно-транспортным судам сдерживали продвижение противника вдоль Янцзы. Понеся значительные потери на центральном и южном фронтах, японцы перебросили значительные силы на северный участок, где во второй половине сентября 1938 г. им удалось захватить пункт Лошань в 45 км севернее Уханя. Китайское командование, готовя контрудар, сосредоточило свои войска на этом участке и решило привлечь авиацию для подавления артиллерии и войск противника, расположенных на северной и северо-западной окраинах Лошаня. Для отработки планов и организации взаимодействия с наземными войсками на передний край линии фронта были высланы представители авиационных частей.

В составе этой группы были старший штурман авиагруппы Виктор Терлецкий, штурман эскадрильи Сыробаба и я. Мы назначили время выезда на автомашине «Форд-8» с таким расчетом, чтобы переправиться через р. Ханьшуй на пароме в ночное время: днем переправу бомбила японская авиация и обстреливала артиллерия.

Мы выехали на рассвете 22 сентября. Дорога была холмистая, все время шла по левому берегу реки. Ехали не спеша, так как с утра был плотный туман и глинобитная дорога была скользкой после дождя. Вскоре спустились в долину небольшой речки, а потом пошли небольшие озера, затянутые тиной и обросшие осокой, целый ряд запруд для рисовых полей, над которыми дымился туман. Высокая трава, бамбук, камыши, а также чайные кусты и цитрусовые деревья были покрыты серебристой, росой. Целая сеть каналов и канав обрамляла рисовые поля, сады и огороды. В стороне от дороги виднелись мандариновые рощи.

Перекусив, отдохнув и заправив автомашину, мы снова двинулись в путь. Дорога зигзагами поднималась в гору. Стало немного прохладнее. Все, что было в долине, стало опускаться вниз. Террасовые квадратные и ромбовидные рисовые поля пре-

вратились в игрушечные полоски и треугольники, а причудливые узкие дороги и тропинки извивались по склону хребта как фантастические змеи и чудища. Благополучно преодолев перевал, мы очутились в живописной долине и вскоре остановились на обед на берегу ручья в тени заросшего бамбука.

Дальше двигаться на автомашинах днем не разрешалось патрульной службой 17-го армейского корпуса ввиду близости фронта. В стороне от заставы просматривалось несколько разрушенных китайских фанз, по всей вероятности, их недавно бомбили японцы. Пока раскладывали продукты и готовили пищу, мы с Виктором Терлецким сходили в деревню. Она была почти полностью уничтожена. Лишь в стороне от населенного пункта стояли две целые фанзы.

После утомительной дороги мы решили немного отдохнуть. Устроили себе на скошенной траве постель и заснули в тени роши. Проснулись, когда между листвой гибкого бамбука там, то здесь заблестели на небе редкие звезды. Было тихо и спокойно. А потом, как по команде, в одно мгновение зазвучали два хора — лягушек и цикад. Сразу тучами налетели комары и москиты. Пришлось быстро собираться и трогаться в путь. На всем пути следования нам подсвечивала сзади луна. Купаясь в облаках, она сопровождала нас до конечного пункта. Ехали мы с выключенными фарами: ночью китайские патрули стреляли по всем световым точкам без всякого предупреждения.

Подъехав к переправе примерно в первом часу ночи, мы погрузились на паром вместе с китайскими солдатами, направлявшимися на усиление лошаньской группы.

На рассвете прибыв на командный пункт одной из китайских пехотных дивизий, мы встретились с нашими военными советниками. После составления плана взаимодействия, уточнения времени, места, сигнализации и четкого обозначения переднего края обороны китайских войск мы с представителями китайского командования и с нашим советником выехали для осмотра местности. С одной из высот мы просматривали японские позиции. Кругом была абсолютная тишина, только на высоте 3—4 тыс. м в районе переднего края безнаказанно кружил японский самолет-разведчик. Составив схему расположения своих и японских позиций, мы к обеду вернулись на командный пункт дивизии. Отдохнув немного и отблагодарив хозяев за угощение и гостеприимство, мы к вечеру выехали обратно, надеясь к ночи снова попасть на переправу. Минут через 15—20 мы нагнали несколько групп раненых китайских солдат (в каждой группе было по 50—80 человек). Наш переводчик закричал шоферу, чтобы тот увеличил скорость. На мой недоуменный вопрос он ответил, что иначе они нас убьют. Раненые загородили дорогу плотной стеной, а чуть подалеже на шоссе сделали завал из камней.

Я приказал остановить машину, и тут произошло неожиданное. Солдаты наперегонки кинулись к машине: кто устраивался на крыле, кто на радиаторе, словом, облепили ее человек 15—20. Остальные, измученные, с открытыми ранами, со злобой смотрели на нас, видимо намереваясь выбросить нас из машины. Мне пришлось приказать немедленно трогаться на малой скорости.

После возвращения на авиабазу мы стали готовиться к боевому вылету, авиатехники осматривали самолеты.

По согласованному плану наступление наземных войск в районе Лошаня должно было начаться 27 сентября 1938 г. в 6 часов утра, а налет авиации по японским позициям — в 7 часов утра.

26 сентября к вечеру мы перелетели с аэродрома в Ханьяне на аэродром «подскока» в Ханькоу, где заправились горючим и подвесили бомбы (70% бомб были осколочные). Впервые нам предстояло действовать вместе с китайскими летчиками-истребителями. Летный состав тщательно проработал задание. Была намечена цель для основного удара, а также запасные цели и тактические варианты на случай низкой облачности. В задачу истребителей входило прикрытие бомбардировщиков в воздухе и штурмовые удары по войскам противника.

27 сентября в 5 часов 55 минут мы взлетели в воздух. Встреча с нашими истребителями состоялась в заранее установленной зоне над Сяоганем (в 50 км северо-западнее Уханя). Через час мы уже бомбили позиции противника. В этот момент японские войска перешли в контратаку, так что бомбы били не только по артиллерийским позициям, но и по скоплению японских войск. Контратака сорвалась, и японские части начали отход.

Китайские истребители подошли к цели двумя группами: первая группа прикрывала бомбардировщиков, вторая пошла на снижение и с пикирования пулеметным огнем атаковала колонну японских войск, подходившую к Лошаню с востока. Эта же группа истребителей, возвращаясь, обнаружила еще одну колонну японцев у западной окраины Лошаня и также успешно ее атаковала. Надо сказать, что китайские летчики очень радовались, что им довелось взаимодействовать с нами.

Выполнив задачи, все самолеты возвратились на свои аэродромы без потерь. Успешные действия авиации против наземных японских войск обуславливались следующими обстоятельствами: нашим внезапным появлением над полем боя (ранее подобных случаев не было); правильной постановкой задач и умелой координацией работы авиации с действиями наземных войск; четким взаимодействием бомбардировщиков с истребителями и распределением между ними функций в бою. После успешных действий 27 сентября командование решило и в дальнейшем использовать авиацию для поддержки наземных войск.

2 октября 1938 г. после отработки всех вопросов по совместным действиям как с наземными войсками, так и с истребителями, сопровождающими наши бомбардировщики, мы поднялись с уханьского аэродрома, в заранее установленной зоне произошла встреча с истребителями, и мы взяли курс к цели.

Истребители двумя группами по шесть самолетов сопровождали бомбардировщиков до цели. После того как мы отбомбились, истребители, не встретившись с японскими самолетами,, приступили к штурму наземных целей.

В результате бомбардировки и штурмовых атак колонне японских войск и их обозам на окраине Лошаня был нанесен серьезный урон.

К вечеру все самолеты благополучно произвели посадку на уханьском аэродроме. Столь же успешными были налеты и в последующие дни — 4 и 5 октября. Это заставило японское командование срочно организовать противовоздушную оборону своих наземных частей, появилась зенитная артиллерия, в воздухе стали патрулировать истребители. 6 октября во время очередного налета мы были встречены японскими истребителями, которые атаковали нас, но меткий огонь бортового оружия и густая облачность помогли нам избежать потерь. Но наши активные действия на некоторое время были перенесены на другие участки фронта.

Из операции под Лошанем мы сделали вывод, что при 8—10-кратном превосходстве противника в воздухе взаимодействие мелких групп авиации с наземными войсками эффективно на одном и том же участке фронта лишь на короткий срок (три-четыре дня). При увеличении этого срока противник успевает стянуть в район зенитную артиллерию и истребительную авиацию и организовать достаточно надежную оборону.

V

К осени 1938 г. у наших машин стал подходить к концу моторесурс, требовалась замена моторов, ибо мы налетали сверх нормы более 150 часов на каждый самолет. Главная ремонтная: авиационная база находилась в то время в Ланьчжоу.

В конце ноября был получен приказ временно прекратить боевые действия, перелететь в тыл и приступить к капитальному ремонту самолетов с заменой моторов, а летному составу дать отдых. Это решение было своевременно, ибо наши летчики несли напряженную боевую нагрузку с начала 1938 г. До весны 1939 г. нами было принято с авиационного завода более 60 самолетов, которые нужно было облетать (10—15 часов) и затем перегнать в Китай. Таких перелетов было сделано три. Первые две партии самолетов мы передали китайским летчикам, а на третьей включились в боевую работу.

В Улан-Баторе мы обычно находились два-три дня. После

перелета нужно было тщательно осмотреть материальную часть, так как последующий маршрут проходил над безлюдной пустыней Гоби, покрытой буграми и дюнами. Часто мы попадали в песчаные бури и, хотя шли на большой высоте (порядка 4—5 тыс. м), даже туда доходили песчинки, хрустевшие на зубах. Перегревались моторы, видимость сокращалась до предела, приходилось идти в «слепом» полете. Солнце в этой зловещей мгле становилось темно-красным и расплывчатым, непрерывно меняло форму, создавая причудливые миражи.

Когда не было бурь, горизонт просматривался далеко. Внизу паслись огромные стада диких коз, которые шарахались в разные стороны от шума наших моторов; холмы, обдуваемые ветром с песком, казались загадочными замками.

И сегодня, по прошествии многих лет, в моей памяти отчетливо встают картины ожесточенных воздушных боев, которые вели советские люди, защищая китайское небо, боевые будни, наших летчиков, смерть моих товарищей, их похороны на далекой земле Китая, наша скорбь и скорбь китайских тружеников...

В одном из боевых вылетов был подбит зенитной артиллерией противника один из наших бомбардировщиков. Летчик С отстал от группы и, используя высоту полета, дотянул до своей территории. Ему надо было срочно садиться, так как к этому времени один из моторов уже не работал. Местность была гористая, но в долине между гор просматривалась подходящая; полоса, засеянная рисом.

В Китае все ровные площади, в том числе и склоны гор, засеяны рисом или другими сельскохозяйственными культурами. Кроме того, для сбора воды и полива посевов создавалась система канав и каналов, а рисовые поля были разделены на квадраты, отбортованные земляными валами высотой 40—60 см, и залиты водой. Имелось категорическое указание: при вынужденной посадке садиться на фюзеляж, не выпуская шасси, о чем перед посадкой напомнил летчику и штурман самолета.

Летчик С, по всей вероятности, хотел спасти машину, а возможно, не понял, что сказал ему штурман, и выпустил шасси. Это послужило причиной катастрофы, самолет в конце пробега скапотировал и перевернулся вверх колесами. Штурман и стрелок-радист сумели выбраться из машины и кинулись спасать командира, но летчик попал в небольшой водоем вниз головой и, не имея возможности отвязаться от сиденья, захлебнулся.

Когда самолет подняли и поставили на колеса, летчик был уже мертв. Это была первая наша потеря, мы тяжело ее переживали. Погибшего товарища местные жители с почестями отнесли в город. Это событие произошло в пров. Цзянси. В этой провинции, по обычаю, всех умерших ночью выносили за стены города, где за восточными воротами находилась специальная погребальная площадка. Здесь и было оставлено до утра под наблюдением городской стражи тело нашего летчика,

Мы собрались отправлять труп летчика для похорон в Наньчан, но местные власти попросили нас провести гражданскую панихиду и дать возможность населению попрощаться с советским летчиком, который погиб смертью храбрых в борьбе за независимость китайского народа.

Когда мы, представители советских добровольцев, прибыли к месту прощания, на площади уже собралась огромная толпа. Народ продолжал подходить, многие шли во главе со священнослужителями. Здесь были буддисты, католики, магометане.

Погибший летчик лежал на белых покрывалах и был закрыт белой простыней. Рядом стоял высокий дубовый гроб, до самого верха засыпанный растертой, как пудра, известью.

С нашим приходом открылся митинг. Мэр города произнес речь, в которой горячо благодарил Советский Союз, его правительство и советских добровольцев, не жалеющих жизни в борьбе за счастье китайского народа. В конце речи мэр призвал всех жителей помогать советским летчикам в их ратном труде. Затем он стал выкрикивать лозунги, встречаемые каждый раз традиционным возгласом толпы: «ваньсуй!» (10 тысяч лет жизни).

После мэра выступило еще несколько человек. Потом нам предложили сказать последнее слово нашему боевому другу и товарищу по борьбе. Мою речь одновременно переводили в разных концах площади шесть переводчиков, в отдельных местах речи (по сигналу старшего руководителя) люди, не поднимая головы, выбрасывали правую руку вверх и произносили торжественные слова в честь дружбы китайского народа с народом Советского Союза...

Но вернемся к нашим боевым будням в Китае.

Китайское авиационное командование всегда знало, что мы вылетели на боевое задание, и следило за нами по линии ПВО. Следует заметить, что разведка у китайцев была поставлена неплохо. Если результаты нашего полета были удачны, не успевали мы вернуться с боевого задания на аэродром базирования, как нас уже при посадке встречали китайские начальники округа. Когда же мы возвращались раньше времени из-за плохой погоды, нас старались не замечать, никто не встречал, даже комендант аэродрома.

21-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции мы праздновали на аэродроме близ Чжицзяна в пров. Хунань. Аэродром создавался наспех, не был даже как следует укатан; в любой дождь он выходил из строя. Наше перебазирование было вынужденным — после взятия Уханя японцы подвергали непрерывным бомбардировкам аэродром в Хэньяне, где мы дислоцировались до этого. Налеты на Хэньян осуществлялись под прикрытием японских истребителей, которые базировались теперь на уханьском аэродроме.

Вечером состоялось выступление самодеятельности. Дружно спели марш «Все выше, и выше, и выше стремим мы полет наших

птиц». Китайцы показывали фокусы, трудные упражнения с вертящимся и греющим «летающим копьем» и многое другое. Наши авиаторы удачно состязались с китайцами в силе и ловкости.

К декабрю 1938 г. наши отношения с высшим китайским командованием стали ухудшаться.

Мы заметили, что китайский обслуживающий персонал сменился, в столовой появились другие повара и официанты. Питание ухудшилось. На наши вопросы мы часто не получали ответа. Нам было порекомендовано пореже выходить из общежития, особенно вечером. В городе разрешалось появляться только по три-пять человек.

К этому времени бомбардировщики нашей группы, как уже говорилось, выработали свои моторесурсы. Но, чтобы не вызывать каких-либо поводов к обострению отношений с китайским командованием, мы перебазировались на тыловые аэродромы в районе Ланьчжоу и получили приказ приступить к обучению китайских специалистов. Немедленно по получении новых моторов, мы должны были начать их установку на свои бомбардировщики.

Работая в авиашколах в тех районах, где располагалась 8-я армия, мы встречались с руководителями КПК, в частности с Чжу Дэ и другими китайскими коммунистами. Наши беседы проходили в дружеской обстановке, нам рассказывали о задачах Коммунистической партии Китая, интересовались вопросами социалистического строительства в СССР, жизнью советского народа.

За время нашего краткого отдыха (мы ремонтировали свои самолеты и обучали китайских летчиков и техников различным специальностям с расчетом впоследствии сдать им материальную часть) наш самостоятельный коллектив дал несколько концертов в самом гарнизоне, для китайских воинских частей, для летного состава и техсостава, для местного населения, а также и для наших добровольцев, которые пролетом находились на авиабазе Ланьчжоу. Выступали наши певцы, музыканты, танцоры в Тулине, Сиани и на других авиабазах.

Закончив обучение китайского летно-технического • состава, весной 1939 г. мы отправились из Ланьчжоу автотранспортом через нынешний Синьцзян-Уйгурский автономный район на Алма-Ату.

Немалым был вклад в борьбу с захватчиками нашей бомбардировочной группы. Только за период с мая по октябрь 1938 г. мы потопили более 70 военных и транспортных судов противника, уничтожили до 30 самолетов на аэродромах, сбили в воздушных боях 15 истребителей. Было уничтожено большое количество живой силы и техники на транспортных судах и на полях сражений.

В воздушных боях над Китаем против превосходящих сил

/врага советские люди проявили свое мужество, отвагу, боевое мастерство, нередко жертвуя жизнью во имя выполнения своего интернационального долга. Много могил боевых друзей мы оставили на китайской земле. Из состава нашей группы в 60 человек на Родину вернулись только 16.

Я помню героическую смерть летчика-истребителя Кости Китаева. Он один в ночном бою на самолете И-16 атаковал 27 японских бомбардировщиков, сбил два самолета, но и сам погиб под градом пулеметных очередей.

В середине 1939 г. погиб командир авиаэскадрильи капитан Бдайцев, осетин по национальности. Во время одного из ночных налетов японской авиации на Чунцин Бдайцев вылетел наперехват. Преследуя бомбардировщики противника и атакуя их, он был подбит. Спускаясь с парашютом, Бдайцев разбился в горах. Его с почестями похоронили в Чунцине.

Мы испытывали глубокое чувство скорби, когда хоронили товарищей по совместной борьбе вдали от любимой Родины. Их светлой памяти я и решил посвятить свои воспоминания и напомнить, что было сделано для китайского народа народом Советского Союза.

Коротко об авторе: С. В. Слюсарев (род. в 1906 г.)—гвардии генерал-лейтенант авиации в отставке, кандидат военных наук, Герой Советского Союза. Член КПСС с 1929 г. После окончания в 1930 г. Качинского авиационного военного училища занимал различные командные должности в ВВС Красной Армии. С мая 1938 по февраль 1939 г. находился в Китае в качестве командира соединения бомбардировочной авиации, лично участвовал в воздушных боях. Участник Великой Отечественной войны: в качестве командующего ВВС Юго-западного фронта, авиации 25-й армии и на других должностях принимал участие в Крымской, Львовской, Сандомирской, Берлинской, Пражской операциях. В 1950—1951 гг. был снова командирован в Китай для организации противовоздушной обороны Шанхая от налетов чанкайшистов. См.: «С. В. Слюсарев. Советские летчики защищают Шанхай (1950—1951).— «Проблемы Дальнего Востока». 1977, № 1, с. 147—150.

¹ На китайской земле. Воспоминания советских добровольцев. 1925—1945, с. 297.

² В. И. Ленин. VII Московская губпартконференция. 29—31 октября 1921 г. 1. Доклад о новой экономической политике.— Полное собрание сочинений. Т. 44, с. 210.

Л. К. КОРЧАГИН

ЗАБАЙКАЛЬЦЫ В БОРЮЩЕМСЯ КИТАЕ

ОТВЕТСТВЕННОЕ ЗАДАНИЕ

В моей жизни было много счастливых дней. В один из них я был зачислен курсантом Иркутской военной школы авиационных техников по первому специальному набору, проводившемуся в 1934 г. по решению ЦК партии. Большинство слушателей составляли кандидаты и члены партии, а также комсомольцы — преимущественно комсомольские работники районного масштаба, студенты комвузов и других учебных заведений. Все имели опыт работы в комсомоле, участвовали в хлебозаготовках и проведении коллективизации. Все горели патриотизмом, любовью к армии, и особенно к авиации.

Кто из молодых людей того времени не мечтал стать авиатором или вообще военным? А тут вдруг исполнение двух желаний: человек становится сразу военным и авиационным специалистом. Это уже похоже на счастье, на везение. А дальнейшее во многом зависит лично от тебя. С завистью провожали нас те, кто остался в учебных заведениях, на гражданской работе.

За дело взялись дружно. Сразу как-то стали единой курсантской семьей. Взводы и роты превратились в крепко спаянные коллективы. Много было и трудностей, но упорная воля курсантов побеждала их. Все дни были расписаны по минутам. Но были и незабываемые дни. Вот один из них.

В феврале 1936 г. после окончания Иркутской краевой комсомольской конференции, делегатом которой я был, мне предложили выехать с группой товарищей в Москву, на первый слет стахановцев ВВС РККА.

В те, теперь уже далекие 30-е годы стахановское движение охватило не только отрасли народного хозяйства, но и вооруженные силы страны, в том числе и военную авиацию. Соревновались курсант с курсантом, отделение с отделением, взвод со взводом, рота с ротой, а школа в целом — с другой школой. Все стремились быстрее и лучше овладеть знаниями, приобрести опыт. Материальную часть готовили в более сжатые сроки, многие теоретические и практические вопросы изучались и решались сверх программы. Укреплялась воинская дисциплина. Появились стахановцы ВВС: в авиационных школах — передовые курсанты, в частях — летчики, летнабы, техники, мотористы.



А. К. Корчагин

Для меня, сибирского паренька, поездка в Москву была пределом моих мечтаний, представлялась событием исключительным.

Слет проводился в клубе (теперь Дом офицеров) Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. Руководил им начальник ВВС командарм 2-го ранга Я. И. Алкснис. В президиуме находились секретарь ЦК ВЛКСМ А. В. Косарев, начальник Главного политического управления РККА Я. Б. Гамарник, корпусной комиссар М. Ф. Березкин. В один из дней в президиуме слета появились маршалы Советского Союза М. Н. Тухачевский и С. М. Буденный, который выступил перед авиаторами с большой речью. Особенно за-

помнилась и речь одного из первых Героев Советского Союза, слушателя академии капитана Н. П. Каманина. Все выступления глубоко западали в душу и ко многому обязывали.

Не менее впечатляющей была и практическая часть слета. Нам демонстрировали новейшую для того времени авиационную технику, полет первого самолета СБ, первого советского вертолета. Нас ознакомили с работой научно-исследовательского института ВВС. И тогда я понял, что для овладения новой техникой, которая вскоре поступит в части, нужно удвоить, утроить свои усилия.

А тут выпал случай, который потребовал перестройки всей работы. Летом 1936 г., когда до нашего планового выпуска оставалось более полутора лет, нас, группу из 15 курсантов, вызвал начальник школы комбриг П. Г. Фесенко и сказал, что нарком обороны поставил задачу подготовить из нашего специального набора группу, которую можно было бы выпустить из школы уже в этом году, одновременно с курсантами предыдущего набора. Ни о каком снижении требований, конечно, речи быть не могло. Каждый из нас волен был принять это предложение или отказаться от него. Времени осталось полгода, задача ставилась трудная и ответственная. Никто из нас не отказался.

Веским доводом были мысли о далекой Испании и тайные надежды побывать в этой стране, охваченной пожаром войны. Казалось дело идет именно к этому. Пока формировали особое отделение, пока вопрос окончательно согласовывался, время

шло, и на занятия по новому плану осталось около пяти месяцев. Наконец нас свели в особое, 46-е классное отделение в составе 15 человек. Командиром назначили Андреева. Хорошо помню курсантов этого отделения Склизкова, Маркидонова, Лужецкого, Кочина, Комина и др.

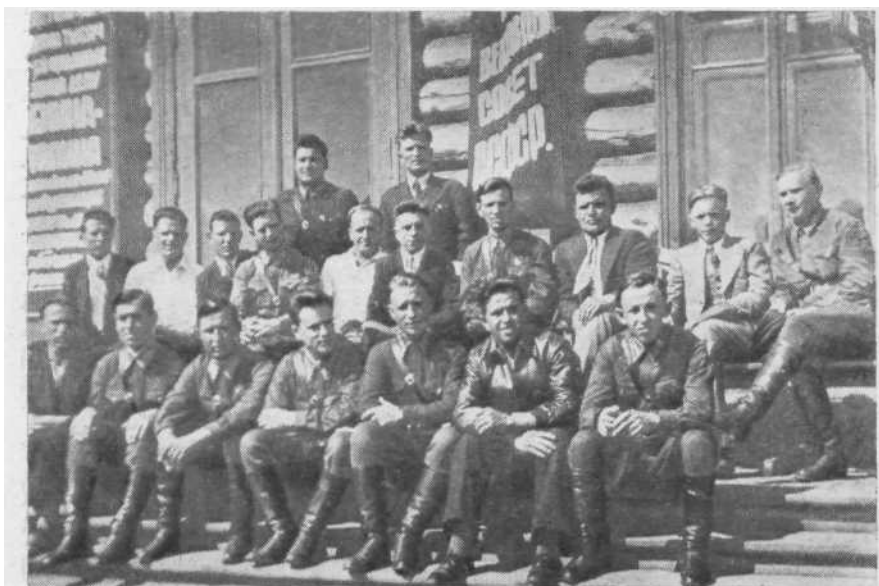
Работа закипела. Никто не считался ни со временем, ни с нагрузкой. В результате все 15 человек были выпущены на год раньше срока, 15 декабря 1936 г. Характерно, что отделение на госэкзаменах заняло первое место. Всем нам приказом наркома обороны было присвоено звание «воентехник 2-го ранга». Мы стали советскими офицерами-авиаторами. Это ли не радость! В порядке поощрения за отличные показатели в учебе по окончании школы почти все мы получили назначение в части Забайкальского военного округа.

...Забайкалье. Бесчисленные сопки, бескрайние дали. На многие сотни километров ни жилища, ни пристанища, пригодного для авиационных частей. Нестерпимый летний зной, жгучие зимние ветры, несущие через аэродром острые струи снега с песком.

Авиаторы жили в землянках, в палатках, вдали от населенных пунктов, от гражданского населения. Не жаловались, не ныли. Моими командирами были замечательные люди и отличные авиаторы: Г. И. Тхор — командир бригады, В. И. Клевцов — командир отряда, С. Денисов — командир звена, комиссар В. Петров и многие другие. Их влияние мы, молодые авиаторы,, постоянно чувствовали на себе, старались равняться на них.

Техническое обслуживание самолетов относится к сфере наземной службы. Но без усилий авиационного техника, без его кропотливого труда полет невозможен. Во-первых, он всегда должен содержать самолет в исправном состоянии. А современная боевая машина сложна по устройству, ее «внутренности» часто скрыты «за семью замками». Дефект может образоваться в любом месте, обнаружить его сразу не всегда возможно, а он развивается и со временем может привести к непоправимым последствиям. Поэтому заботы никогда не покидают техника. Самолет в его «подчинении» находится с момента посадки и до следующего взлета. Все это время техник старается устранить неисправности. Он должен своевременно обнаружить как внешние, так и внутренние болезни самолета. В этом отношении авиационного техника в какой-то мере можно сравнить и с хирургом, и с терапевтом.

Для выполнения этих сложных работ технику необходимо иметь довольно высокую теоретическую подготовку и богатый практический опыт. Теорию мы постигали в военных авиационно-технических школах. Практику обслуживания самолета мы приобрели в лагерях, где бригада переучивалась с самолета Р-5 на самолет СБ. Но для этого требовалось овладение промежуточным двухмоторным самолетом Р-6. Из трех старых самолё-



Забайкальская группа авиаторов-добровольцев (слева направо):
первый ряд — А. Г. Курин, Е. И. Гулин, Ф. И. Алабугин, А. К. Кочерга,
П. М. Талдыкин, А. Пуганов, Самсонов; второй ряд — Станиславский,
М. Ф. Аксенов, Я. Хвостиков, А. Е. Хорошевский, Чумак, В. Р. Афанасьев,
В. П. Ивановский, Г. К. Захарков, А. К. Корчагин, Гуковский; третий ряд —
С. С. Воронин, Ковалев

тов Р-6 в лучшем случае летали два. Тренировки на них проводил весь летный состав бригады.

Я обслуживал Р-6. Каждый летчик совершал десятки «взлетов-посадок». Схема полетов была простой: взлет, полет по кругу, посадка, осмотр машины, проверка управления; через три-четыре посадки — натяжка шнуровых амортизаторов, взлет, посадка, полет по кругу... И так почти сутки, начиная с 3 часов утра.

Овладев двухмоторным Р-6, стали осваивать самолет СБ. • Опять почти круглосуточные полеты. Но здесь уже каждый техник обслуживал только свой самолет, и, когда самолеты уходили в довольно продолжительный полет, техникам перепадала минута-другая свободного времени.

С уходом самолета в полет заботы и тревоги не оставляли нас. Наступал ответственный момент — напряженное ожидание благополучного возвращения самолета. Ведь именно в воздухе, в полете происходит настоящая проверка результатов нашей работы. И не только ответственность за неисправность, но и беспокойство за судьбу людей, вылетевших на задание пусть даже на абсолютно исправном самолете, не давали покоя. Работали, а мысля-

эти были всегда с экипажем, улетевшим на подготовленном нами самолете. Внимательно всматривались в небо, прислушивались к звукам, надеясь увидеть, услышать «свой» самолет, встретиться с экипажем.

Мы всегда были рады благополучному возвращению с задания наших боевых машин, рады встрече с друзьями. И только узнав, что с экипажем и самолетом все в порядке, вздыхали свободно. И тут же начиналась послеполетная подготовка: осмотр машины, устранение неисправностей, обнаруженных в ходе полета. И так до нового старта.

Наработались за лето мы здорово, но и технику освоили досконально.

...Ранняя осень 1937 г. Выходной день. Кажется, первый на зимних квартирах после возвращения из лагеря, где в течение нескольких месяцев бригада осваивала новый, совершеннейший по тому времени самолет СБ. Самолет этот выглядел просто сказочным. Он в любую погоду блестел серебристыми воздушными винтами, крыльями, фюзеляжем и хвостовым оперением. Сравнительная бесшумность работы моторов, высокая скорость вращения винтов, при которой был виден только едва заметный диск, убирающиеся шасси, регулируемые в полете закрылки, красивые взлет и посадка, совершенство приборов, автоматизированное и полуавтоматизированное управление многочисленными системами и оборудованием — все это и многое другое отличало самолет СБ от его предшественников, например от громоздкого четырехмоторного ТБ-3 с гофрированной темной металлической обшивкой или одномоторного, деревянно-полотняного Р-5.

А ведь всего только год-полтора тому назад нам, участникам стахановского слета ВВС в Москве, демонстрировали полет первого самолета СБ. Теперь он состоял на вооружении целых авиационных соединений.

Отработаны техника пилотирования, продолжительные полеты по маршрутам, бомбометание, воздушная стрельба. Освоена довольно сложная техническая эксплуатация и другие виды наземного обслуживания. Бригада выдержала строгие испытания перед инспекцией, возглавляемой Я. В. Смушкевичем, получила высокую оценку. Все экипажи были готовы к выполнению нового, еще более ответственного задания. И оно не заставило себя ждать.

В тот выходной день ко мне прибыл посыльный с приглашением от имени командира бригады в Дом Красной Армии. Еще издали я увидел военных, толпившихся у крыльца: куривших, разговаривающих, чего-то ожидавших. Вскоре нас пригласили в большой зал, где уже находился командир бригады майор Г. И. Тхор. Ни уставных команд, ни рапортов, ни докладов. Тхор

поздоровался с каждым пришедшим, предложил располагаться поближе к сцене. Народу собралось довольно много. Здесь были представители разных эскадрилий, отрядов и звеньев. Зачитали список приглашенных. Отсутствующих не оказалось. Объяснили, что нас пригласили с целью отобрать из числа желающих группу летчиков, штурманов и других военных специалистов для выполнения важного и трудного задания, связанного с известным риском. Дело добровольное. Каждый вправе отказаться по любым причинам и обстоятельствам — семейным, личным, по состоянию здоровья и пр. Можно обойтись и без объяснения причин. Не имеющие возможности принять участие в предполагаемой командировке могут быть свободны.

Объявили короткий перерыв, после которого незначительная часть приглашенных в зал не вернулась. С оставшимися началась своеобразная беседа. Тхор интересовался каждым: как работает, каковы отношения с товарищами, семейное положение. Нет ли каких-либо причин, не позволяющих выполнить сложное задание, надолго отлучиться от семьи?

Часть опрошенных тоже была освобождена, несмотря на явно выраженную готовность и сильное желание участвовать в выполнении любого задания, на заверения, что доверие будет оправдано. Когда отбор закончился, Тхор несколько конкретизировал задачу. Нам предстоит длительная командировка, она начнется сегодня. Можно считать, что она уже началась. Она продлится несколько месяцев. Мы будем находиться в весьма отдаленных районах. Нормальной связи с родными может не быть. Их сразу же нужно известить об этом, предупредить, что их письма могут оставаться без ответа.

Мы должны сегодня же выехать на завод в Иркутск, там принять новые самолеты, облетать их и перегнать на один' из аэродромов, удаленных на несколько сотен километров. В этом состоит первый этап задачи. Перелетев на указанный аэродром, мы получим следующую задачу.' И так будет продолжаться до полного выполнения задания. Конечная цель командировки осталась пока неизвестной.

Но каждый уже строил свои догадки. События на Дальнем Востоке настораживали советский народ. Война между Японией и Китаем разгоралась. Китай нуждался в помощи. Каждый понимал, что дело, по которому нас вызвали, так или иначе связано с этой войной.

...В Иркутск мы приехали вечером следующего дня. Всей группой направились в гостиницу при заводе. Мне разрешили зайти в авиашколу, повидаться с одноклассниками, которых я опередил на год. Я был принят, как дорогой гость. Моему визиту были рады не только курсанты, но и командиры. Выяснилось, что в

эти дни курсанты-выпускники проходят стажировку на том же заводе. Утром я выехал на завод вместе с ними.

На заводе собирались прибывающие сюда по железной дороге самолеты. Мы, в свою очередь, должны были проверить их после сборки и принять. Первыми в работу на заводе включились техники. Они не только внимательно следили за процессом сборки самолетов, но и практически участвовали в нем. Постепенно присоединились летчики, штурманы и даже стрелки-радисты.

Уже собранные самолеты были вывезены на заводской двор. Здесь сначала производилась проверка эксплуатационных качеств самолета. Неоднократно проверялись двигатели на всех режимах, испытывались все самолетные системы, оборудование, уборка и выпуск шасси, большое внимание уделялось кислородной и воздушной системам, электрооборудованию, гидросистеме и т. д. Здесь же выявлялись и устранялись недостатки. Техники трудились в тесном контакте и содружестве с инженерно-техническим составом завода и представителями приемной комиссии. Работали на совесть, не покладая рук.

Затем настала очередь облета самолета нашими заводскими летными экипажами. На этом этапе техники осуществляли обычную предполетную и послеполетную подготовку, ежедневный осмотр и уход за машиной. С заводским коллективом за это время мы настолько сблизились, что понимали друг друга с полуслова.

Заводские специалисты относились к делу с большой ответственностью. Со стороны заводских товарищей не было попыток как-то приуменьшить обнаруженные дефекты. Все, вплоть до мелочей (а в авиации мелочей не бывает), немедленно учитывалось и по мере возможности быстро устранялось. Все старались выполнить задание как можно лучше, понимая, что предстоит большое и важное дело. В облете самолетов несколько раз пришлось участвовать и мне. Покружив над Иркутском на высоте 4500—5000 м, мы уходили за Байкал, пересекали это чудесное море-озеро, летали вдоль его сказочных берегов.

Наконец самолеты подготовлены и приняты. Поздно вечером нам сообщили, что завтра утром назначен вылет.

ПО МАРШРУТУ ИРКУТСК — ХАНЬКОУ

В конце сентября 1937 г. был получен приказ перегнать самолеты в Китай. Для этого организовали специальную перегонную группу в составе двух отрядов. Ее возглавил командир бригады майор Г. И. Тхор (комиссаром был В. Петров). Командиром первого отряда (он же заместитель командира группы) стал капитан В. И. Клевцов, второго — Соловьев. Клевцов провел первую партию самолетов через Улан-Батор и Далан-Дзадагад в Сучжоу, где передат их китайцам. На самолете ТБ-3 летчики вернулись за новой партией боевых машин. Они шли в Китай уже

под командованием Г. И. Тхора, вернувшегося к тому времени из района вынужденной посадки при перелете из Забайкалья в Иркутск. Первую и вторую партии самолетов сопровождал начальник ВВС Забайкальского военного округа полковник В. И. Изотов. В октябре — ноябре 1937 г. вся группа из Забайкалья через Монголию перелетела в Китай.

...Ранним утром погожего осеннего дня 1937 г. заводской двор огласился шумом десятков авиационных моторов. Один за другим взлетали самолеты, собирались на петле и брали курс на восток. Самолеты были без опознавательных знаков. Только перед самым взлетом нам сообщили, что конечным пунктом перелета является столица Монгольской Народной Республики Улан-Батор.

Бомбовые отсеки заняты теплыми чехлами, комплектами инструментов и другим имуществом. Некоторые самолеты слегка перегружены, так как к обычным трем членам экипажа (летчику, штурману и стрелку-радисту) прибавился четвертый — техник. Он располагался вместе со стрелком в довольно тесной для двоих кабине и летел «на птичьих правах». Для него место не предусмотрено. И если стрелок по-хозяйски восседал в своем чашеобразном вращающемся кресле, то техник размещался как мог. Сверху кабина ограничена турельной установкой, снизу — пулеметом, крепящимся на кронштейне.

В Иркутске окончательно определились экипажи. Я вошел в состав экипажа командира звена Степана Денисова. Штурманом был Г. П. Якушев, стрелком-радистом — Н. Басов.

Мы миновали Байкал, вышли на Улан-Удэ, повернули на юг, <к границе с МНР. Границу пересекли в районе Кяхты. Перелет и посадка в Улан-Баторе прошли без происшествий. Приятным сюрпризом была встреча с советскими техниками, командированными сюда незадолго до нашего прилета. Некоторые из них были из нашей бригады. Мы сразу же попали в руки гостеприимных хозяев.

В свободное время мы познакомились со столицей МНР. Улан-Батор был тогда небольшим, деревенным, преимущественно одноэтажным городом, который со всех сторон окружали ряды аккуратно расставленных войлочных юрт. Юрт было много. Они составляли целые кварталы, которые в любое время могли подняться и уйти на новое место. Ушедших сменяли другие, образуя новые кварталы столицы. Единственным каменным сооружением было здание нашего торгпредства.

Большую часть времени мы проводили на аэродроме. Техники всегда заняты. После перелета самолеты нуждались в тщательном осмотре. Предстояло подготовить машины к новому маршруту.

Вскоре нам было дано задание — перелететь на юг Монголии и приземлиться в Далан-Дзадагаде.

Погода стояла чудесная. Единственный, но надежный ориен-

тир — дорога — вел прямо к цели. С высоты полета особенно заметна удивительная смена природного ландшафта. Внизу по земле стремительно бежали тени от наших машин. Через некоторое время леса, горы сменились однообразием степи, казавшейся безжизненной. Но когда самолеты снижались и шли на малой высоте, природа вдруг оживала. Огромные стада непуганных доселе животных, встревоженных непривычным гулом самолетных моторов, неслись вперед, вправо и влево от линии полета наших «чудовищ».

В Далан-Дзадагаде пришлось задержаться и ждать дальнейших распоряжений. Однажды на аэродром произвели посадку тяжелые корабли ТБ-3. Утром следующего дня, забрав штурманов, они взлетели и, сделав большой круг, скрылись в южном направлении. Обещали, что вернутся к вечеру. Но пришел вечер, наступила темнота, самолеты не возвращались. Всю ночь жгли костры, в разные стороны пускали разноцветные ракеты, оббегали летное поле, чтобы согнать с него диких или домашних, но полуодичавших лошадей, часто заходивших в наши владения. Их присутствие могло помешать посадке, особенно ночью. Но самолетов не было и в помине. Ночь прошла тревожно. Никто не спал. Утром беспокойство усилилось. Все внимательно прислушивались в надежде уловить шум моторов. Но шемящую душу тишину не нарушал ни единый звук.

Наконец издалека донесся шум моторов, а вскоре со стороны гор, расположенных южнее аэродрома, появились самолеты. Обычные развороты, заход на посадку и приземление длились бесконечно.

Наши штурманы оказались живыми и невредимыми. Среди них был и живший с нами в одной юрте капитан Г. Все они таинственно улыбались, держались как-то обособленно, всем своим видом демонстрируя, что они только-что побывали в какой-то «неизвестности». В конце концов выяснилось, что штурманы побывали в Китае. За первыми робкими сообщениями пошли все более подробные рассказы о полете туда и обратно, о встречах и разговорах с китайскими офицерами, о том, как нас там ждут.

Дни нашего несколько затянувшегося ожидания были сочтены. Вскоре объявили приказ. Нам следовало пересечь монголо-китайскую границу и произвести посадку в Сучжоу. Маршрут пролегал через хребет и пустыню Гоби. Куда ни кинешь взгляд — ни единого ориентира. Справа, слева, сзади и спереди — лишь всхолмленные дюнами пески. Миновали развалины Великой китайской стены. И опять сплошные пески, опять однообразие. Невольно приходило в голову: нелегко придется экипажу в случае вынужденной посадки. Помощи ждать неоткуда. Сухопутного подхода нет, посадка самолета невозможна, а вертолетов тогда еще не было.

И вот, как бы в ответ на эти мысли, один из летящих за нами самолетов начал отставать. Вскоре по замедленной скорости вра-

щения винта можно было определить, что один из его моторов «сдает». Самолет быстро скрылся из виду.

Тревога нарастала. Пески остались позади, появилась земля, но сразу же стало ясно, что земля эта чужая. С высоты виднелись маленькие фанзочки и крошечные поля, казалось отделенные друг от друга стенами. (Потом выяснилось, что это действительно глинобитные стенки.) Показался город. Это был Сучжоу. Город обнесен глинобитной стеной, образующей квадрат, противоположные стороны которого соединялись главными улицами. На подступах к городу со всех сторон были разбросаны отдельные здания — старинные оборонительные сооружения в виде глинобитных башен с бойницами.

Аэродром располагался в нескольких километрах от города. После приземления самолета поднималось облако пыли. Кроме того, после расчистки его окружал вал из булыжника, что также затрудняло посадку. Впрочем, все самолеты нашей группы приземлились благополучно.

Отставшего над пустыней самолета все не было. Уже стали думать, что он где-то произвел вынужденную посадку, как вдруг послышался характерный шум мотора. Он приближался. Поняли, самолет направляется к нам. Он «тянул» на одном моторе. Второй винт висел неподвижно. Наконец самолет произвел посадку. Я первым обнаружил, что предохранительная сетка входного устройства нагнетателя прорвана. В нагнетатель проник посторонний предмет и, естественно, раскрошил лопасти крыльчатки — основной части нагнетателя, вращающейся с большой скоростью. Мотор вышел из строя. Нам повезло. На аэродроме нашелся нужный мотор, и самолет довольно быстро ввели в строй.

Нас повезли в город. Здесь удивляло все: и внушительность глинобитной стены, которую, как говорили, не всякий снаряд разрушит, и двор с двумя массивными воротами, только пройдя которые можно попасть в город, и стража, вооруженная широкими мечами, висящими на шеях.

Миновав внешние ворота, мы оказались в довольно обширном дворе, где находились кони в упряжках и под седлом, ишаки и верблюды. Нас беспрепятственно пропустили к внутренним воротам, через них мы проехали в город.

Движение на автомашине здесь крайне затруднено. Некоторые из улочек были так узки, что на них с трудом могли разъехаться две повозки. Все-таки на машине нас доставили к самой гостинице — глинобитному зданию с бамбуковыми рамами дверей и окон, рисовой бумагой вместо стекол, глинобитными возвышениями вместо кроватей, подушками, набитыми песком, на которых всю первую ночь прокрутились без сна, а потом, как ни странно, привыкли.

Рядом с гостиницей стояла казарма. Через невысокий глинобитный забор мы наблюдали солдата, отбывавшего наказание,—

на вытянутых руках он держал над головой винтовку. В городе поражало обилие нищих. Среди них старики, дети, женщины — грязные, оборванные, с множеством ран на руках, ногах и других частях тела, проглядывавших через рваную одежду. Среди нищих много молодых юношей и девушек. Те, кто побогаче, выказывали пренебрежение к нищим или просто не замечали их. Целый день нищие выпрашивали кусок хлеба или мелкую монету. На вопрос, когда они ели в последний раз, где находили приют, ответа не было.

...Ночью объявили тревогу. Мы поспешно выехали на аэродром, но нам воспрепятствовала стража у городских ворот, строго выдерживавшая время работы — с 6 часов утра до 10 часов вечера. В остальное время ворота наглухо закрывались. Помогло вмешательство властей.

На аэродроме начали швартовать самолеты. У нас это делалось просто — самолеты крепились к штопорам, зацементированным на каждой стоянке. Здесь же надо было удерживать самолеты камнями. Их собирали, складывали в ящики, к которым привязывали веревки, прикрепленные к плоскостям. Груз легкий, веревки слабые, крепление ненадежное. В результате мы ночевали на аэродроме, охраняя самолеты.

Утром на аэродром под охраной привели много людей. То ли это были заключенные, то ли люди из низших слоев. Их разбили на десятки, над каждой — надсмотрщик. Эти люди медленно шли по легному полю и собирали все, что попадалось под руку, но главным образом камни. Они охотно подбирали и пачки из-под сигарет, обрывки бумаги, окурки. Это считалось их «трофеями» — тут же бережно пряталось в складки одежды, за козырьками их лохматых шапок. Надсмотрщики часто пускали в ход дубинки. В их действия никто не вмешивался. Люди работали в течение всего дня, непрерывно подвергаясь избиению.

Каждый самолет охранялся солдатом, охотно вступающим в общение с нами. Он отвечал на наши вопросы, если мы были в состоянии их задать. Что мы можем спросить: как зовут? Сколько лет? Есть ли жена, дети, отец, мать? — Немного. Ответом на «трудные» вопросы была открытая, добродушная улыбка.

Следующим этапом был перелет по маршруту Сучжоу — Ланьчжоу. Здесь на наши СБ нанесли китайские опознавательные знаки. Стало известно, что китайское правительство предложило нам принять участие в боевых действиях. Г. И. Тхор по этому вопросу лично беседовал с каждым. Сказал, что это дело сугубо добровольное.

После организации боевой группы из 15 экипажей Г. И. Тхор был отозван в Забайкалье для формирования нового отряда добровольцев. Командование нашей группой принял В. И. Клевцов и повел ее через Сиань в Ханькоу. Там она вошла в состав бомбардировочной группы Ф. П. Полынина'.

Перелет по маршруту Сиань — Ханькоу оказался самым дра-

матическим. В назначенный для вылета день город утопал в солнечных лучах. В небе ни облачка. Видимость отличная. Но вылет не разрешили из-за сложных погодных условий на трассе, хотя нам в это почти не верилось. Мы задержались в Сиани на сутки. На следующий день все повторилось. Еще два дня пришлось сидеть и ждать погоды. Так прошли четыре дня.

Во второй половине пятого дня вылет разрешили — погода на маршруте улучшилась. Взлетели в совершенно безоблачное небо. Прошли большую часть пути. Ничего тревожного не предвиделось. Правда, единственный промежуточный аэродром не принимал — на нем был выложен крест. Мы устремились в Ханькоу, оставив этот аэродромчик чуть в стороне.

Четверка шла строем. В экипаж первого самолета входили старший лейтенант С. Денисов (командир), старший лейтенант Г. Якушев (штурман), стрелок-радист Н. Басов. Я был четвертым.

Два других самолета пилотировали лейтенант А. М. Вязников и старшина пилот В. Ф. Стрельцов. На каждом самолете летели четыре человека, одним из них был инженер группы воентехник 1-го ранга П. М. Талдыкин.

Оставалась меньшая часть маршрута, но никто не предполагал, что она окажется столь сложной. Сначала под самолетами замелькали слабые клочья облаков. Но в них пока не чувствовалось угрозы. Они казались совершенно безопасными. Земля была видна отлично. Потом облачность усилилась, видимость ухудшилась, но через частые большие разрывы облаков земля просматривалась хорошо, ориентировка не нарушалась. Вскоре облака сгустились, скрыв землю.

Мы летели над облаками. Ярко светило солнце. Но хлопья облаков появились уже над нами. А затем их верхний слой закрыл от нас солнце. Теперь мы летели между двумя слоями облаков. Самолеты пока шли строем, не теряя из виду друг друга. Но наступил такой критический момент, когда продолжать полет в принятом направлении стало невозможно. Командир решил вернуться на промежуточный аэродром и произвести посадку, несмотря на запрет. Для возвращения в Сиань уже не хватало горячего.

При подходе к аэродрому мы заметили, как стартовая команда выкладывала второй крест, что означало полную невозможность посадки. Опять вылетели к Ханькоу. Облака уплотнились, и вскоре нас окружало такое «молоко», что не было видно плоскости собственного самолета, не говоря уже о соседних машинах. Усилилась опасность столкновения самолетов друг с другом или с какой-либо вершиной горного хребта, стоящего на нашем пути. Было решено пробивать облака вниз.

Нашему экипажу это удалось. Но, вынырнув из облаков, самолет оказался в огромной каменной чаше. Со всех сторон стояли изрезанные скалы, покрытые какой-то растительностью. Края

и дно чаши отчетливо просматривались, несмотря на сумерки. Остальных самолетов не было.

Облетев чашу, командир решил пробивать облако вверх. Не видя ничего впереди себя, он с большим набором высоты направил самолет в облако. Казалось, столкновение самолета со скалой неизбежно. Но все обошлось. Облачность пробита. Над нами — солнце, под нами — волнистое белое море облаков, надежно скрывающее землю. Всматриваемся вперед, назад, вправо, влево в надежде встретить свои самолеты, но их нет. Что с самолетами? Возможно, они ушли дальше по маршруту, а возможно... Не хотелось думать плохое.

Продолжаем полет. Теперь нужно пробивать облака вниз. И это удалось, по всей видимости потому, что горный хребет остался уже позади. Казалось, опасность миновала. Но низкие облака стали прижимать машину почти к самой земле. Пошел дождь. Время близилось к вечеру. Сгущались сумерки. Бензин был на исходе.

Наконец, большой город. На крышах некоторых зданий нарисованы флаги, указывающие на принадлежность домов тому или иному иностранному посольству. Со всех сторон высились трубы. В сумерках хорошо видны красивые, широкие асфальтированные улицы. Вот и аэродром. На нем — один самолет нашей четверки. Дождь идет непрерывно. Выходим из самолета. Степан Денисов снимает шлем, обнажая седую голову, а я про себя отмечаю, что раньше у него вроде бы седины совсем не было.

К самолету подошла машина. Нас повезли в гостиницу, где в одном из холлов мы предстали перед П. Ф. Жигаревым — главным авиационным советником китайской армии.

Денисов не успел еще доложить, как Жигарев сурово спросил:

— Где самолеты, пилотируемые Вязниковым и Стрельцовым?

Вопросам Жигарева, казалось, не будет конца. Но в это время в зал вошел неизвестный нам человек и сказал:

— Из района сообщили о посадке двух самолетов.

Лица всех сразу как-то подобрили. Дальнейший разговор принял уже более спокойные формы.

Назавтра Денисов вылетел к месту вынужденной посадки. Но сесть там было нельзя, а связи между самолетами не было. Он сбросил вымпел, содержавший указания о действиях экипажам. Прежде всего нужно было узнать, исправны ли самолеты, здоровы ли люди, возможен ли взлет, доставлено ли горючее. Оказалось, все живы-здоровы, самолеты исправны, взлет возможен, хотя и связан с риском.

После доклада Жигареву Денисов вновь появился над местом вынужденной посадки для выполнения второй части плана — взлета и перелета в Ханькоу. За время его отсутствия Вязников и Стрельцов подготовились к взлету. Задача сводилась к тому,

чтобы самолеты взлетали и лидировались в Ханькоу по одному. В самолетах должны были находиться только летчики. Остальных членов экипажей и все имущество пока оставляли на земле.

Казалось, взлет невыполним. Только высокое мастерство Вязникова и Стрельцова позволило поднять самолеты с крошечного клочка земли.

— Мы с Сашей исползали этот клочок земли вдоль и поперек,— рассказывал потом Стрельцов.— Десятки раз промерили длину участка с точностью до метра, рассчитывая линию взлета.

— Взлетим! — утверждал Вязников.— Только следи в оба за моим взлетом. Делай все в точности как я.

И вновь пошли разговоры, как взлетать, где «подрывать».

— Главным доводом, убедившим меня,— продолжал Стрельцов,— был рассказ Вязникова о том, что ему еще в Забайкалье удалось отработать взлет с укороченной дистанции. Я усвоил все его «теоретические уроки» и понял, что можно взлететь, что все дело в точном расчете. Недопустима малейшая задержка. Нельзя отклониться ни вправо, ни влево даже на сантиметр. Я очень внимательно следил за взлетом Вязникова, мысленно угадывая каждое его движение. Все было ясно. У меня появилась уверенность. И когда за мной прилетел Денисов, я повторил все движения.

На месте вынужденной посадки оставались штурманы, стрелки-радисты, техники. Вскоре эта группа прибыла в Ханькоу по реке на маленьком катерочке. Встречали их преувеличенно торжественно. До конца нашего пребывания в Китае не прекращались шутки по поводу этой «морской» экспедиции. Особенно много шуток выпало на долю добродушного, очень общительного, хотя и довольно строгого П. М. Талдыкина.

БОЕВЫЕ БУДНИ

Авиатехников забайкальской группы возглавлял инженер авиаотряда воентехник 1-го ранга Петр Михайлович Талдыкин. Под его руководством работали техники И. С. Кытманов, В. Р. Афанасьев, А. Г. Курин, М. Ф. Аксенов, Я. Хвостиков, С. С. Воронин, А. Пуганов, Г. К. Захарков, Ф. И. Алабугин, Е. И. Гулин, А. Г. Муштаков, Т. С. Люхтер, А. Хорошевский, А. К. Корчагин.

Оказавшись в Китае, техники выполняли свою обычную работу, но в условиях, усложнявших процесс обслуживания. Коллектив был очень дружным. Его душой был П. М. Талдыкин. Великолепный специалист, душевный человек, он обладал огромной силой воли.

Основной аэродром нашего базирования — Ханькоу, представлявший собой круг диаметром в 1000 м, имел бетонную полосу 1000х60 м. Остальное поле было без покрытия. В дождь

грунт раскисал. Колеса самолетов утопали по ступицу, и тогда их размещали вдоль полосы. Они образовывали своеобразный коридор вдоль полосы. С этого коридора производился взлет, в него садились самолеты. Техническое обслуживание боевых машин в таких условиях было трудно и опасно.

В Советском Союзе у нас были верные помощники — механики, хорошо знавшие технику и имевшие опыт ее эксплуатации. В Китае механиками называли молодых солдат, обязанных помогать в обслуживании самолетов. Естественно, материальной части они не знали и могли выполнять лишь самые простые операции.

У нас не было бензозаправщиков, автостартеров, тракторов-тягачей, автомашин и др. Например, горючее доставлялось в банках по 20 л. Их упаковывали в деревянные ящики и чаще всего доставляли на вьючных животных. Заправку производили вручную два человека. Один, стоя на земле, привязывал веревку к банке и большим штырем пробивал в ее крышке отверстие. Второй находился на плоскости самолета у заливной горловины. Он за веревку вытягивал банку на плоскость, переливал горючее в бак и сбрасывал веревку на землю для следующей банки. Заправлялись долго. После заправки возле самолета оставалось множество банок. К тому же на каждом шагу — непредвиденные «закавыки». Штуцер от баллона не подходил к системе самолета: то имел левую резьбу вместо правой, то не совпадал диаметр. Чтобы выйти из положения, своими силами изготавливали разного рода переходники.

Большинство машин, поступивших в Китай, были переданы китайским летчикам. Они летали много и беззаботно, часто без соблюдения правил технической эксплуатации, без регламентных работ, без осмотра и ремонта. Обслуживать их было некому — техников не хватало. И когда летчик понимал, что машина неисправна, начинала стучать и тарыхтеть, он летел в Ханькоу. Иногда прилетали целыми группами, и мы всегда оказывали им квалифицированную помощь. Китайские летчики благодарили нас и на отремонтированных машинах опять улетали на какое-то время. Все это дополнительной нагрузкой ложилось на наши плечи. Но со временем и трудностями считаться не приходилось.

Все ремонтные работы из-за отсутствия каких-либо мастерских и необходимого оборудования выполнялись своими силами. Под руководством инженера Сахарова, прибывшего с группой Ф. П. Польшина, и при участии П. М. Талдыкина была даже организована переборка моторов, которая в соответствии со строгими инструкциями и положениями того времени допускалась только в стационарных заводских условиях. Надо сказать, что в цехах, организованных Сахаровым, проводились даже самые тонкие регулировочные работы. Отремонтированные моторы были надежны, и летчики не опасались летать на них.

Техника не подводила. О ее качестве говорит факт продления моторесурса. Он был установлен в 100 часов. По выработке их техник докладывал об этом командиру экипажа и инженеру группы. Но по всем данным самолет был еще вполне пригоден для полетов. И тогда принималось решение: продолжать эксплуатацию самолета. Летчики тоже не хотели оставаться «безлошадными». Они знали, что в обычных условиях на таких самолетах летать не разрешается. Но ведь условия были не обычные — шла война. И тут было допущено некоторое отступление от буквы закона. Ресурс доводился до 120 часов, а на некоторых самолетах и более. Все обошлось благополучно. Видимо, полученный опыт пригодился, и к моменту нашего возвращения на Родину повышенный ресурс был узаконен. Все это свидетельствовало о высокой надежности нашей техники, о том, что в Китай направлялись первоклассные боевые машины.

Технический персонал сыграл немалую роль в продлении жизни самолетам. Понятно, что сидеть сложа руки не приходилось. Часть техников кроме выполнения своей основной работы участвовали в вылетах на боевые задания в качестве стрелков. Это вызывалось нехваткой стрелков в экипажах, а также выходом их из строя во время боевых действий.

Из забайкальской группы в боевых вылетах принимали участие техники А. Курин, И. Кытманов, Ф. Алабугин и др. Что это означало практически, представить нетрудно. Вставали первыми, готовили самолет к полету, готовились к нему сами. По возвращении немедленно приступали к осмотру самолета и подготовке его к следующему полету: устраняли неполадки или повреждения, полученные в бою. Ложиться спать приходилось последними. Нас называли «крылатые техники» и «летающие спиной вперед».

На боевые задания довелось летать и мне (вместо стрелка нашего экипажа Н. Басова). Он был не из трусливого десятка, любил летать, но серьезно заболел. Болезнь его была странной (вначале даже кое-кто отнесся к ней с недоверием) — во время полетов у него сильно слезились глаза. Я обратил внимание на это еще при полете из Забайкалья. На земле слезотечение прекращалось. Сам Басов долгое время не заявлял об этом ни командиру, ни врачу. Видимо, не хотел прекращать полеты. Но болезнь прогрессировала. Слезотечение стало настолько сильным, что, находясь в воздухе, Басов не только не мог вести прицельный огонь, но и почти ничего не видел. Вот так я и стал летать, сменив у пулеметов Николая.

«Летающему технику», можно сказать, трудно приходилось и на земле и в воздухе. Во время полетов он рисковал наравне с экипажем. Техник Андрей Курин во время выполнения боевого задания был ранен в живот, лечился в госпитале и на Родину вернулся в тяжелом состоянии.

Особенно доставалось техникам при использовании аэродромов подскока, когда они должны были осмотреть, хотя бы беголо,

не только свою, но и другие машины. Техник И. С. Кытманов вспоминает:

«На всю жизнь запомнился случай, когда я, уже облаченный в меховой комбинезон, унты и шлемофон, оставшийся мне в наследство после гибели стрелка-радиста Миши Кизельштейна, за 15—20 минут до вылета обнаружил течь бензина из отстойника. Требовалось менять прокладки. На помощь пришли друзья. Первым, как всегда, прибыл П. М. Талдыкин. За ним — Алексей Муштаков, Миша Аксенов, Алексей Корчагин.

Муштаков, снимавший прокладку с другого неисправного самолета, крикнул:

— И эта лопнула!

Кто-то предложил:

— Вырежем из старой камеры.

Нашлись умельцы с золотыми руками. Прокладки вырезали. Дефект устранили. Самолет вовремя ушел на задание.

Однажды перед самым вылетом на моем самолете лопнул трос бомболок. Опять помогли друзья.

А сколько было случаев, когда приходилось срочно восстанавливать пробитые осколками и пулями радиаторы, править погнутые винты! Сколько при этом проявлялось изобретательности, инициативы! Ведь все это часто делалось в полевых условиях, без необходимого оборудования, без мастерских».

...Еще до налета на Тайвань стало очевидно, что не мешало бы увеличить бомбовую нагрузку самолета СБ. Мы считали, что шесть бомб по 100 кг каждая — далеко не предел для такой машины, как «Катюша». И вот в отряде все стали «шевелить мозгами» и «ломать голову».

Выяснилось, что в бомбовых отсеках можно дополнительно поместить еще два ящика, а в каждый из них — по 12 мелких осколочных или зажигательных бомб. Это позволило с каждого самолета сбрасывать 30 бомб вместо шести. Сила бомбового удара в этом случае резко возростала.

Своими руками мы смастерили ящики с незамысловатым устройством. После неоднократных испытаний было решено ввести их в действие. Ящики стали называть кассетами. Первые же полеты показали их высокую эффективность.

Не все обходилось гладко. Ведь под рукой у нас не было необходимого заводского оборудования, чтобы усовершенствовать новшество и исключить непредвиденные случайности. Последствия одной из них оказались трагическими.

Однажды девятка СБ, оборудованная дополнительными бомбами, шла на очередное боевое задание. Я в качестве стрелка находился на машине командира левого звена. Мне были видны соседнее звено и два самолета нашего звена. Над нами светило

яркое солнце, а под нами был толстый слой облаков. Я зорко елел за небом и за далеким горизонтом, показавшимся из-под облаков. Мысль одна: выполнить задание и благополучно вернуться на базу.

По времени мы уже были на подходе к цели. Это подтвердил и внезапный зенитный огонь противника. С земли через облака в нас полетели десятки снарядов. Разрываясь примерно на одном уровне с самолетами, они оставляли маленькие облачка. Пока что разрывы не приносили вреда самолетам. Строй шел к цели, готовясь с бомбометанию.

В это время я заметил разрыв непосредственно под левым ведомым нашего звена. Сначала самолет подбросило вверх, потом он упал вниз и, отрываясь от строя, исчез из поля зрения. По переговорному устройству я доложил командиру, что самолет Румянцева поврежден и находится где-то в стороне.

Продолжаем полет. Выходим на цель. Сбрасываем бомбы. Развернувшись, берем курс на свою базу. Выжимаем из машин все, чтобы избежать атаки истребителей противника. В этот момент к нам вновь пристраивается Румянцев, которого я считал уже погибшим. До базы довольно далеко. А горючего в баках маловато. Для дозаправки мы вынуждены использовать промежуточный аэродром. Посадка происходит благополучно. Самолеты, подрулив к месту заправки, пополнили запасы горючего.

Последним садится Румянцев. Сразу же бросились в глаза вырванные и вытянутые вверх подобно свечам ленточки металла; они на плоскостях, фюзеляже, но особенно много их на хвостовом оперении. Стойки шасси повреждены крупными осколками. В каждой кабине пробоины. Одним из осколков вырван кронштейн крепления пулемета стрелка-радиста. Вылетел где-то из самолета и парашют стрелка. В довершение всего сильно подтекали радиаторы обоих моторов.

Осмотрели основные узлы самолета, уменьшили течь радиаторов. В общем, сделали все возможное в тех условиях. Требовалось опробовать моторы. Это захотел сделать сам командир машины. Он уже сидел в кабине, когда его спросили, включил ли он аккумулятор. Для его включения и выключения требовалось открывать бомболюки. Но оказалось, после посадки он вообще люки не открывал.

Моторы запускались хорошо, на всех режимах работали исправно. Течь радиаторов не усиливалась. Стали держать совет: взять ли машину в полет на основную базу или оставить здесь. Командир отряда решил, что Румянцев полетит с нами, и дал ему необходимые инструкции.

Взлет. Ревут моторы. Одна за другой ввысь взмывают машины, оставляя на полевом аэродроме узкую полосу пыли. Последним взлетает Румянцев. Построившись в воздухе, девятка ложится на курс. Внизу проплывают многочисленные поселки и

поля. Идем над горным массивом. Иногда под нами появляются разорванные облака.

Волнение недавнего боя почти улеглось. Я слежу за полетом Румянцева. Он мастерски пристроился к нам, хорошо выдерживает интервал и дистанцию. Так как скорость не велика, он не отстает от нас, идет с выпущенными шасси. Сердце радуется от сознания того, что мы в полном составе возвращаемся на базу.

Вот и база. Каждый самолет отруливает на стоянку. Из машин мы выходим усталые и все еще возбужденные. Садится Румянцев. Он выполнил все указания командира отряда. Идет последним. Моторы выключены. Расчет у него верный. Он садится с первого захода, притирая машину на три точки точно на уровне посадочного знака. Пробег самолета с выключенными моторами меньше, чем при обычной посадке. Вот он остановился. Сразу толпа любопытных окружает поврежденную машину. Но летчик быстро запускает моторы, разворачивает самолет и отруливает его на стоянку. Вскоре и гул моторов стихает.

Но что это? Наступившую тишину вдруг разрезают два бомбовых взрыва. Все взоры обращаются к самолету Румянцева. Он объят пламенем. Слышатся крики и стоны. Взрывной волной стрелок-радист выброшен из своей кабины, перекинут через ров и проволочное ограждение, означавшее границу аэродрома. Очнувшись после непродолжительной потери сознания, он ходит как помешанный, не понимая, что произошло. Летчик выскочил из кабины и скатился вниз по горящему центроплану².

Штурман пытается вылезти через узкий лаз горячей кабины. Наконец через нижний люк он падает на горящий песок. К нему бросаются люди, выхватывают из пламени, гася пылающий комбинезон. Другие в это время оказывают помощь пострадавшим от взрывов зрителям. Увезли восьмерых. Четверо из них скончались по пути в госпиталь. Остальные, в том числе и штурман, умерли на следующий день.

Что же произошло?

Две маленькие бомбы каким-то чудом остались в подвесных ящиках. Потом они упали на створки закрытых бомболюков самолета. В результате многократных вращательных перемещений бомб по этим люкам вывернулись ветрянки-предохранители, приведя их в готовность к действию. Достаточно было небольшого удара о землю, чтобы бомбы сделали свое ужасное дело одновременно с открытием люков. Еще хуже могло быть при открытии люков на аэродроме подскока. Там жертв было бы значительно больше, так как самолеты сосредоточивались в пункте заправки, а экипажи находились возле них.

После возвращения на Родину мы узнали, что самолеты СБ стали оборудовать кассетами для мелких бомб (КМБ) заводского изготовления. Видимо, наш опыт был использован для совершенствования бомбового вооружения самолета.

Вспоминается и другой случай, чуть не закончившийся катастрофой. Это был первый вылет девятки на задание. До этого никто из летчиков, что называется, не нюхал пороху. На аэродроме всеобщее возбуждение. Подвешены бомбы, залито горючее, осмотрен самолет, опробованы моторы. Техник докладывает командиру о готовности самолета. Летчик, проверяя готовность, вновь запускает моторы, осматривает систему управления. И убеждается в полной готовности самолета к вылету. Остальные члены экипажа заняли свои места.

Перед самым взлетом подул сильный ветер. И, чтобы не болтались элероны, китайский механик незаметно для летчика закрепил на правом крыле струбцину, резко ограничившую угол перемещения элерона. Управление самолетом значительно усложнилось.

Летчик почувствовал действие струбцины и обнаружил ее, уже находясь в воздухе. Потом он рассказывал:

— Обнаружив струбцину, я мгновенно оценил опасность, грозившую мне и экипажу. Но возвращаться не мог. И я решил лететь на задание. Сообщив о случившемся штурману и стрелку-радисту, я спросил их мнение. Оба сказали, что согласны лететь на задание, что о возвращении не может быть и речи, и мы легли на курс со струбциной на крыле.

К счастью, все кончилось для экипажа благополучно. При подходе к цели девятка была атакована истребителями противника. Атаки продолжались и в районе цели, и на обратном маршруте. В воздушном бою один из наших самолетов был сбит, второй подбит, и истребители противника не оставляли его в покое. Он произвел вынужденную посадку уже за линией фронта.

Как правило, нас, механиков, направляли к месту вынужденной посадки самолета, с тем чтобы обеспечить его ремонт и транспортировку на базовый аэродром. Однажды самолет, пилотируемый летчиком В. М. Богданом, не дотянул до базы и произвел вынужденную посадку в 60—70 км от Ханькоу. Меня отправили за этим самолетом, отдав в мое распоряжение катер с баржей. С китайским механиком мы были уже знакомы, объяснялись между собой, пуская в ход известные слова, мимику,, жесты, даже рисунки.

Самолет был посажен «на брюхо» в 400 м от берега р. Янцзы. Летчик принял территорию с земляными валами, перпендикулярными к берегу, за ровную площадку. В результате кроме обычных в таких случаях повреждений винта и капотов сильно пострадала и кабина штурмана. Она настолько была забита землей, что приходилось только удивляться, как штурман остался жив. Надо было поднять самолет, погрузить его на баржу и ночью доставить на базу в Ханькоу. С убранными шасси, плотно* прижавшись к земле, самолет лежал, как распростертая птица. Его охраняли полицейские, разгонявшие толпу любопытных. Вначале мы отсоединили крылья от центроплана, слили остатки

горючего, изолировали контакты электропроводки, поставили заглушки в местах разъема труб бензосистемы и провели ряд других подготовительных работ.

Следующим этапом был подъем самолета и установка его в нормальное положение. Но здесь сразу же начались сложности. Стойки для подвески талей оказались короткими и не позволяли поднять самолет до его полного «роста». Шасси выпустить не удалось. Пришлось под каждым колесом копать ямы, чтобы в них поместить шасси. Ямы выкопали, установили треногу с таями. Начался подъем. Но цепи оказались настолько слабыми, что сразу же оборвались. Оставалось связаться с Ханькоу и послать туда катер для получения новых, усиленных талей.

С прибытием катера работы возобновились. Самолет подняли, выпустили шасси и выкатили из ям. Надо было доставить самолет к берегу и погрузить его на баржу. Но эта операция оказалась куда сложнее. Грунт был глинистый и после дождей вязкий. Самолет перемещался только по настилу вручную. С большим трудом удалось найти несколько досок и закатить на них самолет. Стоило ему сойти с доски, как колесо погружалось в вязкую глину. И начинался новый подъем самолета и установка его на доски. Нам помогали несколько десятков местных жителей. Остановки были частыми. Толпа то стояла в бездействии, то вдруг оглашала окрестности дружным криком и проявляла такое усердие, что самолет не только трогался с места, но и немедленно скатывался с досок, увязая в глине в который раз. Преодоление 400 м заняло почти целый день. Погрузка и крепление самолета обошлись без происшествий.

До Ханькоу плыли ночью. Самолет разгрузили, вручную через весь город доставили на ипподром, расположенный вблизи аэродрома, и установили в ангар, специально для этого сделанный из циновок. Вскоре самолет был отремонтирован.

На аэродроме Ханькоу базировалась девятка американских самолетов «Вулти» — подобие двухместного одномоторного штурмовика или бомбардировщика. Американцы с самолетами явились задолго до нас. Однако они не проявляли желания летать на боевые задания. Штурманами у них были китайцы.

Лишь спустя много времени, очевидно, под впечатлением наших успешных действий в небе Китая американцы наконец отважились на вылет. Однажды утром они подвесили бомбы, взлетели, построились и дружно, красивым строем ушли на задание. На этот раз они должны были бомбить японские войска.

Возвращение было не столь эффектным. Выходили на аэродром и садились по одному с разными промежутками времени. В нашем присутствии из одного самолета вытащили раненого штурмана-китайца. Впоследствии выяснилось, что их обстреляли

китайские войска — американцы по ошибке сбросили бомбы на их позиции.

После этого боевые вылеты американцев надолго прекратились, хотя их полеты продолжались почти каждый день. Они совершались в зоне аэродрома, и об их назначении можно было только гадать. Не обходилось и без происшествий. Часто подводила тормозная система. На посадке одна «нога» намертво застряла, самолет резко разворачивался, падал на крыло, а то и врезался в самолеты, стоявшие недалеко от взлетно-посадочной полосы.

Кроме девятки «Вулти» на аэродроме имелись два самолета «Мартен», чем-то похожие на СБ. Они собирались в легких ангарах, сделанных из циновок. Сборка самолетов затянулась надолго. Когда самолеты были наконец собраны, начался их облет. Работа подвигалась медленно. После каждого взлета-посадки самолет заруливался обратно в ангар и работы на нем продолжались. Потом стали взлетать с цементными учебными бомбами, сбрасывая их недалеко от аэродрома. Началось измерение длины взлетно-посадочной полосы. Изо дня в день на приборе легкового автомобиля, мчавшегося на большой скорости, отмечалась длина полосы. Создавалась видимость каких-то исследований, хотя длина была давным-давно известна каждому.

Наконец начались взлеты с бомбой калибра около 500 кг. Все попытки оказывались неудачными. Самолет делал разбег, но необходимую для взлета скорость набрать не мог. И тогда на каком-то участке разбега бомба отцеплялась и падала на полосу перед самолетом. Это позволяло «Мартену» набрать скорость и взлететь, каким-то чудом не зацепившись за бомбу. Такие трюки проделывались довольно долго.

Однажды вечером американцы подвесили фугасную бомбу в 500 кг, чтобы утром пойти на задание. Но им не повезло. Уже в поздние сумерки, когда аэродром почти опустел, была объявлена тревога. Японцы совершили налет на аэродром, сбросив на него много бомб. Одна из них попала в «Мартен». От него ничего не осталось. Наши говорили: «Скончался Мартын с балалайкой».

«Мартены» так и не совершили ни одного боевого вылета. А ведь на них возлагали определенные надежды. Американцы вокруг «Мартена» поднимали невероятную шумиху. Особенно в этом преуспевал единственный среди них летчик, безукоризненно владевший русским языком. Иногда этот «русский американец» подходил к нам и затевал ничего не значащий разговор. Это был долговязый человек с неприятными манерами. Держался высокомерно. Нас его чванство как-то не задевало. Всегда с достоинством давали ему почувствовать нашу самостоятельность и полную независимость.

Зачем-то еще один эпизод. Однажды на аэродроме произвел посадку одиночный трехмоторный самолет с американским экипажем. Видимо, это был транспортный или почтовый самолет.

Экипаж заночевал в одном из злчных мест. Настало утро, а лётчики все не объявлялись. В это время объявили тревогу. Наши самолеты по тревоге ушли в зону, а прилетевший самолет продолжал стоять в одиночестве. Пришел механик, запустил моторы, надеясь на то, что летчик вот-вот появится и выведет самолет из-под удара. Никто не пришел. Самолет долго стоял с крутящимися винтами. На подходе к аэродрому показались японские самолеты. И в это время прямо со стоянки самолет пошел на взлет. Взлетал он трудно, направление разбега не выдерживал. И только он успел оторваться от земли, как на аэродром посыпались бомбы. Японцам удалось поджечь какой-то неисправный китайский самолет, испортить воронками летное поле. Этим дело и кончилось. Японцы ушли. Наши самолеты стали возвращаться из зоны. Американский не вернулся.

Оказалось, что, не дождавшись летчика, взлетел механик. Увел самолет в зону. Но с длительным управлением не справился. Произвел вынужденную посадку, повредив самолет. Потек бензин. А вокруг толпа любопытных, многие курили. Бензин вспыхнул, и самолет сгорел. Механика доставили на аэродром на следующие сутки.

ТОВАРИЩИ ПО ОРУЖИЮ

Представьте себе симпатичного, высокого молодого человека со спортивной фигурой и лицом, постоянно озаряемым оптимистической улыбкой. К тому же природа наделила его прекрасной белокурой шевелюрой, спадающей на лоб именно в тот момент, когда это требовалось ее владельцу. Именно таким и был воентехник 2-го ранга Иван Степанович Кытманов. Нет, тогда никто еще не называл его Иваном Степановичем и даже просто Иваном. Для всех нас он был Ваней и даже Ванечкой, на что он охотно отзывался.

Он был скромным, общительным, безотказным. Казалось, он живет исключительно для того, чтобы бескорыстно помогать тем, кто нуждается. Друзей он любил. Он нес людям добро, ему платили сторицей. Иван был душой всего нашего коллектива. К тому же он был моложе нас, но человеком семейным и ожидал первого наследника. Все это еще больше возвышало его в наших глазах — солидный, серьезный человек!

Мы с ним были большие друзья и просто не могли жить друг без друга. В лагерях, где бригада переучивалась с самолета Р-5 на СБ, мы сдружились еще больше. Ранним утром того дня, когда нас пригласили в Дом Красной Армии по поводу предстоящей командировки, Иван ходил на охоту, потом зашел в роддом — проведать жену, а вернувшись домой, узнал от соседей, что в его отсутствие приходил посыльный.

Узнав, в чем дело, он дал согласие на командировку. И вновь

пошел в роддом, но повторное свидание с женой не разрешили. Он передал ей записку. Лишь перед самым отлетом с заводского аэродрома Ивану передали письмо от жены. В нем сообщалось, что Ольга Матвеевна благополучно разрешилась от бремени, подарив Ивану двух дочерей. Новоиспеченный папаша ликовал. Он немедленно поделился с нами своей радостью, и мы искренне поздравили его. Так Иван Кытманов и улетел в Китай, не повидав своих малюток. Но дочери были всегда с ним. Они заполняли его душу, сердце и мысли. Казалось, они были и в каждом из нас.

Еще не познавшие родительских чувств, мы, конечно, не могли понять душевного состояния друга. В ответ на сердечные поздравления и доброжелательные, не без юмора, комментарии Иван только улыбался и блеснул глазами, в которых светились и умиление, и удовлетворенность, и грусть.

Нелегкую службу Иван Кытманов нес безупречно. Отличный специалист, знаток своего дела, он справлялся с самой сложной задачей. «Свой» самолет содержал в таком порядке, что его можно было показывать на выставке. Работал спокойно, размеренно, без суеты.

В его помощи нуждались часто. Кому-то не хватало времени для устранения повреждений, полученных в бою. Кто-то не мог разобраться в неисправностях, обнаруженных впервые. Пожалуй, главное состояло в том, что Иван любил людей, не терпел одиночества, первым спешил на помощь. А помочь он умел. Тихо подойдет к самолету, прислушается. Двигатели «подбарахливают». Он заключает:

— Нарушена регулировка.

А уж в регулировке-то он специалист.

Вот пропала злополучная искра. А Иван обязательно ее обружит. По этому поводу всегда шутили:

— Если потребуется, Ваня не только из мотора, но и из сырого дубового пня искру высечет.

А Иван только улыбался. Его любили. В нем уважали человека, друга, главу семейства. Не каждый из нас мог похвастаться в то время детьми. Только инженер П. М. Талдыкин, отец двух детей, частенько на «перекурах» задумается и, ни к кому не обращаясь, мечтательно скажет:

— Где-то теперь мои глазунчики, где-то мои сероглазочки?

В ответ на это Федя Алабугин, наш с Иваном однокашник, проговорит:

— Где-то и моя доченька!

А дочери Ивана прочно вошли в нашу жизнь и стали просто притчей во языцах.

...Как-то уже в Китае составлялся список, в котором требовалось указать семейное положение и состав семьи. Дело дошло до Ивана.

— Фамилия, имя, отчество?

- Кытманов Иван Степанович.
- Семейное положение?
- Женат.
- Дети есть?
- • Две дочери.
- Их имена?
- Не знаю.

То, что Иван не знал имен своих дочурок, обыгрывалось на все лады. А в остряках и юмористах недостатка не было. Каждый, встретив Ивана, считал долгом спросить (в который уже раз!):

- Ваня, дети есть?
 - Есть! Две дочери! —охотно вступал Иван в разговор, зная заранее, чем он окончится.
 - А не знаешь ли случайно, как их зовут?
 - Понятия не имею!
- И оба смеются.

Иногда, не дожидаясь расспросов, он заранее показывал два пальца, образующих «V», что в данном случае означало «двойняшки». Потом это стало знаком приветствия при встрече с Иваном.

Наступил день возвращения домой. Путь был длинным и утомительным. Китай пересекали с востока на запад. Ехали поездом, обстреливаемым японцами, стояли в туннелях, на автомобилях преодолевали горные перевалы по пыльной дороге, летели на самолетах с несколькими посадками на китайской земле. Первая встреча с советской землей произошла на алма-атинском аэродроме. Потом — Москва и снова — далекое Забайкалье.

Возвращались мелкими группами. Нас было восемь человек. В одном из купе ехали домой и мы с Иваном.

Последняя наша встреча состоялась в 1939 г. в Москве. Иван Кытманов был вызван в Кремль для получения медали «За отвагу».

Встретились в Москве через несколько лет разлуки. Николай Дмитриевич Зезюлин с палочкой-костыльком, сильно хромал. Постарел. Лицо потеряло округлость, стало худощавым. Глаза как-то поблекли. Голову покрывала шапка седых волос. И весь его облик был другим, непривычным.

И вспомнилась мне его удивительная история...

В Китае он участвовал в очередном вылете. После удачного бомбометания, уже на обратном курсе самолет был поврежден огнем зенитной артиллерии, а затем подвергся атаке истребителей противника. Идя с нашим самолетом параллельным курсом, они вели по нему огонь сбоку. Одному удалось зайти в лобовую атаку. Но большинство наседало сзади. Оказавшись в хвосте, но

не набрав нужной скорости, японцы посылали потоки пуль, рассчитывая попасть в мотор, бензобак или в летчика.

А самолет все идет и идет, гудя моторами на форсированном режиме. Стрелок-радист Зезюлин не остается в долгу. Он ведет ответный огонь. Вот он сбивает один вражеский истребитель. Вскоре поджигает второй. Развернув турель, бьет по истребителю, оказавшемуся сбоку, стреляет через люк по машинам, летящим ниже. Но силы не равны. По одиночному самолету огонь со всех сторон.

Вдруг Николай чувствует, как теплая струйка стекает по ноге к подошве унта.

— Ранен,— сообщает Зезюлин и сейчас же докладывает командиру.

— Держись!— доносится в наушниках.

— Держусь!— отвечает стрелок.

Но струйка крови течет уже и по второй ноге.

— Еще ранен,— докладывает Зезюлин.

— Держись! Крепись!— подбадривает командир.

— Держусь, креплюсь,— отвечает стрелок.

А истребители насаждают.

— Кончились патроны,— докладывает Зезюлин.

— Скоро линия фронта,— говорит командир,— потерпи немного.

— • Терплю,— как-то вяло отвечает стрелок.

Истребители насаждают на самолет подобно хищникам, нападающим на свою раненую жертву.

Зезюлин чувствует, как еще и еще впиваются в него пули. В одном унте хлопает кровь. В другом тоже мокро. Левая рука безжизненно повисла. Но теперь патронов нет, и это кажется неважным. Он уже прекратил доклады о своих ранениях, но через какое-то время командир сам спрашивает:

— Как дела?

— Ничего,— отвечает Николай,— боли не чувствую. Истребители отстают. Видимо, израсходовали патроны.

Будто сквозь сон, слышит Зезюлин, как необычно гудят моторы. Самолет, видимо, падает. Стрельба прекратилась, но два истребителя продолжают преследование. Потом все исчезает, он теряет сознание. Самолет тянет на одном, да и то не совсем исправном, моторе и теряет высоту. Оставленный преследователями, он перетягивает через линию фронта. Но моторы повреждены, нет ни скорости, ни высоты. Только и хватает сил дотянуть до площадки, показавшейся за лесом.

Самолет, плюхнувшись на брюхо, проползает немного, срезая пласты земли, и останавливается. Пognутые винты напоминают щупальца необычных чудовищ. Кабины наполовину забиты землей, только что взрыхленной самолетом.

Штурман, прижатый к люку, с трудом выбирается из кабины. Командир, повернувшись к стрелку, громко кричит:

— Зезюлин!

Ответа нет.

— Зезюлин! Зезюлин!—уже вместе со штурманом кричит командир.

Зезюлин молчит.

— Да жив ли он?—спрашивает летчик и, освободившись наконец от парашютных замков, вскакивает на центроплан, чтобы заглянуть в кабину стрелка.

Николай лежал (насколько позволяла узкая кабина, размеры турели и громоздкость обмундирования). Лицо его было бледным. Глаза закрыты.

— Коля!—дотронувшись до него, снова зовет командир.

Ответа нет. Но командир чувствует, что стрелок жив. Быстро разорвали пробитый в нескольких местах парашют штурмана. С трудом вытащив из кабины Николая, укладывают на полотнище парашюта. Его ноги и одна рука безжизненно болтаются. Промыв спиртом и смазав йодом, кусками парашютного шелка забинтовали раны. Застонавший при этом Зезюлин опять замолчал.

Что делать дальше?

Немного отдохнув и подкрепившись бортпайком, командир отправляет штурмана на разведку. Тому удается набрести на домик лесника и узнать, что они находятся в 20 км от проезжей дороги и в 200 км от города, в районе которого их аэродром. Лесник охотно соглашается не только указать путь к проезжей дороге, но и помочь доставить туда раненого авиатора. Соорудив немудреные носилки, они, сменяя друг друга, понесли Николая. Смертельная усталость летчиков давала себя знать. Двигались медленно. Приходилось часто отдыхать.

С наступлением темноты стало хуже. Еле живые, валясь с ног, они вышли на дорогу лишь утром следующего дня. Бесконечна лента дороги, бежавшей в разные стороны. Но на ней ни человека, ни подводы, ни машины.

Прошло немало времени, пока увидели грузовик, везущий какие-то ящики. Устроив раненого, тронулись в путь. Только ночью приехали в город. Зезюлин был доставлен в госпиталь с сильными нагноениями. Он получил 18 пулевых ранений. Врачи думали, что он не перенесет операции. Однако она прошла благополучно.

После операции к Николаю вернулось сознание. Он попросил встречи с друзьями. Нас допустили к нему. Смертельно бледный лежал он на каком-то сложном сооружении. Весь в бинтах. Его забинтованные ноги и руки находились на весу. В палате остро пахло лекарствами. Голос Зезюлина был слабым, улыбка не получалась.

Он сказал:

— Вот, друзья, как бывает.

— Ничего, поправишься,— неуверенно сказал кто-то из нас.

— Конечно,— согласился Николай.
На следующий день мы перелетели на новый аэродром.
Прошло несколько лет. И вот теперь — встреча...

БЕССМЕРТИЕ ПОДВИГА

Бывают люди, уходящие в бессмертие. Одним из них был горячий патриот Родины Октября, известный боец-интернационалист генерал-майор авиации Григорий Илларионович Тхор. Он прибыл в Забайкалье на должность командира авиационной бригады. Г. И. Тхор незадолго перед тем вернулся из Испании, где вместе с другими советскими летчиками-добровольцами геройски сражался с фашизмом. О его подвигах свидетельствовали майорские шпалы и три ордена на груди.

В Иркутск, откуда уезжала в Китай наша группа, Тхор прибыл поездом. Накануне его самолет совершил вынужденную посадку в тайге. Обессилевший, хромающий, с сильно обмороженным лицом, Тхор с трудом пешком добрался до железной дороги. В таком состоянии он повел группу в Китай. Летчики говорили впоследствии, что Тхор летел не столько на крыльях самолета, сколько на ответственности за доверенное дело, на своей воле и мужестве.

Жизнь Г. И. Тхора была примером служения партии и народу. Сын токаря, батрачивший на хозяев с раннего детства, он посвятил себя защите завоеваний Октября. В 1923 г. по комсомольской путевке Тхор вступил в Красную Армию. Окончив в 1929 г. школу ВЦИК, он стал командиром взвода пехотного полка. Но молодежь в то время бредила авиацией. В конце концов он становится отличным летчиком: уже в начале 1936 г. Тхора награждают орденом «Знак Почета». Этот год явился для него и началом суровых боевых испытаний. В числе первых советских летчиков-добровольцев старший лейтенант Тхор сражается в небе Испании. Летая на самолетах разных типов, он почти за десять месяцев совершил 102 боевых вылета, пробыл в воздухе 342 часа, сбросил на врага более 1500 бомб. Его самолет 42 раза подвергался обстрелу зенитной артиллерии и 11 раз — нападению фашистских истребителей. За успешное выполнение боевых заданий, отвагу, мужество и героизм Г. И. Тхор был награжден двумя орденами Красного Знамени.

С приходом Г. И. Тхора в забайкальскую авиабригаду многое изменилось. Он принес с собой запах пороха и опыт боев. Он на деле узнал коварство, бесчеловечность фашизма. Ненавистью к фашизму Тхор жил сам и хотел, чтобы этим жили и его подопечные. Полеты, бомбометание, воздушные стрельбы, подготовка материальной части — любые занятия теперь приобретали новую окраску, проводились более целеустремленно, в условиях, приближенных к боевым. Участились тревоги, усложнились задания,

повысилась дисциплина. Тхор передавал нам свой боевой опыт.

Вскоре бригада освоила новый самолет СБ. А тут и ответственный задание — помочь китайскому народу в его справедливой войне. Одна из первых групп летчиков-добровольцев была сформирована Тхором в Иркутске. Но на сей раз воевать ему не пришлось — его отозвали в Советский Союз для организации нового отряда добровольцев.

В 1938 г. Г. И. Тхор сформировал новую группу, привел ее в Китай, руководил ее боевыми действиями, сам непосредственно участвовал в многочисленных боевых вылетах. Впоследствии Г. И. Тхор стал старшим военным советником по авиации, сменив на этом посту П. Ф. Жигарева, будущего Главкома маршала авиации, Главкома ВВС.

По возвращении из Китая в 1939 г. Г. И. Тхору были вручены еще два ордена. На его груди сияло пять советских орденов: орден Ленина, три ордена Красного Знамени и орден «Знак Почета». К этому времени он получил и шестую награду — китайский орден. В 1940 г. Г. И. Тхор стал генерал-майором авиации.

Но главный подвиг, главное испытание его мужества, стойкости, беззаветной преданности Родине, непоколебимой веры в правое дело ждали его впереди. Начало Великой Отечественной войны застало Г. И. Тхора на посту заместителя командира 62-й бомбардировочной авиационной дивизии Киевского особого военного округа. Он умело организовал боевые действия и своим примером воодушевлял летчиков на решительную борьбу с фашистскими захватчиками. За первые 40 дней войны дивизия совершила 2173 боевых самолето-вылета, сбросив на танковые и механизированные колонны, артиллерийские части и аэродромы противника 740 бомб. Маршал Советского Союза И. Х. Баграмян в своих воспоминаниях дал высокую оценку этой дивизии.

В сентябре 1941 г. при выполнении боевого задания самолет генерала Тхора был сбит в воздушном бою и оказался в тылу врага. Возглавив попавшие в окружение части авиационного тыла, генерал Тхор в условиях непрерывных боев с превосходящими силами противника сделал все, чтобы вывести их из окруже-



Г. И. Тхор

ния. В неравном бою он был тяжело ранен в плечо и голову и в бессознательном состоянии захвачен в плен фашистами. Только 15 лет спустя мы узнали о последнем подвиге Г. И. Тхора...

Берлинская гестаповская тюрьма Моабит. В течение шести месяцев фашисты уговорами и пытками старались склонить советского генерала перейти на службу в гитлеровскую армию. Но он с презрением отвергал эти предложения. Фашисты не сломали железной воли Григория Тхора.

Дождливым мартовским днем 1942 г. в фашистский офицерский лагерь военнопленных Хаммельбург привезли и сразу же бросили в карцер измученного, с открытыми ранами, доведенного до полного физического истощения человека с грязной повязкой на голове и в наручниках. Это был генерал Г. И. Тхор. С первых же дней пребывания в лагере он сумел наладить связь с патриотами, а через некоторое время стал руководителем антифашистского подполья вместо расстрелянного генерала И. С. Никитина.

В тяжелых условиях фашистского плена, каторжного труда, жестокого голода, изощренных издевательств, массовых избиваний, пыток и расстрелов некоторые военнопленные находились в подавленном состоянии. Генерал Тхор вселял в сердца товарищей по плену бодрость, веру в свои силы, помогал им сохранить высокое достоинство советского человека.

Г. И. Тхор отличался большой смелостью, часто граничащей с дерзостью в осуществлении задуманных планов. На неоднократные просьбы быть поосторожнее, не подвергать столь часто опасности свою жизнь Г. И. Тхор горячо отвечал: «Но если я гореть не буду, и если ты гореть не будешь, и если он гореть не будет, то кто ж тогда рассеет мрак фашистской ночи?»

Рискуя жизнью, в ночь на 7 ноября 1942 г. Тхор написал и распространил листовку «Как должен вести себя командир Красной Армии, попавший в плен», а в дальнейшем наладил в лагере выпуск других листовок, проведение бесед, получение сводок Совинформбюро.

Тхор с самого начала стал готовить группы к побегу из лагеря. Были назначены старшие, скопирована топографическая карта, изъятая из немецкой мастерской, заготовлены продукты. Но вскоре гестапо забрало Тхора. Его заковали в кандалы и перевели в нюрнбергскую тюрьму. Раздетого почти донага, избитого и окровавленного, его бросили в каменный мешок одиночки, где не было ни окна, ни койки, ни стула.

Не сломив железной воли бойца-коммуниста, его переводят в Флоссенбург — концлагерь гестапо с особым режимом. Палачи таскали Тхора на многочасовые допросы, с которых его приносили на окровавленных носилках. Но он не сдался. До последней минуты своей жизни, до последнего дыхания он боролся с ненавистным фашизмом.

В январе 1943 г. непокоренный, не сложивший оружия, ос-

тавший верным своему высокому долгу советского патриота-коммуниста, Тхор был расстрелян. Перед смертью он бросил в лицо палачам последние слова: «Сейчас вы расстреляете меня, но советский народ вам не победить!»

Тхор умер, как и жил, с высоко поднятой головой. Ему было всего 39 лет.

Беззаветная преданность Советской Родине, мужество, героизм, верность военной присяге и Коммунистической партии, проявленные этим замечательным человеком, служат вдохновляющим примером для всего личного состава Вооруженных, и особенно Военно-Воздушных, Сил, для всех советских людей.

В марте 1959 г. министр обороны СССР издал приказ «О зачислении генерал-майора авиации Г. И. Тхора навечно в списки Н-ского бомбардировочного авиационного полка». Тхор навечно остался в боевом строю.

И с полным правом можно отнести к Григорию Илларионовичу Тхору замечательные слова Максима Горького: «О, смелый Сокол! В бою с врагами истек ты кровью... Пускай ты умер! Но в песне смелых и сильных духом всегда ты будешь живым примером, призывом гордым к свободе, к свету!»³.

КИТАЙСКИЕ ВСТРЕЧИ

Этих встреч было много. Мы встречались с самыми различными представителями китайского народа, стоящими на разных ступенях социальной лестницы. Все встречи запомнить, конечно, было невозможно. Но есть и такие, о которых нельзя забыть.

Вот начальник авиабазы Ханькоу мистер Ли (некоторые знали его под другим именем, а может быть, и именами). Полновластный хозяин базы, обслуживающего персонала, летных экипажей. Никто без его разрешения не улетит, не прилетит. Довольно хорошо владеет русским языком. Рассказывают, что он учился в СССР. Почти каждому считает долгом сообщить:

— Я — старый член РКП (имея в виду нашу партию).

Но в подробности не вдавался.

Однако веры в его партийность не было ни у кого. Почему РКП? Почему не КПК? Эти вопросы оставались без ответа. Действия его не сочетались с партийными идеалами, поведением коммуниста.

Вспоминается один эпизод. Громадный самолет ТБ-3 при развороте на полосе выкатился на раскисший после дождей грунт, и одно колесо погрузилось в него по самую ступицу. Его надо было вытянуть на полосу. При отсутствии буксировщиков и другой подобной техники применялся один-единственный способ — сгонялись сотни людей, которые вытягивали самолет канатами, прикрепленными к стойке колеса. Канаты облеплены людьми так, что руку некуда просунуть. Но дело не двигается. И тогда

рассвирепевший Ли бежит между канатами, раздавая увесистые пощечины всем, кто попадаетея. При этом он неистово кричит и визжит. Наконец самолет выкатили на ВПП.

Некоторое время спустя, когда уже страсти улеглись, кто-нибудь из наших спрашивает «мистера»:

— Вы говорили, что состояли в нашей партии. Так или нет?

— Точно так!

— А как же это вы, член РКП, позволяете себе бить людей?

— А это не люди! Это китайцы.

И тут Ли по адресу своих соотечественников отпускает несколько грязных ругательств.

Кто-то продолжает, обращаясь к нему:

— Но вы ведь тоже китаец.

— Да, китаец, да не такой, как они, — отвечает он, показывая рукой на толпу стоявших в стороне рабочих.

А ведь он ненавидит японских захватчиков; и даже был случай, когда рискуя жизнью, он с небольшой группой храбрецов отражал атаки противника на одном из аэродромов. Но в первую очередь он господин. Этим и объясняются его поступки. Разговор о «членстве в РКП» нужен только для того, чтобы мы ему доверяли. Маневр несложный, наивный и видимый простым глазом.

Были встречи и с другими китайскими офицерами, и прежде всего с летчиками. Их доброжелательность к нам объяснялась тем, что все они в какой-то мере были нашими учениками. Одни из них учились летному делу в СССР, другие обучались в Китае, §то нашими людьми, третьи обучались китайцами, в свою очередь обученными у нас, или нашими специалистами. Наконец, все они видели мастерство, храбрость, добросовестность и ответственность, убежденность и бескорыстие советских летчиков, могли сравнить их с нерадивыми и алчными летчиками из капиталистических стран, думающими только о прибыли. Это сравнение всегда было в нашу пользу. Кроме того, отсутствие своего технического состава вынуждало китайцев пользоваться услугами наших техников. Мы всегда оказывали им помощь с большой охотой.

Интересным было и общение с китайскими солдатами-механиками, прикрепленными к нашим самолетам. Они долго не задерживались, их меняли каждые три-пять дней. Видимо, начальники считали нежелательным длительный контакт с советскими людьми. А механики стремились к такому общению. Специалистами они были не ахти какими, но всех их отличало трудолюбие, исполнительность, старательность. Правда, им под силу были только подсобные работы — заправка самолета горючим, маслом, чистка и мытье самолета. Эти операции они выполняли очень тщательно. К нам относились с большим уважением. Они знали немало о нашей стране, ценили хорошее к ним отношение. Сближались быстро, но вскоре наступала смена. Случалось, что больше мы уже их не видели.

Мы старались научить друг друга своему языку. Не обходилось и без курьезов. Например, сижу я утром в кабине самолета, подходит мой механик и, увидев меня, улыбается, кланяется и произносит:

— Мистер, спасибо! — именно таким образом он поздоровался со мной.

А вот другой случай. В китайском языке много шипящих и почти отсутствует звук «р». В произношении иероглифов настолько тонкие нюансы, что нам не удавалось уловить их даже при многократном повторении китайцем одного и того же слова. Мы сидим под крылом самолета, и обучающий меня механик произносит:

— Шен.

Я повторяю за ним:

— Шен.

Он отрицательно качает головой:

— Шен.

Вслед за ним я говорю:

— Шен.

И так может продолжаться без конца. Тогда китайца осеняет мысль, что я вообще косноязычен и не в состоянии произнести требуемое слово. Он дает это понять следующим образом: высунув свой язык, притрагивается к его кончику пальцем, а потом, показывая рукой в сторону моего языка, заключает:

— Пухо (плохо)!

Это означает, что мой язык с дефектом и ему непосильны даже самые простые слова и звуки.

Тогда я перехожу в «наступление». Тут уже приходится наступать на «р»:

— Держатель,— начинаю я.

— Телезате,— повторяет он.

Я отрицательно качаю головой и продолжаю:

— Краб.

— Кылапе,— старается мой ученик и с надеждой смотрит на меня.

Я опять качаю головой. Затем идут слова «рыба», «рак», «доброе утро» и другие «рыкающие».

Фокус удается. Китаец понимает, что не справляется с задачей, и тогда я показываю на свой язык и на собеседника и говорю:

— Пухо.

Он смеется. Смеюсь и я.

Были эпизоды более серьезные.

Самолет «Вулти» опрокинулся на бок. Мой механик прибегает ко мне с места происшествия и радостно сообщает, прикладывая руку к щеке:

— Мистер! «Вулти» — спать!

Он от души радуется, что это случилось с американским са-

молетом. Это — своеобразная плата за высокомерие американцев, за их пренебрежительное отношение к китайцам.

Случай с другим механиком показал, что он разбирается еще кое в чем. Однажды, приблизившись ко мне, он еле слышным шепотом напел мне на ухо мелодию «Интернационала». И спросил: «Хо, пухо?» (хорошо или плохо?) Пропагандировать пролетарский гимн в гоминьдановском Китае я не мог. Круг наших возможностей был строго ограничен. Я ничего не ответил на вопрос китайца. Но оказалось, что он сам отлично разобрался во всем. И, как мог, объяснил мне:

— Ленин, Сталин (напев гимна)—хо,— сообщил он, показывая большой палец.

— Мао Цзэдун (напев)—хо! Цзян Цзеши (Чан Кайши) — следует напев «Интернационала» — пухо.

И провел по горлу рукой.

Это означало, что для СССР и особых районов Китая «Интернационал» — хорошо, а для Чан Кайши — плохо. И за пение «Интернационала» полагается казнь.

Или вот: механик читает китайскую газету, в которой помещен портрет Чан Кайши. Я спрашиваю:

— Это мистер Чан Кайши?

— Да,— отвечает китаец,— мистер Чан Кайши.

— Хо, пухо (хороший, плохой)? — спрашиваю я.

Ответ поразителен:

— Капитана ю — мистер Цзян Цзеши хо, капитана мэю — мистер Цзян Цзеши — пухо.

Значит, в присутствии начальника он скажет, что Чан Кайши хороший, а в его отсутствие — Чан Кайши плохой. Все понятно.

Еще один случай. В руках китайца толстый журнал на английском языке. В нем материалы о выполнении нашего очередного плана пятилетки. Китаец радостно показывает нам этот журнал и восхищается таблицей с цифрами роста нашей экономики. Он гордится этим. Почти все наши помощники с восхищением и большой любовью говорили о Москве и не скрывали своего желанья после победы над Японией побывать там.

Совсем другую категорию составляли китайцы, которые обслуживали нашу гостиницу. Мы жили в бывшем японском клубе, красивом особняке, утопающем в зелени, на одной из улочек, выходящих на набережную Янцзы. Здание было довольно просторным: жилые комнаты, большая столовая, богатая библиотека, бильярдная, огромные холлы, буфеты.

Среди обслуживающего персонала царил откровенный угодничество, порождавшее недоверие и подозрительность. Создавалось такое впечатление, что они никогда не выпускали нас из своего поля зрения. От входа до выхода из здания или двора-парка за нами неусыпно следили их глаза. Так было днем и ночью. Иногда, уже засыпая, вдруг чувствуешь на себе острый взгляд через стекло массивной двери. По потолку и стенам быстро пере-

мешаются какие-то тени, а в длинных коридорах слышатся шорохи или звуки шагов быстро удаляющегося человека.

В Ханькоу и ряде других городов нам ежеминутно попадались рикши — обездоленные люди, самая дешевая рабочая сила. Известно, что в то время китайский солдат был абсолютно бесправным и забитым человеком. Но и он стоял выше рикш. Это нашло выражение в горькой иронии: «Офицер бьет солдата, солдат может бить рикшу, а рикши могут только драться между собой». Мы никогда не пользовались их услугами.

В Китае нам приходилось наблюдать жизнь бедных крестьян, работавших от зари до зари на крошечных клочках земли. Складывалось впечатление, что они вообще не спят. Одни и те же люди трудились в 3 часа утра, в полдень, в 10 часов вечера. Мы видели поля, лепившиеся по крутым склонам гор, где люди могли работать только на привязи.

Общались мы и с рыбаками, не имевшими жилища на суше и всю жизнь проводившими на джонках; наблюдали тяжелую жизнь многодетных семей в тесных убогих фанзах; разговаривали с рабочими. И стоило только этим людям понять, что мы — советские, а это они определяли довольно точно и быстро, как нас приветствовали, приглашали к себе, выражали всякие симпатии.

Незабываемой была встреча с демонстрацией еще в начале нашего пребывания в Ханькоу. Поводом к ней послужила варварская бомбардировка японской авиацией мирных кварталов города, в результате которой было много убитых и раненых. Демонстрацию начали студенты. К ним примкнули рабочие многочисленных заводов и фабрик, портовики, железнодорожники, рикши, часть чиновников и представители других слоев населения.

Несмотря на официальный запрет, народ вышел на улицу. Нас приятно поразило, что многие демонстранты несли портреты В. И. Ленина. Было ясно, свои мечты о свободе народ связывал с Советской Россией, коммунистической партией, с именем великого Ильича. Лозунги призывали к вечной дружбе с Советским Союзом. Во время этой демонстрации произошел трогательный, незабываемый эпизод.

Группа советских авиаторов, в составе которой находился и я, ехала в большой открытой машине, двигавшейся очень медленно, так как улицы были запружены народом. В конце концов мы оказались в окружении демонстрантов. Это были девушки-студентки.

Узнав советских людей, да еще авиаторов, воюющих против японских захватчиков, они стали жестами, улыбками, словами нас приветствовать. Затем одна из девушек обратилась к нам. В наступившей тишине она произнесла только одно слово:

— Товарищи!

Только одно слово! Да и произнесено оно без раскатистого'

русского «р», без твердости в голосе, без всякого внешнего эффекта. Но слово это моментально подхватили демонстранты. То обгоняя машину, то идя рядом с ней, они скандировали:

— Това-рищи! Това-рищи! Това-рищи!

Это слово повторялось сотнями, а может быть, и тысячами людей. Так продолжалось около двух часов. Нашу машину буквально засыпали цветами, листовками.

— Товарищи! Товарищи! Товарищи!—неслось к нам со всех сторон.

Сначала мы как будто растерялись. Да и неудивительно. Кто мог подумать, что здесь, в чанкайшистском Китае, мы встретим такое отношение к себе? Мы понимали, что, обращаясь к нам, люди приветствовали Советскую страну, которую мы представляли. Как и чем мы могли ответить на проявление такой симпатии и любви к нашей Родине? Стоя в машине, мы энергично улыбались, с не меньшим энтузиазмом, чем демонстранты, жестикулировали и вполголоса повторяли:

— Товарищи! Товарищи! Товарищи!

Мы задержались в пути очень надолго. Однако никто из нас не был огорчен этим обстоятельством. Еще бы! В эти часы и минуты мы познали настоящую гордость за наш народ, нашу «страну.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Наше пребывание в Китае близилось к концу. В начале лета 1938 г. поступило распоряжение возвращаться в Советский Союз. Сборы были недолгими. В автобусах нас доставили на ханькоуский вокзал, и мы сели в поезд со старинными американскими вагонами. Поезд тронулся. Мы двигались на север в направлении Кайфына. Это оказался самый спокойный участок путешествия. В Кайфыне была объявлена воздушная тревога.

Отсюда путь лежал на запад. Железная дорога на этом участке проходила вдоль р. Хуанхэ, левый берег которой был занят японцами. Двигались ночью. Время от времени путь обстреливался японцами. Были видны вспышки и слышен звук орудийных выстрелов. Днем над поездом появлялись японские самолеты, один даже обстрелял его из пулеметов. Состав укрыли в туннели, где он простоял до темноты. Затем возобновилось движение на Сиань, куда мы приехали через трое суток.

Из Сиани до Ланьчжоу двигались на грузовых автомобилях, открытых всем ветрам и каждой пылинке. Дорога вилась через высокие горные перевалы. Домики, расположенные у подножия горы и в долине, казались маленькими, игрушечными. На всем протяжении пути до Ланьчжоу мелкая, въедливая, белесая, похожая на известковый порошок пыль забивала нос, рот, уши, проникала через одежду. Нестерпимая жара не давала покоя.

Почти на самом перевале мы встретили пехотную дивизию, направлявшуюся на фронт. Солдаты—загорелые, запыленные, уставшие, но, увидев нас, добродушно улыбаются, машут руками. Из-под слоя пыли светятся глаза и зубы. У каждого большой груз. Они несут на себе все: обмундирование, личное оружие, запасы боеприпасов и продовольствия, тюки с другим имуществом, пулеметы. Вручную катят орудия. Ни одной машины, ни одного вьючного животного, ни одной повозки. А путь тяжелый. Поразительны трудолюбие и выносливость простых китайцев.

Двигаемся днем и ночью, делая кратковременные привалы, чтобы поесть и хоть немного отдохнуть. Отряхиваемся от пыли, умываемся, и снова в путь. Жара и пыль делают свое дело. Есть не хочется, уснуть невозможно. А тут еще один неприятный случай. Мы миновали главный хребет. Дорога, извиваясь, шла то вниз, то вверх. На одном из подъемов неожиданно заглох мотор, машина покатила назад, и ее задние колеса повисли над пропастью. Жизнь нам спас один смельчак, который выскочил из машины и едва успел сунуть колодку под заднее колесо. Мотор запустили, и путь продолжался. Через трое суток после выезда из Сиани мы были в знакомом нам Ланьчжоу. Здесь база. Наконец-то помылись, очистились от пыли, нормально поели.

На этот раз в наше распоряжение был предоставлен самолет ТБ-3. Первая посадка на аэродроме Хами. В стороне остался Сучжоу—первый китайский аэродром, на котором мы приземлились, прилетев из Монголии. В Хами пробыли недолго. Дозаправились горючим, пообедали, немного отдохнули. Города так и не увидели.

Наконец, перелетели границу. Впереди Алма-Ата. В заруливший на место стоянки самолет вошел человек и сказал:

— Здравствуйте, товарищи!

От волнения защемило сердце, увлажнились глаза. Мы—на Родине!

А страна жила своей жизнью. В прошлом году проведены первые выборы в Верховный Совет. Слышим новую музыку, новые песни. Газеты пестрели сообщениями о достижениях нашей Родины.

В поезде до Москвы со всех сторон сыплются вопросы, кто мы, откуда. Наша одежда и багаж не давали никому покоя. Кто-то высказал предположение, что мы из футбольной команды:

— Какая команда? Где была, с кем играла?

Сомнения и недоумения некоторых пассажиров рассеялись только в Москве, когда вошедший в вагон человек, обращаясь к нам, произнес:

— Здравствуйте, товарищи артисты! Поздравляю с успешно закончившимися гастролями. Вас ждут автобусы.

После непродолжительной остановки в Москве мы выехали в родное Забайкалье. В части получили личные документы, от-

пускные билеты и путевки в санаторий. Я поехал в сочинский санаторий РККА имени К. Е. Ворошилова.

А далее последовали очень приятные для меня события. Сдав вступительные экзамены, я стал слушателем Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. 1 октября 1938 г. начался учебный год. Через полтора месяца — 15 ноября 1938 г. — был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР «О награждении командиров, политработников, инженеров, врачей, техников, младших командиров и красноармейцев Рабоче-Крестьянской Красной Армии». Указ начинался словами: «За образцовое выполнение специальных заданий Правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза... наградить...».

В числе награжденных были и забайкальцы. Орденом Лени-на был награжден А. М. Вязников, орденами Красного Знаме-ни — Н. М. Басов, А. К. Корчагин, Е. Н. Маркелов, медалью «За отвагу» — М. Ф. Аксенов, В. Р. Афанасьев, С. С. Воронин, Е. И. Гулин, Г. К. Захарков, И. С. Кытманов, А. Г. Курин, ме-далью «За боевые заслуги» — Ф. И. Алабугин, П. Н. Алексеев.

Нет слов, чтобы описать радость по поводу награждения. Меня горячо поздравили товарищи. Не заставило себя ждать и телеграфное приглашение в Кремль для получения ордена.

На всю жизнь запомнилось 17 декабря 1938 г. — день вруче-ния ордена. Опираясь на палочку, в зал вошел М. И. Калинин. Секретарь Президиума Верховного Совета СССР зачитал Указ, а Михаил Иванович вручил ордена. Наступил и мой черед. Я по-дошел за получением драгоценной награды. Всесоюзный старо-ста с отеческой теплотой своим мягким голосом произнес: «По-здравляю вас, товарищ Корчагин».

Чувства переполняют меня.

Коротко об авторе. А. К. Корчагин — доцент, кандидат военных наук, полковник в отставке. Родился в 1912 г. в г. Тайшете Иркутской области в семье рабочего-железнодорожника, член КПСС с 1939 г. После окончания школы был на комсомольской работе. В 1936 г. досрочно окончил Иркутскую военную школу авиационных техников, затем служил в Забайкалье. В 1937—1938 гг. в составе забайкальской группы советских летчиков-добровольцев принимал участие в национально-освободительной войне китайского народа. Окончил Военно-воздушную академию им. Н. Е. Жуковского. Участник Вели-кой Отечественной войны. После войны был на преподавательской работе. В настоящее время — научный сотрудник Военно-воздушной академии им. Гагарина.

¹ В составе группы были летчики В. И. Клевцов (командир группы), С. Денисов, В. М. Богдан, А. В. Вязников, А. Н. Разгулов, Румянцев, Сав-ченко, А. И. Жаворонков, А. Сорокин, В. Ф. Стрельцов, С. Смирнов, П. Пан-ченко, А. К. Кочерга, Самсонов; штурманы Федорук, В. И. Кузьмин, Н. Лит-винов, В. В. Филимонов, Г. П. Якушев, В. В. Песоцкий, А. Поповец, В. П. Ива-новский.

² Центроплан — центральная часть крыла самолета.

³ О жизни и боевой деятельности Г. И. Тхора см. также: Н. Ф. Кю н г. Мужество непокоренных. М., 1964; А. Абрамов. Часовые поста № 1. Изд. 3-е. М., 1975; А. Цыкин. Бессмертие подвига. — «Крылья Родины». 1965, № 6; А. Юркова. Вечно в строю. — «Красная звезда». 15.III.1959; Пример служе-ния Родине. — «Советская авиация». 13.III.1959 (№ 60).

ЗА ТЕБЯ, СУИН!

I

Ноябрь 1937 года нагрянул пронизывающими ветрами, швырнул с неба снежные заряды, запорошил подступы к ангарам и каптеркам. Но все же и в эту позднюю осеннюю пору выдавались погожие дни.

В один из таких дней, когда эскадрилья СБ готовилась к полетам, на стоянке появился посыльный. Он скорым шагом подошел ко мне и, взяв под козырек буденовки, отчеканил:

— Товарищ воентехник 1-го ранга! Срочно явитесь к начальнику штаба!

В кабинете уже находились командир отряда Федор Польшин, летчик Яков Прокофьев, штурман Борис Багратов, затем появился техник Анатолий Сорокин. Обращаясь к Польшину, начштаба приказал без промедления прибыть всем в Главный штаб РККА.

Что-то екнуло внутри. Неужели?..

Открытая полупанель вынесла нас из главных ворот Центрального аэродрома и, выскочив на Ленинградское шоссе, помчалась к центру города. Слева, будто наперегонки, прошмыгнули оголенные липы. Справа остались в тылу стадион «Юных пионеров», Белорусский вокзал. У памятника А. С. Пушкину, что стоял тогда в самом начале Тверского бульвара, машина круто повернула вправо; вот она заюлила по многочисленным мелким переулкам и, заскрипев тормозами, остановилась у большого здания.

В вестибюле нас встретил дежурный по штабу и после короткого объяснения провел в комнату, где стояли письменные столы с чернильницами, ручками, анкетами. После заполнения анкет мы стали ждать вызова. Никогда так долго не тянулось время. Разговор не клеился. Каждый думал о себе, о друзьях-товарищах, о невестах, о семье, о вчерашней аэродромной жизни и, конечно, о будущем, которое ожидало нас.

Подсел Польшин.

•— Ну как, Вася?

— Все нормально.

Вспомнили мы с ним время учебы, когда еще в 1928 г., будучи курсантами, постигали азы авиации в Вольской авиашколе,



В. Д. Землянский

«грызли гранит науки» по учебнику Пышнова, отпечатанному на пишущей машинке, потели над частью «Мартин-Сайдов», «Фоккеров», «Дэжавеландов», «Ансальдо», над уникальнейшим «Аврешкой» («Авро»).

Пути-дороги наши разошлись. Но через шесть лет снова встретились на Центральном аэродроме, в 23-й эскадрилье тяжелых бомбардировщиков авиабригады при Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского. Часто летали на корабле ТБ-3, он — командиром, я — борттехником. И вот теперь ждем решения своей судьбы.

Первым вызвали Pollyнина. Вслед за ним, примерно через равные промежутки времени, —

Прокофьева, Багрецова, Сорокина.

Я оказался последним. За столом трое в штатском. На столе мое личное дело, анкеты.

— Садитесь, пожалуйста. Как ваше здоровье?

— Чувствую себя хорошо.

— Так. Скажите, как проходит служба?

— За последние годы взысканий не имею.

В конце непринужденной беседы один из сидящих за столом сделал паузу, пристально посмотрел на меня добрыми серыми глазами. И вот он, главный, долгожданный вопрос:

— Товарищ Землянский, готовы ли вы поехать в Китай? Там вам придется непосредственно участвовать в войне китайского народа против Японии. Мы вас не торопим. Есть время подумать.

— Я человек военный, и стал им добровольно. Если мне будет оказано доверие, то не пожалею жизни для выполнения задания Родины.

— Ну что ж, будем считать вопрос решенным. Желаем вам доброго пути и счастливого возвращения домой!

Ночь перед отъездом была самой длинной в моей жизни. Теснились мысли. Вспомнилось безотрадное детство: голод, тиф, нищета. Вижу труженицу-мать, родившую 12 детей. Слышу ее

голос: «Не смотри на небо, это аньчихрист летает». Тогда, в первую мировую войну, а впервые увидел под облаками самолет... Юношеские годы: Ростов-на-Дону, безработица, ночлежки с беспризорными. Вспомнил Баку, где стал коммунистом. Как на экране, промелькнули годы Вольской авиашколы. Там прошла юность.

Утром, едва забрезжил рассвет, написал письмо матери. Напоследок связал в узел армейские вещи и запер в казенный шкаф.

Уже знакомой дорогой мы прибыли в один из московских переулков. Здесь нас ожидал микроавтобус. Он долго петлял по улицам и наконец остановился у специального универмага. Нас одели по-зимнему, в костюмы и пальто. Девушки-продавщицы долго не могли подобрать одежду для Толи Сорокина. Оно и понятно: богатырского сложения, он не укладывался в обычные стандарты; что ни наденет на себя — или ноги торчат по колени, или руки — по самые локти. Но вот окончилась и эта процедура,

...Казанский вокзал. Ветер гнал по перрону сухие листья, обрывки бумаги, раскачивал фонари, завывал в проводах. Ночной поезд ожидал отправления на Алма-Ату. Одинок, как часовые на посту, стояли проводники у раскрытых дверей вагонов, изредка подсвечивали фонарями проездные документы пассажиров и, поеживаясь от холода, ждали звонка. Никто нас не провожал: ни родные, ни друзья, ни знакомые. Разместились в купейном вагоне. Выстукивая на стрелках разнобойную дробь и лязгая буферами, поезд устремился в ночь.

На четвертый день ночью прибыли в Алма-Ату. Я оказался в одной из первых групп добровольцев, направляющихся в Китай. Нас разместили в небольшом флигеле, выстроенном на окраине аэродрома.

Потянулись томительные дни ожидания транспорта с самолетами, которые вот-вот должны прибыть прямо с завода. Чтобы не тратить время даром, прослушали «курс» воздушной стрельбы, который преподавал Борис Багрецов мне и Сорокину. Обучал он буквально на пальцах. В правую руку брал огурец и под разными ракурсами подводил его к «перекрестию прицела», изображенному на листе бумаги. Когда цель наползала на прицел под должным углом, он командовал: «Огонь!» — и заставлял «учеников» повторять эту команду, точно согласуясь с «теорией». Позднее нас уже специально обучали основам стрельбы по воздушным целям.

Во второй половине ноября стали поступать эшелоны с упакованными в заводские ящики самолетами СБ и истребителями И-16 («ласточки»). Теперь мы вместе с заводскими рабочими целыми днями были заняты на выгрузке и сборке самолетов. Общее руководство осуществлял представитель ВВС РККА военинженер 3-го ранга Николай Павлович Селезнев. После сборки положено облетать самолет, но к тому времени экипажи еще не

были укомплектованы стрелками. Поэтому вся нагрузка по облету в качестве стрелков легла на Сорокина и меня. В день приходилось пересаживаться из одного самолета в другой 3—4 раза. Здесь, конечно, выручала многолетняя закалка бортехника.

Вскоре подготовленная к перелету группа самолетов СБ выстроилась на стоянке. Вот они, красавицы «катюши»! Такое ласковое название самолет СБ получил в Испании за боевую мощь, прекрасные аэродинамические качества и красивые формы. Для того времени это был первоклассный скоростной бомбардировщик, равных которому, пожалуй, не было в мире. Его высокие боевые качества были проверены и подтверждены в испанском небе.

С появлением этого самолета произошел качественный скачок в оснащении нашей бомбардировочной авиации. Достаточно сказать, что скорость СБ почти в 2 раза превышала скорость состоявшего тогда на вооружении самолета ТБ-3 и достигала 445 км в час. Потолок— 10 тыс. м. Дальность— до 1600 км. Самолет имел гладкую обшивку и убирающееся шасси, два мотора М-100 по 860 л. с. с нагнетателем, винтом изменяемого в полете шага (ВИШ) и воздушным компрессором для запуска моторов и торможения колес. Он имел мощное стрелковое вооружение— переднюю и заднюю спаренные пулеметные установки ШКАС с темпом стрельбы каждого пулемета 1800 выстрелов в минуту плюс нижнюю («кинжальную») пулеметную установку ПВ-1; поднимал до 1000 кг бомб разного калибра. Японские истребители И-95, И-96 значительно уступали СБ в скорости и в лучшем случае могли произвести одну атаку сверху. Недаром слава о нем разлетелась по всему Западу! Посмотреть и полетать на нем, хотя бы в штурманской кабине, прибыл летом 1937 г. на советский аэродром французский министр авиации Пьер Кот, которого добросовестно «откатал» на моем самолете летчик В. С. Лебедев. Но вернемся к событиям.

Еще накануне было известно, что московские добровольцы полетят с группой СБ под командованием Ф. П. Польшина. Но случилось непредвиденное. По особому распоряжению надо было скомплектовать два экипажа СБ для лидирования истребителей к фронту. Командир группы назначил лидерами летчиков А. А. Скворцова и А. Шорохова, а стрелками к ним— меня и Сорокина. Вот так неожиданность! Собирались воевать вместе, а тут приходилось разлучаться.

— Выхода нет, Вася. Андрей Купчинов еще не прибыл— его вызвали из отпуска. На всю группу всего два техника— ты да Сорокин. А приказ выполнять надо. Да ты не волнуйся, перегоните «ястребки» к фронту— и сразу ко мне,— успокаивал меня Польшин.

Перед самым отлетом группы прибыл техник Купчинов, который улетел стрелком в экипаже с Польшиним.

В конце ноября 1937 г. группа из 16 самолетов СБ вырулила

на старт. Первым взлетел командир группы. За ним, вздымая снежную пыль, покинули родную землю остальные самолеты. Вот они вытянулись в длинную цепочку, нашли свое место в строю и боевым порядком легли курсом на восток.

С грустью смотрел вслед улетающим. Весь день ходил сам не свой. Но приказ есть приказ. Я понимал: если не перегонять самолеты, то добровольцам нечего будет делать в небе Китая. И все же во мне теплилась надежда догнать своих.

II

Зима и в здешних краях расщедрилась извечными дарами: приморозила к стеклам алмазную вязь, укрыла землю пушистым покрывалом, а на дальние вершины гор нахлобучила «лебяжьи шапки».

Ни на один день не затихала жизнь на аэродроме. Разгружали платформы, распаковывали ящики, собирали истребители, производили облет. С утра до вечера не затихало завывание моторов. Ускоренно готовилась к перегонке первая группа истребителей И-16.

Незадолго перед отлетом я представился командиру лидера Скворцову Арсению Александровичу (Арсену). Это был красивый, высокий блондин с синими глазами, атлетического телосложения, спокойный и в меру шуточный. Мы как-то сразу «нашли» друг друга. Он без всяких околичностей предложил:

— Пойдем выбирать самолет — любой из всей группы — и сейчас же облетаем. Нам предоставлено такое право.

«Катюши» были все как на подбор, но он все же указал на самолет, который накануне облетали. Уж очень хорошо работали моторы, словно два кота мурлыкали. Арсений и в воздухе красиво вел самолет. Из машины он выжимал все, на что она была способна, но при этом никогда не «рвал» моторы.

Штурманом к Скворцову был назначен Никита Наумович Ищенко, ранее летавший на самолете ТБ-3, знакомый с трассой перелета. Штурманом к Шорохову назначили Петра Петровича Собина — Петровича, как мы его ласково окрестили. Вместе с летчиками-истребителями они (уже который раз!) штудировали маршрут полета, определяли запасные площадки, разрабатывали условные сигналы — ведь на самолетах радиостанций не было.

...Тихое, ясное утро. На штоке комендантского здания безжизненным мешком повисла полосатая «колбаса». В морозном воздухе вспыхивали и тут же гасли редкие снежинки. Вдали горели снежные пики Алатау.

Истребители и лидер выстроились в ряд.

— По самолетам!

Взревели разом все моторы, поднимая за собой пургу. Лидер медленно пополз на старт, за ним устремились две пятерки «ла-

сточек». На большом круге собрались, пересекли аэродром и взяли курс на Кульджу.

Слева изумрудно-глазуревой змейкой улеглась до весны красавица Или, справа проплыли алмазные вершины Тянь-Шаньского хребта. Слышу голос Арсена:

— Вася, как там «птахи»? В случае чего докладывай!

А «птахи» прижались вплотную к лидеру, как цыплята к наседке, и ни на шаг от него. Пересекая границу, лидер качнул с крыла на крыло. Позади в туманной дали осталась Советская Родина.

Кульджа. По сигналу лидера «ласточки», развернувшись вером, пошли на посадку. Последним сел лидер. Заснеженный аэродром, распластавшийся между отрогами гор, выглядел пустынным. На старте, словно бы вынырнув из-под крыла, подбежал дежурный-китаец в полушубке и лопухом малахае. На шнуре через плечо у него висел широченный тесак времен Чингисхана с огромным кольцом у рукоятки и лезвием, обернутым красной лентой вместо ножен. Он указал рукой в направлении стоянки, на которую вслед за И-16 зарулил и выключил моторы лидер.

Воздушная трасса Алма-Ата — Ляньчжоу протяженностью около 2400 км состояла из цепочки баз с аэродромами: Алма-Ата — Кульджа — Шихо — Урумчи — Гучэн — Хами — Шиншинся — Аньси — Сучжоу — Ляньчжоу — Ляньчжоу. Основные базы находились в Алма-Ате, Хами и Ляньчжоу. Каждую базу трассы возглавлял советский начальник, в подчинении которого находилось необходимое количество специалистов, а также минимум технических средств для обслуживания перегоняемых самолетов.

После заправки самолетов предполагалось вылететь на Урумчи или Шихо, но горные перевалы были закрыты. Поэтому отправились в приаэродромное общежитие, где для нас был приготовлен обед.

На следующий день погода заметно испортилась, но перевал на Шихо был открыт. Штурман Ищенко среди нагромождения гор отыскал этот грозный перевал, на склонах которого недавно погиб экипаж ДБ-3 Журавлева. И вот мы на перевале. Справа и слева возвышались остроконечные скалы, словно зубы дракона; глубокое ущелье напоминало пасть этого чудовища, готового проглотить всех и вся при малейшей оплошности. После того как мы благополучно миновали эту «пасть», перед нами открылась безбрежная снежная равнина. Но штурман точно вел группу по малоизвестной трассе. Слева в стороне остался Шихо. Вскоре истребители, оставляя глубокие снежные борозды, произвели посадку в Гучэне. Вслед за лидером сел пассажирский АНТ-9 («аннуш-

ка») с экипажем в составе летчика ГВФ Ф. Коршунова и борт-механика Котова.

Только в середине декабря, благополучно миновав дымящуюся «пасть дракона», прибыл в Гучэн А. Шорохов с десятком истребителей. Здесь произошла радостная встреча обоих экипажей. Мы крепко обнялись.

— Почему так задержались?

— А ты посмотри на перевал, еле выбрались.

И действительно, «пасть дракона» извергала из своей утробы тучи снега. Снежный вихрь устремился вниз и налетел на аэродром. Вплоть до Нового года не было просвета. А когда поутихло, оказалось, что истребители только угадывались под сугробами.

Трудности приходилось преодолевать как тем, кто перегонял самолеты, так и работникам баз в особенности. Судите сами. Прошел месяц от начала перегонки, но ни один истребитель не был пока доставлен к фронту — все они покоились под снегом в Гучэне. А в это же время группа Понынина в течение 15 дней укрывалась в Сучжоу от песчаной бури. Так встретила нас трасса.

Выход из положения нашли в ускоренном строительстве сухопутного тракта. И надо было видеть, с каким энтузиазмом в тяжелейших условиях трудились тысячи советских строителей, чтобы через горы и пустыни в кратчайшие сроки проложить и связать основные базы трассы и тем самым ускоренно двинуть на юг потоки грузов, так необходимых китайскому народу для отражения японских агрессоров.

И такая дорога была построена.

* * *

1938 год встречали в Гучэне. Начальник базы Саша Политинкин организовал в глинобитной мазанке праздничный ужин. За столы, составленные из топчанов, уселись перегонщики, личный состав базы. Тут на почетных местах восседали летчики с АНТ-9 Коршунов и Котов.

Потом состоялся концерт. Федор Коршунов исполнил «трюк с балалайкой», — так можно назвать этот номер. Он подбрасывал ее вверх, как жонглер, и в то же время инструмент выводил мелодию украинской песни «Гоп, мои гречаники». Затем он мастерски исполнил на однорядной тальянке «Мазурку» Венявского, а мне пришлось исполнить весь свой репертуар на губной гармонике. В заключение врач базы Роберт прекрасно спел «жесточкий романс» — «Голубые глаза».

Далеко за полночь закончилась эта памятная встреча Нового года вдали от Родины. Но празднование продолжалось. Губернатор пров. "Синьцзян распорядился пригласить добровольцев на местную оперу. По этому поводу принарядившись в торгиновские костюмы, мы отправились на полуторке в Гучэн. Никто из

нас даже понятия не имел, что такое китайская опера. Здание театра — насквозь прокуренная табаком и продымленная керосиновыми лампами мазанка с низким закопченным потолком. На подмостках без всякого занавеса и без декораций за небольшими столиками сидели размалеванные артисты. Временами они по очереди приближались к авансцене и, прокричав арию, садились на место. Тут же прислужник угощал артистов чаем. Иногда пение сопровождалось манипуляциями с мечами, копьями и драконами. Музыка шокировала нас — оглушительный гром медных тарелок, гонгов и барабанов.

После спектакля, в ожидании друзей, я сел в кабину автомашины. И тут случилось неожиданное. Открыв дверь с другой стороны, в кабину быстро поднялась китайка. Бросившись ко мне, она сквозь слезы часто повторяла: «Джапан бухао». Тыча себя в грудь, несколько раз повторила свое имя — Суин, затем показала на меня: «Ни?» (ты?) Я догадался и сказал: «Вася». Громко вскрикнув: «Вася хэнь хао, джапан бухао» (Вася очень хорошо, японец плохо), — так же быстро выскочила из кабины и скрылась в ночной тьме.

Эта неожиданная встреча в канун Нового, 1938 года запомнилась на всю жизнь.

Буран заметно стих. Откопали самолеты. Очистили от снежной пороши моторы, кабины. Подготовились к перегонке. Вместе с нами трудились китайцы, уйгуры, дунгане, готовившие рулежные дорожки и узкую взлетную полосу — траншею в снежных завалах.

В первых числах января началось перебазирование наших истребителей на аэродром Хами. Взлетать в снежной траншее, да еще на колесах, — дело очень сложное. Малейшее отклонение от прямой грозило бедой. Вот где летчики показали свое мастерство. Ни одной поломки! Все «ласточки» были вызволены из снежного плена и благополучно сели в Хами.

Аэродром представлял собой участок пустыни без начала и конца. На нем не было даже мазанок, лишь одиноко маячила полуторка со стартовым нарядом, да в стороне стояли автозаправщики. После посадки группа была подготовлена к перелету в Сучжоу, но дневного времени не хватало. Поэтому ночевали в городе, в 3 км от аэродрома.

Хамн — небольшой среднеазиатский город с глинобитными мазанками, узкими улицами и скудной растительностью по берегам откуда-то сбегавшего ручейка. Кроме китайцев город наполовину населен уйгурами. Это — торговый центр, здесь была база советско-синьцзянской торговли «Совсинторг», которую возглавлял Семен Васильевич Блохин. В городе не было никаких литишэ (офицерских клубов). Поэтому летчики размести-

лись в фанзе с наспех сколоченными нарами. Наутро, когда я собирался опробовать моторы, подошел штурман Ищенко.

— Господин техник! Прошу ко мне.

От такого обращения я как-то опешил и принял «господина» за шутку. Но оказалось, что в Синьцзяне мы обязаны были носить такой «титул». Употребляли его в официальных случаях, а чаще всего с иронией.

...Тихий морозный день. Простор и беспредельная видимость, как говорят в авиации, «миллион на миллион». Истребители взлетали пятерками. Надо было торопиться, чтобы успеть за светом добраться до Сучжоу. Уже на маршруте погода заметно испортилась: даль едва просматривалась, а горы, вздымавшиеся справа, скрылись во мгле. Аэродром затянуло пылью, но ориентиры просматривались. Сели благополучно. По случаю удачного приземления начальник базы Глазырин, знакомый мне еще по Вольской авиашколе, приготовил приятный «сервис» — натопил баню. Такого удовольствия мы не испытывали с самой Алматы.

...Январское утро. Взлет. Курс на предпоследнюю базу— Ляньчжоу. Аэродром расположен в пустыне у Наньшаньского хребта, за которым — конечная «точка» трассы. Начальником базы назначен Григорий Иванович Базь — руководитель с незаурядными организаторскими способностями, знающий свое дело авиатор.

На базе беспокойно. Добровольцы круглосуточно несли охрану аэродрома от набегов хунхузов, засылаемых японцами из Баотоу через Нинся, чтобы перерезать жизненно важную артерию трассы. Не один раз пулеметным огнем отбивали вылазки бандитов, пытавшихся сжечь базу и горючее, которое с таким трудом доставлялось верблюдами через пустыни и горы в зной и холод.

С этой базы по приказу мы вылетели на разведку в пустыню, где (по агентурным данным) двигались на базы Сучжоу и Ляньчжоу верблюжьи караваны хунхузов. Более двух часов летал Арсен над скалами и дюнами на высоте 100 м. Наконец, у гряды скал были обнаружены бандиты.

— Видишь, Вася? Приготовь ШКАСы!

Арсен сделал поворот с креном. Длинная очередь из задней пулеметной установки прошла караваны. Сверху было видно, как заметались хунхузы. Арсен зашел еще раз. Теперь уже Ищенко строчил из носовых ШКАСов, а я — из нижней установки. Дополнительная разведка не обнаружила караванов.

...На последнюю базу трассы — Ланьчжоу летели через Наньшаньский хребет, за которым открывалась глубокая долина, стиснутая скалистыми горами. Слева несет свои желтые воды Хуанхэ, вплотную к ней примыкает Великая китайская стена. Здесь, за хребтом, почти всегда солнечно, так как северные ветры и снежные облака не в состоянии преодолеть этот барьер.

В конце долины был расположен аэродром, сверху напоминающий палубу огромного танкера. На аэродроме, в пещерах, вырубленных в отвесной скале, разумно размещены недоступные для бомбовых ударов различные материальные склады, запасы горючего, боеприпасы, мастерские. Здесь же рассредоточены на стоянке истребители И-16 группы Ф. Ф. Жеребченко. Вблизи, на возвышенности, раскинулся город.

Сразу же после заруливания на стоянку китайские представители производили приемку самолетов и наносили опознавательные знаки — белая 12-конечная (гоминьдановская) звезда на синем поле флага. За нами вслед появлялась на горизонте «аннушка». После заправки горючим и выполнения необходимых работ оба экипажа отправлялись в литишэ. На другой день, если позволяла погода, улетали «порожняком» за очередной партией истребителей. В то же время по маршруту гнал свою группу «ласточек» лидер А. Шорохов.

Однажды, после того как мы поднялись с аэродрома Ланьчжоу и следовали курсом на север, забарахлил левый мотор. Самолет находился как раз у перевала. Из правого глушителя валил сизый дым, а мотор трясло, как в ознобе.

— Арсен, сбавь обороты левому!

— Как же я сбавлю, когда идем с набором, а впереди перевал?

— Тогда поворачивай оглобли!

— Нельзя, идем по ущелью. Видишь, скалы нависают по бокам?

— Прибавь немного оборотов правому, а у левого чуть убери!

Мотор продолжало трясти, но податься некуда. Едва перевалили через хребет. Дальше пошли со снижением и все же дотянули до Сучжоу.

Как и предполагал, прогорело седло выхлопного клапана на правом блоке. Запасных моторов нет. Машина надолго должна была выйти из строя.

— Вася, давай думай! Перегонку срывать нельзя.

На следующий день Скворцов со штурманом улетели в Ланьчжоу попытаться заполучить другой самолет-лидер.

Что делать? Я вспомнил, что в прошлом году здесь разбились при посадке два СБ. Спросил у начальника базы Глазырина, где находится свалка.

— А зачем тебе?

— Да поискать надо кое-что.

— Если блок — и не думай! Сам знаешь, что с аварийных самолетов использовать детали категорически запрещено. Это тебе не болт, а целый блок, можно сказать, полмотора.

— Все это ясно. Но скажи, где свалка?

— Еще раз говорю, нельзя. Я начальник базы и не позволю...

В куче металла разыскал моторы: один, второй, третий — блоки разбиты. Потерял надежду. Раскопал четвертый и... О удача!

Правый блок цел. Снял, осмотрел изнутри: клапаны, седла исправны, зеркала цилиндров — идеальны: не было ни ржавчины, ни царапин, ни заусениц.

Когда устанавливал блок, подошел Глазырин.

— Все-таки ставишь? Я снимаю с себя ответственность.

— Ладно! Снимай! Договорились?

К полудню опробовал мотор, он работал «как зверь». Зачехлил и ушел в фанзу. В тот же день к вечеру возвратились Арсен и Никита Наумович. Их хмурый вид ясно говорил о неудаче предприятия. Когда сообщил о том, что машина исправна, они не поверили.

— Да ты что? Смеешься?

— Никак нет, «господа».

Арсен сам опробовал мотор с пристрастием на всех режимах. Испытания выдержаны безукоризненно. Я сказал, что, поскольку блок установлен с аварийного мотора, его надо облетать. Наутро, покружив над базой, с ходу взяли курс на Хами. Конечно, в этом был известный технический риск. Более того, своей властью мы увеличивали ресурс моторам до 150 часов вместо положенных 100. Летали до тех пор, пока из выхлопных патрубков не валил дым коромыслом. Ничего не поделаешь, война!

В апреле 1938 г. по «дороге жизни» пошел поток грузов. Эшелоны трехтонных ЗИС-5, груженных ящиками с истребителями И-16, И-15бис, двигались днем и ночью к Хами, растянувшись живым ожерельем по тракту. Первая колонна показалась из-за барханов в канун первомайских праздников. Соотечественников мы встретили своеобразным ритуалом: после дружеских объятий стали шарить по карманам и кабинам в поисках хотя бы заваливающего кусочка черного хлеба, от которого «русским духом, Русью пахнет».

К тому времени на аэродроме были слеплены из глины толстостенные мазанки под столовую, склады, подсобные помещения и литишэ с подслеповатыми окнами для технического состава. Жилье хотя и неказистое, но надежно защищавшее от палящего солнца. Летный состав размещался в мазанках «классом выше», построенных у ручья. Начальник базы Якушин, комиссар Терентьев, командир отряда А. Скворцов жили в городе при штабе.

Видимо, нет такой пустыни, где в качестве «бесплатного приложения» к ней природа не подбросила бы змей, скорпионов, фаланг. Не был исключением и аэродром Хами. Бывало, проснешься под утро, а фаланги из-под простыни врассыпную по

стене, да такие красивые, что под стать тем ювелирным паукам, которые покоятся на кофточках модниц. Но попробуй нечаянно прижать эту «красавицу» — беды не миновать. Скорпионы менее опасны, в постель не заползают, норвят устраивать поединки между собой; а в сложной ситуации по-самурайски кончают жизнь самоубийством, ударяя себя своим же ядовитым хоботом по голове. Но наиболее опасны змеи. Поразительно, чем могут кормиться эти ползучие в голых огнедышащих песках? Видимо, и здесь в природе все продумано. Только нам от этого не легче. Придешь, бывало, к самолету, а под хвостом сюрприз — метровая змея отдыхает в обществе дутика (хвостового колеса). Мы до того привыкли к ним, что не обращали внимания. Но горе тебе, если не проявишь осторожности перед зачехлением, когда, не перетряхнув чехлы, взвалишь их на плечи. Тут она тебя и тяпнет.

Все это ничто в сравнении с жарой. Температура на поверхности металла такова, что неосторожное прикосновение приводило к ожогам третьей степени. Наши кожаные тапочки и туфли давно сгорели, превратившись в бесформенные ковриги. Что делать? Тогда придумали работать... в чесанках! Парадоксально: в жару — и в чесанках?! И металл не прожжет, и змея не укусит.

А что такое песчаная буря? Вряд ли есть более безотрадное явление природы. В Заполярье в пургу люди передвигались по веревочной ограде, чтобы не заблудиться и не погибнуть почти рядом с жильем. Точно так же и здесь. Нам было запрещено в такую погоду выходить из мазанок. Однажды в песчаную бурю Арсен выехал на аэродром, имея с собой компас, и заблудился. Только к вечеру, когда немного поутихло, он обнаружил, что находится далеко от аэродрома, совсем в противоположной стороне.

Но ни бури, ни жара не могли остановить жизнь на трассе. С пуском «конвейера» заработал по-новому «челнок» перегонки. Теперь пробег укоротился вдвое. До Хами, в обход перевалов, шли «ястребки» по суше, здесь их быстро собирали и облетывали, а лидеры Скворцов и Шорохов перегоняли до Ланьчжоу по методу «одна нога здесь, другая там». При этом не случилось ни одной катастрофы или аварии. Были, правда, случаи, когда летчики по неопытности ставили «на попа» И-15бис. Тогда для обучения прилетал в Хами сам Адам Залевский.

Никакие лишения и тяготы не могли быть преградой для личного состава баз и перегонщиков, отдававших все силы трассе. • И тут трудно кого-нибудь выделить особо — все работали с полной нагрузкой. Советские добровольцы делали все возможное и невозможное для того, чтобы с честью выполнить задание Родины по оказанию помощи китайскому народу. Запомнились тех- • ники Саша Марков по прозвищу «Петрович Старший», Лунин: Кокарев, Завгородный, Николай Скворцов, Смирнов, летчики Алтунин, Данилин, Гаврилин. Но особым уважением пользовал-

ся техник Анатолий Сорокин. Неутомимый труженик, он обладал огромной силой. Тяжеленные аэродромные баллоны сжато-го воздуха он брал под мышки и спокойно шагал с ними по аэродрому.

Точного подсчета мы не вели. Этим занимались службы. Но с ноября 1937 по июнь 1938 г. включительно все самолеты-истребители, поступившие за это время на фронт через Алма-Ату, были перегнаны двумя лидерами — Скворцовым и Шороховым. Их было не менее 400.

Одновременно с переброской самолетов в задачу хамийской авиагруппы входила разведка и охрана трассы с воздуха. Для этого были сформированы отряд бомбардировщиков из шести СБ и отряд истребителей из десяти И-16. Охрана трассы на земле осуществлялась специальной кавалерийской группой. Она состояла из наших советских добровольцев, только на фуражках у них не было красных звездочек. Мы частенько ходили к ним в кино, где в первый раз удалось посмотреть фильм «Петр Первый».

III

Это произошло в мае 1938 г. Экипаж СБ летчика Гаврилина, вылетев на разведку, не вернулся на базу. Как было потом установлено, самолет произвел вынужденную посадку в пустыне Гоби, в 320 км от Хами. Полет едва не окончился гибелью экипажа. Неоднократные поиски с воздуха не увенчались успехом. А случилось вот что.

На третий день экипаж решил по компасу, снятому с самолета, двинуться на Турфан, отстоявший на 100 км от места посадки. Шли в меховых комбинезонах и унтах, пока утром и вечером по-зимнему было холодно. Но пустыня есть пустыня! Под лучами полуденного солнца пески накалились, как шлак доменной печи. Наступил нестерпимый зной. Не имея сил передвигаться по глубокому песку, летчики сбросили обмундирование. Запасы воды, взятые из радиатора, были исчерпаны. Экипаж боролся до последнего часа, подбадривая друг друга. Но силы покидали их. С каждой минутой дышать становилось труднее. Губы трескались. Из ушей и носа показалась кровь. Прибегнув к крайней мере, полоскали рот и горло мочой.

Они падали в раскаленный песок, потеряв сознание. Сначала упал штурман с компасом в руках. В полукилометре от него, будто споткнувшись, упал стрелок. Командир упорно шел вперед, движимый жаждой жизни и надеждой найти помощь и спасти товарищей. Перед глазами пошли желтые круги. Зашатался. Нашел остаток сил выпрямиться. Он рухнул на спину, раскинув руки и устремив остекленевшие глаза в пылающее небо.

Такое бывает только в сказке: на них набрел верблюжий караван. Они еще дышали, когда китайские друзья подобрали их.

Уложив на носилки из холста, их отвезли к ближайшему оазису. Часть каравана двинулась по следу, подбирая одежду, компас, заряженные пистолеты.

Только на седьмой день их доставили в Турфан. Придя в сознание, Гаврилин рассказал историю этого злосчастного полета.

Командир экипажа беспокоился о самолете, просил организовать поиски его. Вскоре по решению командования была направлена поисковая экспедиция.

...Меня вызвали в штаб. О том, что самолет не вернулся, а экипаж жив, знал весь личный состав базы.

— Мы здесь посоветовались и решили поручить вам снарядить экспедицию на поиски самолета. Дело ответственное и не терпит отлагательства. Как вы на это смотрите?

— Надо так надо. Я готов.

— Ясно. Тогда составьте расчет в людях, транспорте, довольствии, запчастях и приступайте к выполнению задания.

В экспедицию были включены техники Николай Скворцов, Саша Марков и Толя Сорокин, новый состав экипажа под командованием Алтунина, вооруженная охрана с винтовками, ручным пулеметом против хунзусов и басмачей.

Только к закату солнца, когда был снят правый блок, экспедиция была наготове. Были выделены две автомашины: на передней разместились люди, на задней — все необходимое имущество.

Ехали ночью по «дороге жизни». Фары, вспарывая темноту, высвечивали попеременно то скалистые взгорья, то песчаные дюны. Иногда лучи света пересекал встревоженный джейран, или шаркался в бурьян напуганный шакал. Порой на перевалах застигали снежные вихри, тогда машины замедляли ход, чтобы не свалиться в ров. Под утро свернули на Турфан. Вот она, знаменитая Турфанская низменность, более 200 м ниже уровня моря, о которой знали только по учебникам! Вскоре въехали в город, ничем не отличавшийся от Хами.

В фанзе на топчанах выздоравливал пострадавший экипаж. Изможденные лица свидетельствовали о недавно пережитой трагедии. Слегка заикаясь, Гаврилин рассказал, как это было, и закончил уныло:

— Эх, Вася, приеду домой, переселюсь жить на Волгу. Там воды столько, что в жизни не испить.

...Я сразу же связался с местными властями, просил снарядить караван верблюдов для поиска СБ, на что получил согласие без всяких оговорок. И вот «линейные корабли» пустыни у нашей фанзы. Перегрузив имущество на верблюды и взяв запасы воды, горючего и масла, двинулись в глубь пустыни. Впереди шли машины с людьми, сзади медленно тянулся караван. Машины все труднее передвигались по тяжелым пескам — наполовину своим ходом, наполовину «на руках». И вот окончательно застряли, закопавшись в песках.

Что делать? Решили ехать на верблюдах. С машинами оставил Сашу Маркова и шоферов. Впереди за шнур караван вел китаец (откуда столько силы?), а на «флагмане», укрывшись простыней, болтался начальник экспедиции. За мною следом восседал между горбами Толя Сорокин. С непривычки спина разламывалась пополам от такой болтанки. И так повернешься, и этак. Невозможно терпеть!

— Останови караван! Мочи нет!

— Не могу, Толя! Надо торопиться!

Бредет караван день, два... неделю, прочесывая пустыню «змейкой». Вокруг безбрежное море с застывшими волнами раскаленного песка. А сверху бушует атмосфера, будто атомный котел. Вот уж поистине: «Кто в пустыне не бывал, тот и горя не видал».

Бредет караван... И такое случается только в пустыне — неожиданно к великой радости нашей выплыл из марева трепещущий контур «катюши».

Последние десятки метров... Вот она! Внешне цела и невредима, с открытыми створками люка кабины штурмана и покосившимися фонарями. Вокруг разбросаны консервные банки, остатки пищи от бортпайка.

Развьючили караван. «Корабли» пустыни сначала с недоверием осматривали «незнакомку», а потом, осмелев, бродили вокруг, интересуясь банками и снедью. И — не было печали! Один из них просунул голову в кабину штурмана. Что тут было! Животное в страхе забилось, пытаясь высвободиться из плена, того и глядя напрочь оторвет кабину. Все повисли на шее верблюда, пытаясь вытащить его голову, но не тут-то было. В конце концов нам повезло: верблюд вдруг с интересом уставился на спецоборудование и, словно убедившись в полном порядке, сам вызволил голову из кабины. И тут же снова стал греметь консервными банками.

...Подул пронизывающий ветер — предвестник бури. Надо торопиться. Тщательно проверили матчасть, демонтировали неисправный блок. Но как снять его и поставить новый? Автомашин, которые предполагалось использовать в качестве стремянок, застряли в пути. И тут — мысль: а нельзя ли приспособить верблюда? С помощью уговоров, которые известны только проводнику и верблюду, завели животное головой вперед между фюзеляжем и моторной гондолой. В одно мгновение Толя очутился между горбами, мы сдернули моторный блок и опустили на веревках. Подняли новый блок, но установить его на место с «живой стремянки» оказалось не простым делом. Только заправишь поршневые кольца в блок — верблюд переступит с ноги на ногу, и блок летит в песок. Снова поднимаешь блок, и все повторяется. Что делать?

— Толя, а что если с двух верблюдов?

— Как это «с двух»?

— Свяжем двух верблюдов.

Завели двух верблюдов, связали их веревками. Теперь эта «система» получилась более устойчивой. Подняли снова блок, заправили кольца. Ага, вроде получается! Еще немного, еще чуть-чуть... И блок стал на место.

Но, как говорят, беда не приходит одна. Надо было снять с патрубка радиатора обрезанный шланг и установить новый, что и пытался сделать Толя. А у него не руки, а «гидрозахваты» — в мгновение ока вывернул патрубок с «мясом». В радиаторе образовалась рваная дыра. Лоб покрылся испариной, а по спине заходил мороз.

— Что будем делать, Толя, а?

Оба горько усмехнулись. Стали думать. Не бросать же «катюшу» в песках. Округлили напильником дыру. Опилили на патрубке фланец, надели на него шланг, и с силой затолкнули эту затычку в дыру. Замотали проволокой, закрепили хомутами. Заправили водой — не течет. Ну, думаю, только бы поднять «катюшу», вырваться из пекла. На ширину колеи прорыли канавки до влажного песка глубиной по ступицу колес и длиной 150 м для разбега.

С командиром экипажа Алтуниным условились: перед взлетом затормозить колеса, довести обороты до взлетного режима и сразу отпустить тормоза; выдерживая колею, «подорвать» машину в конце канавок и идти на полном газу, набирая возможно большую высоту.

— В полете все время следи за температурой левого мотора и передавай по СПУ, — сказал я летчику. — Если будет повышаться и достигнет критической, значит вырвало кляп. Выключи мотор и тяни на правом.

— Все понятно!

Экипаж занял места в кабинах, техники — на площадке для помпы, а Толю подвесили в бомбоотсеке на веревочной люльке. Взревели моторы, сотрясая пустыню мощью лошадиных сил, взметнулся за хвостом «рукотворный» самум. «Катюша» рванулась к горизонту. Алтунин, точно выдержав разбег по колее, мастерски произвел взлет. Курс на Хами. Благополучно прибыли на базу. Затычка выдержала.

Так закончилось это происшествие в пустыне Гоби. Верблюды по пути домой вызволили из песков застрявшие автомашины.

IV

...С неба обдавало жаром, как из кочегарки. Пожухли, скрутились стебли скудной растительности, что еще с весны зеленой россыпью обрамляла стены мазанки. Даль просматривалась только до границы аэродрома. Видеть разделительную линию между небосводом и песком невозможно — все тонуло в кипящем мареве пустыни.

В мазанках душно, как в парной сибирской бане! Уже с утра в них царило оживление. После сдачи самолетов прибывшим сменщикам каждый из нас был предоставлен сам себе. Перетряхивали (в который раз!) и укладывали в чемоданы личные вещи. Чистились, приглаживались — словом, готовились к отъезду на Родину. А там встреча с семьями, друзьями, товарищами...

Еще задолго до окончания срока нашего пребывания в Хами я неоднократно просил командование базы об откомандировании на фронт, но каждый раз получал отказ. Мне отвечали, что до приезда сменщиков об этом и думать не стоит. Тогда я подал официальный рапорт на имя «прораба» (начальника трассы). Ответа не было. Потерял всякую надежду.

В этот день Арсен что-то уж слишком рано прибыл с комиссаром базы Терентьевым на аэродром прямо к мазанкам. Он направился ко мне с какой-то бумагой.

— На, читай!

Оказалось, телеграмма от «прораба», в которой предписывалось начальнику базы Хами с разрешения «директора» откомандировать меня на фронт в Ханькоу.

— Ты не мешкай. В 11.00 должен прибыть пассажирский Р-5, с ним и отправляйся.

Я надел новый комбинезон, взял с собой парашютную сумку с бритвенными принадлежностями, шлемофон и губную гармошку, остальное сунул под койку. Добровольцы-соратники проводили меня к самолету. Со многими из них я распрощался навсегда.

В Ланьчжоу прибыл как раз в то время, когда вторая группа Г. И. Тхора производила посадку. Когда СБ зарулили на стоянку, бродил между самолетами и вопрошал:

— Техники, стрелки нужны или нет?

Но все только сочувствовали, а реальной помощи не оказывали — «вакансий» не было. И вдруг... Глазам своим не верю. Неужели Любомудров? Увидев меня, он от изумления всплеснул руками:

— Фарманщик! Откуда взялся?

— Да вот, оказался «безлошадным».

Мы были знакомы с 1930 г., когда вместе работали на аэродроме в 11-й авиабригаде, он — на новом бомбардировщике ТБ-1, я — на «этажерке» «Фарман-Голиаф». Отсюда — «фарманщик».

Николай Митрофанович был в должности инженера группы С. В. Слюсарева. Я рассказал ему о себе.

— Что-нибудь придумаем. Скоро сядет ТБ-3, с ним и полей до Ляньшаня, а там видно будет.

Здесь, на аэродроме Ланьчжоу, произошла приятная встреча с Яшей Прокофьевым, возвращавшимся на Родину после окончания срока командировки.

— Здорово, Яша! Вот не ожидал!



- Здравствуй, Вася! Ты куда это собрался?
- Туда, откуда ты только что прилетел!
- Понятно. Тогда возьми вот это на память. Может пригодится.

Он передал мне карту на китайском языке с нанесенными на ней боевыми маршрутами, которую храню как реликвию по сей день.

...ТБ-3 медленно набирал высоту над Ланьчжоу и, перевалив через хребет Куньлунь, взял курс на г. Ляньшань (пров. Сычуань). Под крылом гиганта медленно ползли скалистые горы, ущелья, долины с серебряными жилками горных рек. Появились квадраты рисовых плантаций, залитых водой, отчего вся низменность напоминала застекленную оранжерею. Вдали, в голубой дымке, утопал город, рядом с которым желтой лентой тянулся аэродром.

Самолет, легко коснувшись полосы, остановился у самого края болота. В лицо пахнула такая духота, какой не довелось испытать даже в Хаами. Было за полдень, когда группа СБ произвела посадку и сразу же начала готовиться к перелету, но Ханькоу не принимал из-за бомбежки.

В гостиницу шли по городу в сумерках. Вблизи двигалась толпа, доносились крики, стенания. Переводчик сообщил, что на городскую площадь ведут казнить преступника, уличенного в воровстве. В гостинице стояла такая духота, что невозможно было уснуть. Рано утром, когда заметно схлынула тропическая духота, поспешили на аэродром. Здесь Любомудров определил меня стрелком в экипаж Григория Илларионовича Тхора, которому я тут же представился.

— Со ШКАСами работали?

— Приходилось.

— Добро! Высота 3 тыс. м. При подходе к Ханькоу пойдем бреющим. Все внимание воздуху. Связь по переговорному устройству.

Внешне осмотрел самолет. Проверил заправку. Привел в готовность ШКАСы и нижнюю установку. Нацепил парашют. В самолете, как в геенне огненной. Скорее в воздух!

Взлетели в полдень. Тхор повел группу с набором высоты на малой скорости, с тем чтобы на ходу подтянуться и принять боевой порядок. Далеко остался Ляньшань. Внизу справа широкой лентой лежала в отрогах гор многоводная Янцзы, поражая своей извечной красотой.

Приближаясь к Ханькоу, прижались к рисовым плантациям, вплотную подступавшим к городу. В воздухе — спокойно. Вот и главный аэродром. После посадки и заруливания к капонирам спросил у Тхора, какие будут распоряжения относительно меня. Последовал ответ:

— Вы останетесь в экипаже. Командиром будет другой летчик.

После узнал, что Григорий Илларионович Тхор («Григорий Иванович») прибыл в Китай в качестве советника по авиации и сменил на этом посту П. Ф. Жигарева.

Поздно вечером прибыли в литишэ — бывший японский клуб офицеров. В этом же клубе разместился штаб бомбардировочной авиационной группы, куда мы были приглашены на следующий день. Над большим столом, на котором во всю его длину была разостлана карта Китая, склонились Г. И. Тхор, П. Ф. Жигарев и представители китайского командования. Видимо, обсуждался план операции. Здесь же стоял стройный, гвардейского роста доброволец в сером костюме. Это был командир группы Сидор Васильевич Слюсарев. По окончании совещания Любомудров представил меня командиру, кратко рассказал мою «китайскую» биографию.

Начальник штаба, он же главный штурман группы, Виктор Терлецкий после предъявления документов и зачисления на все виды довольствия предложил выбрать псевдоним. Я назвал псевдоним — Терновский (девичья фамилия матери). Под этой фамилией я и значился в послужных списках советских добровольцев группы Слюсарева.

Всякое бывало: и радость побед, и горечь неудач. Как говорится, война есть война. У нее свои законы и в воздухе, и на земле...

На следующий день, едва занялась утренняя заря, мы прибыли на аэродром. Готовился штурмовой удар по наземным войскам японцев. «На полную катушку» зарядили ШКАСы. В бомбоотсеки подвесили самодельные ящики, в которые погрузили осколочные бомбы.

Наш налет был точным и ошеломляющим. То же подтвердили донесения с фронта. Все самолеты без повреждений возвратились на свою базу.

Непреложным законом любой армии является сохранение материальной части и поддержание ее в постоянной боеготовности, особенно на войне. После каждого возвращения с боевого задания первым делом надлежало укрыть самолеты в капониры, а там, где их не было (например, в Хэнъяне), рассредоточить по аэродрому и сразу же заправить горючим на случай выхода из-под удара.

После традиционного вопроса летчику «Как работала машина?» приступали к тщательному осмотру самолетов и устранению повреждений. При этом непременно надо было найти не только входные, но и выходные пробойны для выявления возможных разрушений силовых элементов конструкции. Если количество пробоин было нечетным, то «гостинец» где-то застрял и его надо было найти.

Вот и сейчас, в обшивке самолета был «нечет». При тщательном осмотре я обнаружил глубокое осколочное повреждение нагнетателя правого мотора. Самолет пришлось отбуксировать

в дальний угол аэродрома для замены мотора. Такие случаи были часты.

Техники не покидали аэродром, пока самолеты не были подготовлены к выполнению нового боевого задания. Поэтому редко ночевали в литишэ, а чаще коротали ночь под крылом самолета.

В погожие дни, когда постоянно взлетали и садились боевые машины, возвращавшиеся с боевого задания или из зоны ожидания, технический состав работал из последних сил, нередко под бомбами. Тогда оставалось прижаться к капониру или упасть в траву и спокойно ждать, рванет тебя прямым попаданием или грохнет в стороне, обдав землей с ног до головы.

Во время длительных ремонтных работ задние ШКАСы бомбардировщиков всегда держали наготове на случай непредвиденных штурмовых налетов противника. А как же иначе? Оружие должно защищать самолет не только в воздухе, но и на земле. В первые дни Великой Отечественной войны техники вели огонь, и не безуспешно, по низколетящим целям из турельных установок или пулеметов на самодельных треногах.

Техники самолетов входили в состав летных экипажей и часто, когда не было стрелков, летали на боевые задания. Немало боевых вылетов совершили И. Мазуха, В. Поляков, В. Камонин, Д. Алексеев, В. Беляков, И. Александренко и другие мои товарищи. Многие из них остались навечно лежать в китайской земле. Был казнен японцами техник-стрелок Домнин, спустившийся с парашютом с горящего СБ. Никакие попытки не смогли сломить этого человека. Погиб техник-стрелок И. А. Александренко, выполнивший до конца свой интернациональный долг. А ведь каждый из них оставил на Родине все близкое и дорогое.

...В середине июля налеты авиации противника стали наиболее интенсивными. Японцы готовились к общему наступлению на Ухань. Теперь они бомбили не только аэродромы, но и железнодорожные станции, промышленные предприятия и портовые сооружения города.

12 июля особенно жестокой бомбардировке подвергся Учан. В Ухане (Учан, Ханькоу, Ханьян) уже с утра была объявлена тревога. Военизированные подразделения и полицейские заняли свои места за мешками с песком, возвышавшимися в виде брустверов по углам кварталов, особенно в сеттльментах. Специальных бомбоубежищ не было, поэтому жители спасались кто как мог: прятались в подвалах, подъездах зданий, в канавах и рывтинах, толпами бежали к набережной, создавая невероятную сутолоку.

В тот день, как и всегда, технический состав своевременно подготовил самолеты для выхода из-под удара. На штоке взвился красный флаг — сигнал к запуску моторов. Самолеты СБ ушли в зону ожидания. Истребители поднялись в воздух для встречи противника. Аэродром опустел. Японцы тремя девятками нагрянули на Учан. Они шли плотным строем, прорываясь сквозь разрывы зениток, и успели обрушить смертоносный груз на го-

род. Была стерта с лица земли прибрежная часть города с пристанями, складами. Набережная была устлана телами убитых и раненых детей, женщин, стариков. По Янцзы плыли трупы и разбитые джонки.

12 августа 1938 г. В этот день наша авиагруппа понесла тяжелые потери. Было сбито пять самолетов СБ, в том числе экипаж летчика В. В. Бондаренко со штурманом И. Раковым и стрелком П. Давыдовым. В горящих комбинезонах они покинули самолет. Обгоревший летчик и раненый штурман остались живы. П. Давыдова нашли на берегу озера. Верхняя часть туловища обгорела. В наколенных карманах мехового комбинезона китайцы обнаружили пистолет, деньги, записную книжку, в которой находилась фотография техника В. Камонина, подаренная Давыдову накануне. Все это было доставлено в штаб авиагруппы с просьбой переслать родным.

На могиле у деревни Цзиань в пров. Цзянси китайцы соорудили памятник, на котором поместили фотографию... Камонина, приняв его за погибшего стрелка Давыдова. Вот так и был увековечен на могильном камне Виктор Камонин. А он и по сей день в добром здравии шагает по Москве.

Хотя служба оповещения в общем была налажена неплохо, но бывало и так: дежурный-китаец надрывно кричал «тимбо», когда бомбы уже свистели над головой. Вот и на этот раз сброшенная с пикирования бомба разорвалась в 30 м от капонира, когда я устранял боевые повреждения. Сам уцелел, но мотор был выведен из строя. Самолет пришлось отбуксировать в дальний капонир.

Возможно службы ВНОС ослабили внимание, так как аэродром из-за близости фронта использовался в основном для подскока, и все самолеты СБ, за исключением неисправных, перебазировались в Хэньян. Поэтому на следующий день повторилось то же самое. На этот раз в капонире работал Иван Мазуха. Он подготовил было мотор к съемке, но на бреющем полете появились японские истребители. Они прострочили по фанерным макетам, с высоты принятым за действительные самолеты. Ведущий покачиванием с крыла на крыло дал команду прекратить штурм и возвращаться на свою базу, а сам, обнаружив в капонире СБ, набрал высоту для сброса бомбы с пикирования. Вот он опустил нос. Иван хотел подпустить японский самолет поближе, но инстинкт сработал слишком рано. Длинная очередь расколола тишину раннего утра. Японец отвернул вправо и покинул аэродром невредимым. В то же мгновение Иван услышал нарастающий свист, но податься уже было некуда. Бомба взорвалась за капониром в рисовой делянке.

Иной раз отбой воздушной тревоги давали слишком рано, как это было в Хэньяне 18 августа 1938 г., в День авиации, когда японцы разрушили половину города и аэродромные постройки. Увидев на флагштоке сигнальный «флаг отбоя», техник Камо-

нин покинул бомбоубежище, чтобы продолжать ремонт самолета в дальнем углу аэродрома. Он был на полдороге к самолету, когда услышал свист бомб. Оглушительные взрывы спереди и сзади бросили его в жижу рисового поля. Встряхнувшись и очистив бороду от грязи, с присущим ему оптимизмом он заметил:

— Ну как? Нравлюсь я вам в таком респектабельном виде? А?

...В середине осени 1938 г. линия фронта проходила в 10—15 км от Ханькоу. В результате интенсивных боевых действий и неизбежных при этом потерь ощущался недостаток в самолетах, появились «безлошадные» техники. Ничто так тяжело не давило на душу, как чувство «одиночества», когда не имеешь своего самолета, работаешь на подхвате. Конечно, такой «одиночка» старался изо всех сил помогать товарищам. Но все это не то!

Что делать? Собрались на «профсоюзное» собрание. (Партгоргом был штурман Кица, комсоргом В. Камонин.) Стали думать, прикидывать. А нельзя ли использовать на полную силу ремонтные мастерские? Они были размещены под трибунами ипподрома, рядом с основным аэродромом. Что и как там ремонтировали китайцы — неизвестно. Знали и видели, что на ипподром свозили подбитые самолеты разных марок, в том числе СБ. Все это лежало навалом под открытым небом.

Вот тут и придумал Н. М. Любомудров должность «ведущего». Он возводил «безлошадного» техника в эту должность и поручал ему ввести в строй подбитый самолет от начала до конца. Это внесло оживление. Люди работали ночами, не покидая ремонтные мастерские. Было это так. Ведущему сообщали номер самолета. По этому номеру он разгребал металлолом в поисках фюзеляжа, значившегося под этим номером. К фюзеляжу подбирал подходящие крылья, ставил моторы, а затем ремонтировал, проверял, регулировал всю внутреннюю начинку от головы до хвоста. Сняв крылья, самолет ночью перекатывали на руках в капонир, где с помощью китайцев снова собирали при свете карманных фонарей. Одним словом, дело пошло на лад, и категория «безлошадных» была ликвидирована.

Инженер нашей авиагруппы Н. М. Любомудров был авторитетным руководителем, обладавшим большим практическим опытом. Фамилию свою он оправдывал — мудрый был в нашем деле человек. Все покажет, все расскажет, везде наведет порядок. Он не знал усталости. Уму непостижимо, как он мог всюду успевать?

...На этот раз отремонтированный самолет перегонял в Хэньян командир авиагруппы С. В. Слюсарев.

• — Ну как аэроплан? — спросил он.

— Работает нормально.

— Садись. Полетим бредущим.

— Сидор Васильевич, надо бы опробовать над аэродромом.

При испытании самолет недодавал 20 км в час. Оно и понятно: «сборная солянка». Но все же это была боевая единица. Этот трудный перелет проходил в сплошной ливень, вблизи линии фронта. Мы шли низко, над рекой, почти касаясь воды. Казалось, не долетим. И все-таки Сидор Васильевич сумел благополучно приземлиться.

..Часто к нам в гости прилетали из Наньчана летчики-истребители на «ласточках» и «чижах». Они подолгу задерживались на аэродроме для совместной работы. Жили мы дружной семьей, объединенные думами о Родине, о наших родных и близких; и не было той силы, которая смогла бы разрушить наш монолитный, сплоченный коллектив.

Истребители располагались в шахматном порядке вблизи командного пункта. Многих летчиков, я знал лично, например командира эскадрильи Александра Илларионовича Лысункина, который рассказывал мне много эпизодов из своей боевой практики. О гибели этого бесстрашного летчика на китайской земле скорбели все советские добровольцы¹. Запомнился красавец Евгений Орлов. Они вместе с Лысункиным считались асами ночных полетов.

Из сослуживцев по академической авиабригаде самоотверженно работали техники Н. Мурзинов, Левин, А. Рулев, Сметанин, А. Скородумов. Однажды Сметанин под разрывами бомб сумел заправить самолет И-16 горючим и выпустить его в воздух, за что был награжден орденом боевого Красного Знамени. Из авиабригады в небе Китая воевал летчик Петр Филиппов, павший смертью храбрых под Ханькоу в августе 1938 г. Тогда в воздушном бою участвовало с обеих сторон более 160 истребителей при трехкратном превосходстве японцев. В этом же бою погиб наш общий любимец летчик-истребитель Ванюша Гуров. Это был среднего роста молодой человек с белесыми кудряшками, точь-в-точь «братец Иванушка» из детской сказки. Он никогда не унывал, всегда был весел, общителен — словом, парень — душа нараспашку. Как-то его спросил:

— Ты, часом, не из вологодских будешь?

— Не... «Мы псковские», — прошепелявил Ваня, подражая известному герою кинофильма.

В воздушном бою Гуров был прожит очередью из японского пулемета. Судорожно зажав сектор газа и ручку управления, он, смертельно раненный, продолжал удерживать И-15бис в непрерывных петлях, с каждым разом снижаясь все ниже и ниже. Выход самолета из последней петли произошел по кривой, совпавшей с поверхностью земли, — истребитель на полной скорости пронесся над рисовым полем, снес шасси, погнул винт и остановился. В кабине, склонив голову, сидел мертвый Иван Гуров. Имя этого летчика в числе других золотыми буквами написано на памятнике в Ухане.

...В последнее время после высотных полетов многие летчики

все чаще ощущали недомогание: головную боль, тошноту, болезненное глотание. Это явно свидетельствовало о загрязнении кислорода. Посоветовались с врачом Тороповичем, привлекли внимание китайского инженера Вана, доложили Слюсареву. Было решено поинтересоваться хранением и зарядкой кислородных баллонов. Любомудров послал меня на авиационный склад вместе с Ваном.

— Посмотри, Вася, какие там порядки с кислородом. Только не вмешивайся. А то я знаю тебя.

Оказалось, баллоны свалены в одну кучу, и пустые, и заряженные, присмотря за ними не было. Я попросил начальника склада показать нам зарядную станцию, на что последовал отказ — «мэйю» (нет, не имеется). Зарядная станция находилась у частного владельца. Кто этот владелец и где находилась станция, мы не получили четкого ответа. Теперь всем стало ясно, что здесь действуют японские шпионы.

Отравление явилось причиной гибели многих наших товарищей. Так, экипаж СБ в составе летчика П. Панченко, штурмана А. Лебедева и стрелка Д. Кулешина после бомбометания возвращается на свой аэродром. Как рассказал Петро Панченко, у него вдруг поплыла перед глазами приборная доска, и больше он ничего не помнил. В бессознательном состоянии он пролетел от Янцзы почти до океана и очнулся во время снижения на высоте около 3 тыс. м, когда после выработки горючего остановились моторы. Местность была гористой. Летчик с трудом отыскал «пятачок» и ударился с размаху о камни. Стрелок Д. Кулешин был выброшен из кабины и, пролетев метров 20, разбился насмерть. Его имя высечено на памятнике в Ухане. Штурман А. Лебедев сломал обе ноги, но все же нашел силы, чтобы помочь командиру выбраться из кабины. После выздоровления в г. Фучжоу Панченко и Лебедев прибыли в Чэнду.

После моей Проверки станция была взята Ваном под контроль и с той поры выдавала кондиционный кислород. А «кислородчикам», по слухам, отрубили головы.

...Иногда наступали пасмурные дни, когда завалы облаков целыми сутками стлались над аэродромом, сея на землю бисерный дождь, словно сквозь сито. В такие дни экипажи собирались в комнате литишэ, чтобы в дружеской семье поделиться мыслями, узнать о жизни Родины, ее успехах и заботах, обменяться новостями из писем, высказать все, что «накипело» — словом, облегчить душу.

Конечно, такие «семинары» не обходились без импровизированных музыкальных номеров — пели наши любимые песни: «Катюшу» и «Волочаевку», про «Ермака» и хлопцев, «распрягавших коней», ну и, понятно, «Все выше и выше...» Играли кто на чем горазд, рассказывали по очереди смешные эпизоды из авиационной жизни.

Мне пришлось рассказать про «пуговку». Дело было в 1930 г.

Назначили молодого техника прямо из школы работать на бомбардировщике «Фарман-Голиаф». Ни эту «этажерку», ни моторов «Лорен-Дитрих» не приходилось ему изучать и даже видеть. А тут, как на грех, забарахлил левый мотор — разрегулировалось магнето «Сцинтилла». Всякие магнето изучал, но такого не приходилось. Стоит и скучает. Подошел инженер отряда, на редкость рыжий, и закричал:

— Ну что стоишь, как верстовой столб? Посмотри регулировочную муфту!

Присел техник у магнето и не знает, что предпринять. Вот, думает, первый «эксплуатационный» блин, и тот комом.

— Ну как?

Молчит техник. Снял инженер реглан, стал орудовать отверткой, случайно отстегнул крышечку («пуговку»), закрывавшую масленку.

— На, поддержи!

Технарь взял «пуговку» в рот, поперхнулся и проглотил ее. Стоит ни жив ни мертв.

— Давай «пуговку»!

Молчит техник.

— Давай, говорю, «пуговку»!

— Товарищ инженер, я проглотил ее.

Инженер вскочил, как на пружинах, налился кровью и во всю мощь голосовых связок:

— Что?! Матчасть глотать?

На крик собрался народ.

— Вот полюбуйтесь! Он скоро магнето заглывать будет. А где я их возьму?

Кому-то тут же пришло в голову набросать карикатуру: весь личный состав отряда канатом вытягивает «пуговку» из утробы техни-ка по команде инженера: «Раз, два, взяли!»

До поздней ночи не затихала наша дружеская беседа.

В пасмурную погоду мы ходили в город группами не менее трех человек, вооруженные пистолетами для самообороны в случае провокации. Ханькоу... Вытянувшийся вдоль Янцзы, он вобрал в себя нищету окраин и богатство центра, где были расположены иностранные селтльменты. Значительная часть населения города (около 200 тыс.) жила на плаву, в джонках, которых, как и рикш, здесь было великое множество. Печально было видеть изможденных людей, с самого рождения обреченных на полунисенское существование. Река была .и кормилицей, и могилой этих обездоленных тружеников.

Рикши, изнуренные тяжелой работой, толпами преследовали нас, предлагая свои услуги. Но, воспитанные в духе гуманности, мы не могли прибегнуть к такому виду транспорта, за что на-

влекали нарекания рикш: мол, не дают заработать. Из жалости мы просто так давали им деньги. Это вызывало недовольство полицейских: рикши нарушали движение, скопом следуя за нами. А местная газета белоэмигрантов упрекала русских волонтеров в «расточительстве».

Поражало обилие нищих, которые преследовали нас на каждом шагу душераздирающими воплями. Зато колонизаторы жили привольно и богато. Советским людям странно было видеть в центре города огороженный колючей проволокой селтльмент— государство в государстве, со своими порядками, полицией, системой пропусков. Утопающие в зелени пригороды с богатыми виллами и угодьями принадлежали чужестранцам, а не китайскому народу.

Часто у магазинов встречали нас русские юноши, по вине родителей вынужденные на чужбине влачить жалкое существование. Они были одеты в заплатанную, но чистую и отутюженную одежду, на ногах — растоптанные, но начищенные до блеска башмаки. С «достоинством» они подходили к нам и стыдливо просили: «Братец, дай, пожалуйста, на хлеб». По-человечески жалко было смотреть на этих молодых людей.

Однажды мы зашли в один из многих магазинов русского квартала. К нам сразу бросились приказчики, среди которых выделялся высокий, стройный мужчина лет 50. Он стоял немного в стороне от нас, когда обрюзгший хозяин крикнул: «Что стоите? Надо работать, князь!» А князь, сверкнув на хозяина злобными глазами, вполголоса выругался. Потом, явно обращаясь к нам, процедил сквозь зубы: «Был князь, а теперь холуй». И, смягчившись, спросил: «Чем могу быть полезен?» В этом же магазине, в другом конце прилавка, стояли две русские девушки-близнецы лет по 17. Они были абсолютно одинаковы, различить их было невозможно. Когда мы входили в магазин, одна из них тихо сказала сестре: «Русские волонтеры». Мы подошли к ним, познакомились. Они рассказали, что родители привезли их сюда совсем маленькими, и Родину они не помнят.

— А хотели бы вернуться?

— Конечно! Мы только и думаем о России.

Когда спросили, где они учатся, с тоской ответили, что нигде не учатся, так как русских школ здесь нет. Читать и писать научили подружки, а теперь сами учат маленьких по букварю. Вот так расплачивались дети за грехи родителей.

Обитали в центральных кварталах Ханькоу и другие русские женщины, имевшие совсем иное занятие. Одна из них была вызывающе красивая блондинка лет 30. Русые волосы всегда были изящно уложены на гордо посаженной голове. Одевалась в светлые платья, плотно облегавшие точеную фигуру. Она появлялась неожиданно, наблюдая из-за выступов зданий или через витрины магазинов.

— Молодой человек, разрешите сигарету.

Долго прикуривала, ощупывая добровольца томным взглядом голубых глаз.

— Чем вы заняты вечером?

Нам-то было известно, ради чего расточались эти «чары». Вежливо отвергали «невинные» предложения.

Центральные кварталы и прилегающая к ним набережная Янцзы служили убежищем во время японских бомбардировок. Здесь размещались полпредства многих государств, в том числе Советского Союза, и японцы не решались бомбить этот район. По тревоге сюда стекались десятки тысяч жителей.

Советское полпредство... Сколько радости оно доставляло нам уже в тот момент, когда мы видели развевающийся государственный флаг нашей Родины! Мы приходили сюда (правда, под строгим инкогнито), чтобы побыть с близкими сердцу людьми.

V

В высших сферах чанкайшистской администрации укоренилась потребность по любому поводу устраивать помпезные банкеты с обилием блюд из китайской кухни. Однажды П. Ф. Жигарев заявил в Авиационном комитете: «Мы приехали воевать, а не банкетничать». Но эта традиция не нарушалась. Вот и теперь в литишэ был дан банкет в честь советских добровольцев, разгромивших скопление войск и техники противника на переправах. На банкете были китайские певцы и музыканты. Никогда не забуду, как скрипач «вытягивал» истерзанный до неузнаваемости «Красный сарафан». С артистами прибыло подозрительно много китайских девушек. Правда, красавицы были в большой обиде за наше сдержанное отношение к ним.

В заключение состоялся наш самодеятельный концерт. Принесли аккордеон, на котором играли... втроем: один держал его плашмя на коленях, другой растягивал, как меха в кузнице, а я играл обеими руками на правом грифе, как на рояле. Пели наши песни. Кто-то выбивал чечетку. Сидя за столом, мы без конца вспоминали о родных, друзьях, о нашей славной Отчизне.

В конце банкета ко мне подошел Григорий Илларионович Тхор. Я даже немного смутился. Подняв на меня слегка задумчивый взгляд, он предложил сесть в стороне.

— Знаю, что вы собрались домой.

— Да. Жду СИ-47.

— Я должен посоветоваться с вами. В Чэнду встал на нос ТБ-3 с китайским экипажем. Просили помочь. Любомудров предложил вас. Второе, и самое главное,— необходимо оказать помощь военной школе в подготовке кадров для обслуживания самолетов СБ. Что вы скажете, если я предложу вам выполнить эту миссию?

— Григорий Илларионович, раз надо, значит надо. Готов

выполнить задание, хотя какой из. меня преподаватель? Языка не знаю.

— Не беда. Вы организуете классы, прочитаете лекции. Я обеспечу вас переводчиком. Имейте в виду: вы будете в Чэнду единственным советским человеком, вдали от Родины, от товарищей.

— Понимаю, Григорий Илларионович.

— Полетите послезавтра на Ю-52. Все необходимые расписания сделаны. В Чэнду вас встретят. Поддерживайте с нами связь. Желаю всего доброго.

В интонации, движениях, серьезном выражении его лица чувствовалась озабоченность. Ведь враг был на подступах к Ханькоу. И, конечно, усталость. Перегнать через Гоби такую армаду СБ—дело, которое требовало предельного напряжения сил, железной воли.

Продумав план работы, я решил поехать на авиационный склад на левом берегу Янцзы, чтобы запастись деталями от мотора и самолета, зная, что никаких наглядных пособий в школе Чэнду нет. А затем — на пассажирский аэродром, откуда отправлялся Ю-52 германо-китайской компании «Евразия». Как и следовало ожидать, меня встретил китайский представитель Авиационного комитета. Как-никак, я теперь советник! Когда стали грузить тяжеленные чемоданы, представитель «Евразии» заволновался, требуя открыть их. Но каково же было удивление, когда увидели в чемоданах замасленную груду металла!

Комфортабельный Ю-52 набрал высоту и, войдя в сплошную облачность, взял курс на Чэнду. На мягких креслах, откинувшись, сидели какие-то важные китайцы. Среди пассажиров был только один с европейским лицом — советник «мистер Терновский», на которого пристально поглядывали немецкие летчики. Они поочередно, сойдя с пилотских кресел, читали с упоением газеты, в которых, видимо, фанфарно расписывался австрийский «аншлюс» и сговор в Мюнхене. Самолет имел дальнюю связь с землей и автопилот. Вот бы нам!

Вскоре появилась Янцзы, когда самолет наконец пробил облака и начал снижение.

На главном аэродроме Чэнду, который был расположен вблизи буддийского храма, меня встретил начальник авиационной школы с переводчиком.

— Мистер Терновский? Нинь хао! (Здравствуйте!)

После короткого знакомства погрузили металлолом в старинный «Паккард», доставивший нас в литишэ. Здесь под мои апартаменты отвели целый этаж и, конечно, приготовили обед со всевозможными горячительными напитками, от которых я наотрез отказался, чем немало озадачил высоких чинов.

В числе прочих особенно вкусным показалось блюдо, которое напоминало осетрину высшего сорта. Когда спросил переводчика, что это такое, он ответил:

— Вы ели змей. Это блюдо очень дорогое и подается в особых случаях.

— А нельзя ли повторить?

Оба засмеялись, так как «особый» деликатес не повторяется.

Переводчиком оказался молодой человек по имени Ян Тинфу — курсант школы Чэнду. Когда я спросил, где он научился так чисто говорить по-русски, он сказал, что все свое детство провел с русскими детьми в Харбине на К.ВЖД, где совместно работали русские и китайские специалисты.

С этого времени мистер Ян стал моим помощником. В школу Чэнду его призвали из Политехнического института, поэтому он легко разбирался в технических вопросах, что как раз и требовалось в моем нелегком деле. Вскоре его произвели в офицеры, и мы приступили к работе. С начальником школы Чэнду договорились, что задачей номер один будет восстановление ТБ-3, а затем обучение курсантов.

Утром следующего дня к литишэ подъехал все тот же «Паккард» с мистером Яном следования на аэродром. Уже издали был виден взметнувшийся хвост самолета высотой с колокольню Ивана Великого. Все ясно. Самолет промахнулся, выкатился за границу аэродрома и попал в болото. С помощью китайцев самолет поставили на колеса. Штурманская кабина была задрана, как рыло носорога. Первым делом я проверил подмоторные рамы и систему управления. Они были исправными. Выправили штурманскую кабину, сменили винты. Короче говоря, через неделю ТБ-3 взял курс на Ланьчжоу.

Началась самая трудная для меня роль советника.

— Мистер Ян, вы хотите со мной работать не как переводчик, а как мой помощник?

— Василий Дмитриевич, я всегда с вами.

— Тогда снимайте мундир и будем выпиливать учебные экспонаты из этой рухляди.

В короткое время были «препарированы» агрегаты и закреплены на стендах с надписями на русском и китайском языках. Учебные классы преобразились и приняли надлежащий вид.

В этой же школе работали советниками американские техники, читавшие лекции по устройству мотора «Райт Циклон». Они были одеты в военную форму и всякий раз приветствовали меня двумя пальцами над пилоткой в знак солидарности.

— Ол райт! — так выразили они свое отношение к «иконостасу» из моторных агрегатов.

Курсанты были ориентированы на обслуживание самолетов СБ. Поэтому в первую очередь им предстояло изучить мотор М-100. Но где взять учебник, по которому можно было бы составить конспект лекций? Пришлось, напрягая память, вспоминать то, что когда-то изучалось в эскадрилье.

Но, когда перешли к вопросам технической эксплуатации материальной части, тут уж мне никаких конспектов не потребо-

валось. К общей радости в Чэнду прибыла группа советских добровольцев из Хэньяна: летчики А. Пальчиков («Силуян»), П. Панченко, штурманы А. Лебедев, И. Раков, техники В. Камонин, И. Мазуха. После боевой работы они были направлены сюда в качестве инструкторов для обучения китайских экипажей эксплуатации самолетов СБ. Им досталось не меньше, чем мне, так как пособий не было. Учить приходилось на практике.

Жили мы дружной семьей, трудились с утра до вечера, делили досуг. В свободное время знакомились с городом и его красивыми окрестностями. Виктор Камонин покорял девушек своей «пшеничной» бородой, всякий раз принимая в свой адрес реплику:

— Да хуцза! Хэнь хао! (Длинная борода! Очень хорошо!)

Однажды, поздней осенью 1938 г., в самый разгар учебы неожиданно в школу приехал Г. И. Тхор. Ему показали классы, в том числе и по изучению советской техники.

С переездом гоминьдановского правительства и различных военных учреждений в Чунцин авиационные начальники довольно часто бывали в Чэнду, где ускоренно велось строительство нового и расширение старого аэродромов для базирования самолетов СБ. Вот и теперь предстояла церемония открытия нового аэродрома. Были построены временные трибуны под легкой крышей. С утра на аэродром потянулись зрители, кто пешком, кто на рикшах. Из Чунцина прибывали на автобусах.

Фронтом к трибунам были выстроены крыло к крылу передаваемые Китаю самолеты СБ. У каждого самолета стояла девушка с традиционной бутылкой шампанского. Г. И. Тхор и чэндуская группа добровольцев расположилась на трибунах. После краткого церемониала, когда девушки разбили бутылки о шасси, летчики дружно запустили моторы. По всему было видно, что самому Тхору не терпелось показать высший класс вождения машины, на которой громил фашистов на полях Испании.

Китайские летчики прошли бреющим полетом над аэродромом, сделав «горку» над трибунами. В манере пилотирования проглядывала советская школа летчиков-добровольцев. Во время церемонии над аэродромом барражировали китайские истребители — нельзя было исключить возможность появления японских самолетов.

С вводом в строй аэродромов участились налеты японских бомбардировщиков. Обычно они появлялись девяткой. Китайская истребительная авиация наносила им значительный урон. На наших глазах был сбит бомбардировщик «Мицубиси». Сам летчик уцелел только потому, что пуля угодила в пряжку поясного ремня. Когда подъехали к сбитому самолету, он еще дымился. В составе погибшего экипажа из семи человек были четыре женщины — стрелки и радистки. Как авиатехников, нас интересовала культура производства. Но каково же было наше удивление, когда увидели, что весь монтаж держался на контро-

вочных проволоках и бечевках. В сравнении с СБ это выглядело убого.

...Чэнду — столица пров. Сычуань. Это одноэтажный город с множеством магазинов, лавчонок, харчевен. Центр его довольно чист, окраины бедны и грязны. Здесь имелся университет. Иностранных селтльментов в городе не было. В одном из кинотеатров в то время демонстрировался кинофильм «Мы из Кронштадта». Успех картины был исключительный, так как она отвечала патриотическому настрою китайского народа. Фильм всегда шел при переполненном зале и сопровождался бурными аплодисментами публики.

В один из дней мы договорились с переводчиком Яном пойти на этот фильм. Перед началом сеанса в зале в благотворительных целях продавали мандарины. Ко мне подошла миловидная, скромно одетая девушка и предложила мандарины. Взял одну штуку и вручил доллар. Жестом показал, что сдачи не надо. Тогда она во весь голос объявила публике, что иностранец за доллар взял только один мандарин. И это возымело действие: в ее кружку со всех сторон посыпались пожертвования.

Ян тут же познакомился с этой девушкой и представил меня. Она тихо назвала свое имя — Суин.

— Мистер Ян, спросите девушку, не жила ли она в Гучэне год тому назад?

Выяснилось, что девушка никогда там не была.

Неожиданное знакомство невольно вызывало в памяти образ китайской женщины-патриотки, испытавшей все тяготы войны, вероломно навязанной многострадальному китайскому народу. Тогда я сказал себе: «Где бы ты ни была — в Гучэне или Гуанчжоу, Ханькоу или Чэнду, — за тебя, Суин, приехали мы сражаться из далекой северной страны».

...В первой половине февраля 1939 г. первая группа китайских курсантов (примерно 120 человек) выстроилась в парадном строю по случаю выпуска и присвоения воинских званий. Присутствовал представитель Авиационного комитета, а также советник по авиации Г. И. Тхор. По окончании церемониала китайские начальники приветствовали Григория Илларионовича и, судя по всему, выражали удовлетворение в связи с выпуском авиаспециалистов, которым предстояло работать на самолетах СБ.

Вечером того же дня Г. И. Тхор вызвал меня на беседу в одну из комнат литишэ.

— Командование школы просило оставить вас для подготовки очередного выпуска.

Он сделал паузу, а я не знал, что ответить, продолжая в смущении смотреть куда-то в сторону. Затем он решительно сказал:

— Но тут уж я не спрашиваю вашего мнения. Вы находитесь в Китае два срока. Поэтому готовьтесь к отъезду на Родину.

Мы встали. Он медленно зашагал по комнате, подошел к ок-

ну, всматриваясь в темноту ночи, потом быстро повернулся ко мне.

— Вы помните наш разговор перед отъездом из Ханькоу в Чэнду? Вы тогда сказали, что были включены в список отъезжающих в Советский Союз на самолете СИ-47.

—: Да, я помню.

— Этот самолет по неизвестной причине загорелся в воздухе. Погибли 22 человека и в числе их 19 добровольцев. Кроме того, вам известно о катастрофе в горах самолета ТБ-3 с советскими добровольцами. В живых осталось только два человека.

— Григорий Илларионович, эти два человека, техники Владимир Коротгаев и Александр Галаган, доставлены сюда с места катастрофы. Они объявили себя побратимами и ходят всегда в обнимку.

— К тому я говорю, что считайте себя третьим побратимом. Не состоялся бы в Ханькоу наш разговор — не было бы и этой беседы.

...Завершились выпускные торжества в авиационной школе. Не скрою, я испытывал большое удовлетворение, что внес свою посильную лепту в подготовку технических кадров для китайской авиации.

В связи с моим предстоящим отъездом командование школы устроило прощальный банкет, на котором было сказано много благодарственных слов в адрес Советского правительства, нашего народа, советских добровольцев. Этикет требовал ответного слова.

— В Китай я приехал добровольно, по зову сердца, для того чтобы оказать помощь китайскому народу в войне против Японии. Сражаясь плечом к плечу с китайским народом, я и мои товарищи выполняли свой интернациональный долг...

В заключение мне преподнесли сувенир — модель самолета, на крыльях которого иероглифами было написано: «Товарищу Терновскому в знак благодарности от авиационно-технической школы в Явани. Подарено в Чэнду». На этом закончилась моя миссия в чэндуской авиационной школе.

VI

Во второй половине февраля 1939 г. в Чэнду прибыли последние добровольцы группы С. В. Слюсарева, отправлявшиеся на Родину автотранспортом. В связи с авиационными катастрофами было запрещено пользоваться самолетами, за исключением особых случаев, с личного разрешения «директора».

Одновременно на проводы добровольцев в Чэнду приехали Г. И. Тхор и представители Авиационного комитета. Был организован прощальный банкет. Поочередно следовали тосты за дружбу наших народов, скрепленную кровью на поле боя.

Григорий Илларионович сказал:

— Дорогие друзья! С чувством сожаления расстаюсь с вами.

Но в то же время испытываю глубокое удовлетворение, что, выполнив задание Родины, вы снова возвращаетесь к родному очагу. Вы с честью пронесли имя советского добровольца, вписав золотую страницу в летопись освободительной войны китайского народа. На Родине вас ждут семьи, товарищи, друзья, все советские люди. Передайте любимой Отчизне мой земной поклон. Счастливого пути, друзья!

Утром в литишэ с нами пришел проститься переводчик Ян. Я поблагодарил его за помощь, которую он оказывал мне.

Вместительные автобусы с мягкими креслами и подсобные грузовики двинулись по тысячекилометровому тракту Чэнду—Ланьчжоу. Дорога пролегла через хребты, долины, горные реки, очарование которых навсегда осталось в памяти. Трудно даже представить себе, чтобы под штрихами географической карты скрывались такие чудеса природы. Дорога извивалась то по восходящей, то по нисходящей спирали, развертывая изумительные по своей красоте картины. Как в калейдоскопе, сменялись красочные пейзажи заоблачного Дабашаня, где снежные пики гор сверкали гранями, словно ювелирные изделия из бриллианта чистой воды, а расщелины скал низвергали водопады, образуя никогда не исчезающие радуги. В альпийских лугах поражало обилие фазанов, которые сами садились на мушку ружья Виктора Терлецкого.

В Ланьчжоу прибыли на третий день. Светло-бронзовое солнце, точно впаянное в желтоватый купол неба, тускло просвечивало сквозь лессовую пыль. Вдалеке золотистые скалы круто нависали над Хуанхэ. От Великой китайской стены медленно наползали на город отары серебристых облаков.

Город жил тревожно от участвовавших налетов японских бомбардировщиков. В спокойные дни узкие улицы заполнялись жителями до отказа: открывались многочисленные магазины и лавки, везде и всюду слышались крики зазывал и продавцов. Но стоило завуть сигнальной сирене, как город замирал, словно по мановению волшебной палочки.

В литишэ нас встретил Сидор Васильевич Слюсарев с группой добровольцев, возвращавшихся на Родину. Через несколько дней колонна крытых автомашин с добровольцами тронулась в путь по тракту Ланьчжоу — Алма-Ата. По дороге делали остановки на базах только для ночевки, а все дневное время были в пути. Вот и Хами. Новые люди, новые встречи. Не так давно отсюда я держал путь на фронт. Затем были ночевки в Шихо и Урумчи.

Был солнечный день, когда с волнением пересекали границу Родины. Изумрудно-глазуревой змейкой извивалась красавица Или, а вдали хмурил снеговые брови Заилийский Алатау.

Здравствуй, родная Отчизна!

Первым, с кем встретился на аэродроме, был Федор Петрович Полюнин, теперь уже командир авиатрассы по перегонке самолета-

тов в Китай. Он удивленно остановился, раскинув руки в стороны.

— О! Вася! Вот так встреча!

...Скорый поезд приближался к Москве.

Привет тебе, любимая столица!

В заключение хотелось бы подвести некоторые итоги. Личный состав как бомбардировочной, так и истребительной авиации, преодолевая невзгоды и лишения, проявил волю и решимость в выполнении задания Родины по оказанию помощи китайскому народу. Наши техники, не зная усталости, днем и ночью, часто под огнем противника готовили самолеты к боевым вылетам. При отсутствии войсковых ремонтных баз они совершили трудовой подвиг в восстановлении самолетов, проявляя находчивость, техническую смекалку и взаимовыручку. Если требовалось, техники бомбардировщиков СБ вместо стрелков летали на боевые задания.

Советские добровольцы работали в непривычных для них климатических условиях. Не случайно срок командировки был ограничен шестью-семью месяцами.

Летный и технический состав китайской авиации работал в тесном контакте с советскими добровольцами в духе взаимного уважения и помощи на земле и в воздухе. Дружба, выкованная на поле брани, не сотрется веками в памяти народной!

Не все советские добровольцы вернулись к родному очагу. Многие навсегда остались в китайской земле.

Вот что писала газета «Цзефан жибао» 17 октября 1949 г. о советских добровольцах:

«Покинув свою Родину, где они **родились и жили**, своих родных и близких, они добровольно приехали в пылающий войной Китай... Своими бесстрашными действиями они подымали боевой дух китайского народа. Кровь, пролитая погибшими геройской смертью советскими летчиками-добровольцами за дело освобождения китайского народа, слилась с кровью, пролитой китайским народом».

Коротко об авторе. В. Д. Землянский, инженер-полковник в отставке, родился в 1907 г. в г. Балашове Саратовской области. Член КПСС с 1928 г. Добровольцем вступил в Красную Армию. После окончания в 1930 г. Вольской объединенной военной школы летчиков и авиатехников работал бортехником в тяжелой бомбардировочной авиации. С ноября 1937 по февраль 1939 г. добровольцем участвовал в освободительной войне китайского народа. После окончания Военно-воздушной академии им. Жуковского занимал различные командные должности в ВВС Советской Армии. Участник Великой Отечественной войны.

¹ О боевой деятельности А. И. Лысункина в Китае см. также воспоминания С. С. Белолипецкого в сб. «На китайской земле».

ЩИТ И МЕЧ

В 1939 г. я испытывал в воздухе новые истребители. Этим же занимался и мой друг, Степан Павлович Супрун, отличный летчик-испытатель. Время было тревожное. Гитлер развязал войну в Европе, а на Дальнем Востоке Китай изнемогал в борьбе с японскими захватчиками.

Мы со Степаном подали по команде рапорты с просьбой разрешить нам поехать добровольцами воевать в Китай. Тогда многие советские летчики, исполненные чувства интернационализма, сражались в Китае, а раньше в Испании.

С остальными добровольцами нашей группы мы встретились в живописном уголке Подмосковья. Из нас, летчиков-истребителей, сформировали две эскадрильи: одну на самолетах И-16, другую — на И-15бис. Командиром всей группы добровольцев стал Степан Супрун, а его заместителем я. Мы были старшими и по возрасту и по опыту летной работы. Особенно Супрун.

Путь в Китай оказался неблизким. Сначала поездом до Алма-Аты. Потом вместе с разобранными истребителями на автомашинах, через горы, через пустыню Гоби в невообразимо пыльный город Хами. Это уже Китай. Здесь наши техники собрали самолеты, и мы, как говорится, своим летом двинулись в Ланьчжоу—город на Хуанхэ.

Мы были в штатском, на ремне под пиджаком висел пистолет, а на лацкане был приколот кусочек шелка с китайскими иероглифами, гласящими, что местной администрации и населению надлежит оказывать содействие летчику-добровольцу.

В районе Ланьчжоу впервые увидели следы войны: черные пятна сожженных японской авиацией деревень, на дорогах и в полях — воронки от бомб. Как-то на большой высоте прошел японский разведчик.

Воевать мы начали в тогдашней столице Китая — г. Чунцине. Нам была поставлена задача прикрывать ее от воздушных налетов противника. Недалеко от нашего аэродрома стояло несколько фанз. Оттуда к нам прибежал малыш лет четырех. Его угощали шоколадом. Вдруг в воздухе загудел самолет, и мальчик затрясся от страха. «Японец летит!»—закричал он, схватив меня за руку, потянул к укрытию. Этот детский крик словно ножом резанул по сердцу.



К. К. Коккинаки

«четырёх королей неба» — Каваниси Есихиро, Сираи Садао, Куримото Тосики и Минамиго Сегаки. За эти подвиги отряд советских истребителей называли «Меч справедливости».

Я был убежден, что и наш отряд будет хорошо драться. Мои товарищи отлично летали и стреляли, но ни у кого из нас еще не было боевого опыта. А японцы имели вполне современные самолеты и хорошо обученный летный состав, который воевал уже не первый год.

Над Чунцином японские бомбардировщики появлялись, как правило, в лунные ночи, когда хорошо просматривались на земле крупные ориентиры. Летали они строем и, войдя в зону действия наших истребителей, время от времени по команде флагмана всеми самолетами открывали заградительный огонь в направлении наиболее вероятных атак истребителей. Зрелище было эффектное. словно гигантская огненная метла подметала звездное небо.

В одну из таких лунных ночей я в паре с добровольцем Михайловым патрулировал в воздухе. Вдруг увидел ниже себя голубые язычки пламени — выхлопы моторов японских бомбардировщиков. Не теряя ни секунды, дал сигнал ведомому следовать за мной и пошел в атаку. С ближней дистанции открыл огонь и сбил японский бомбардировщик. Вскоре на свой боевой счет первые победы записали и другие наши добровольцы: Супрун, Михайлов, Кондратюк, Корниенко.

Боевого крещения нашей эскадрильи я ожидал с нетерпением и с затаенной тревогой. В ту пору за советскими летчиками-добровольцами в Китае уже прочно установилась слава отважных и умелых воздушных бойцов. Слабая китайская авиация под ударами японцев еще в начале войны понесла серьезные потери. Иностранцы-летчики, за большое вознаграждение вступившие в китайскую армию, были недисциплинированны и серьезной боевой силы не представляли. Японские бомбардировщики безнаказанно летали над Китаем.

Картина изменилась, когда прибыли советские добровольцы. До этого японцы регулярно бомбили Ухань. И вот 18 февраля 1938 г. наши летчики встретили их в воздухе и сбili 12 самолетов. Советские авиаторы победили знаменитых японских асов, воздушных самураев,

Были и потери. В воздушном бою погиб доброволец, осетин по национальности, Бдайциев. На могиле его установили надгробный камень с надписью на китайском и русском языках: «Здесь погребен советский летчик-доброволец, погибший за китайский народ».

Одновременно с нами в Китае действовала группа советских летчиков-добровольцев, которые летали на дальних бомбардировщиках конструкции С. В. Ильюшина — ДБ-3. Командовал этой группой Г. А. Кулишенко. Китайцы называли этих бесстрашных авиаторов «воздушные тигры».

О боевых действиях «воздушных тигров» мне рассказывал мой друг, летчик-доброволец Василий Картаков. Он сам разрабатывал тактику налета на японскую авиабазу в Ханькоу и принимал в нем участие. Это произошло в начале осени 1939 г. Китайские партизаны донесли, что на японской базе в Ханькоу находится около 300 боевых самолетов, много горючего и авиабомб. Кулишенко поднял в воздух свои бомбардировщики. Они подошли к авиабазе незаметно, со стороны солнца, на высоте 7 тыс. м. Сильный бомбовый удар был нанесен внезапно. Японские зенитки не успели сделать ни одного выстрела. А уцелевшие истребители не могли подняться в воздух, так как весь аэродром был перепачкан бомбами.

Вскоре добровольцы повторили налет на Ханькоу. За эти два вылета на крупнейшую авиационную базу японцев в Китае они уничтожили более 100 вражеских самолетов, много техники и горючего, взорвали склады авиабомб.

Григорий Кулишенко погиб при одном из своих смелых налетов на тылы противника. Позднее я узнал, что его имя стало популярно в Китае. Еще до провозглашения КНР китайская печать писала о подвигах советского летчика-добровольца Григория Кулишенко. Затем «Жэньминь жибао» перепечатала эти статьи. О Кулишенко были сложены стихи и песни. Школьники читали о нем в учебниках. Ему были посвящены распространенные в Китае книжки-картинки. На могиле советского летчика Кулишенко китайские добровольцы давали клятву беспощадно громить американских агрессоров в Корее.

Наши истребительные эскадрильи тоже вели напряженные бои. Мы сражались иногда вместе с китайскими летчиками. Отношения у нас были братские. Однажды японские самолеты бом-



С. П. Супрун

били наш аэродром. Китайские летчики только что совершили посадку, но один самолет не успел сесть и оставался в воздухе. Бомбы разбили стартовый прожектор, а второй эшелон бомбардировщиков уже приближался. Китайский истребитель в темноте сесть не смог. Приземляться с парашютом в темноте на скалы — аэродром находился в горах — тоже очень рискованно. Тогда Степан Супрун вскочил в автомобиль, выехал на летное поле и фарами осветил его. Китайский летчик благополучно выполнил посадку, и едва они с Супруном успели выехать с аэродрома, как на летном поле стали рваться японские бомбы.

В декабре 1939 г. нашу группу добровольцев перебросили на юго-восток страны. Здесь нам пришлось помериться силами и с японскими истребителями. Они прикрывали свои бомбардировщики, которые наносили удары по китайским аэродромам и коммуникациям.

Помню воздушный бой 10 января 1940 г. Японские бомбардировщики шли двумя группами по 27 самолетов в каждой под сильным прикрытием истребителей. Часть наших ребят связала боем японские истребители, а другая атаковала бомбардировщики. Надо отдать должное боевой выучке и упорству противника. Японские самолеты шли плотным строем, крыло в крыло, умело поддерживая огнем друг друга. Если одна машина, объятая пламенем, падала к земле, ее место занимала сзади идущая, сохраняя боевой строй.

Нам пришлось драться с истребителями прикрытия. Их было значительно больше. В этом бою я сбил седьмой японский самолет. Выйдя из атаки, увидел, что два японца атакуют И-16. Я поспешил на выручку товарищу и сам попал под удар. Пулеметная очередь сильно повредила мою машину, и она крутой спиралью пошла к земле. Тут мне помог опыт летчика-испытателя. Я сумел вывести машину в горизонтальный полет и добраться до своего аэродрома. А летчик-доброволец Резинка из боя не возвратился. Он был похоронен в китайской земле, за свободу и независимость которой отдал свою жизнь, как и многие другие его товарищи — советские добровольцы.

Вскоре обе наши эскадрильи возвратились на Родину. Я, как и многие советские добровольцы, был награжден боевым китайским орденом. Самолеты мы оставили китайским летчикам, которых предварительно обучили на них летать. Тогда многие советские командиры — артиллеристы, танкисты, летчики — преподавали в китайских военных школах, готовили кадры для китайской армии. А в авиационном учебном центре возле Урумчи советские специалисты подготовили группу летчиков-истребителей, которые и составили костяк истребительной авиации Народно-освободительной армии Китая.

В Китае я еще задержался на несколько месяцев — к этому времени я был назначен военным советником по истребительной авиации.

Коротко об авторе: К. К. Коккинаки (род. в 1910 г.)—полковник в отставке, заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, член КПСС с 1931 г. В 1925—1929 г. служил матросом торгового флота. В 1929 г. по призыву ЦК ВЛКСМ добровольцем ушел в Красную Армию. После окончания школы военных летчиков служил в строевых частях ВВС. С 1936 по 1967 г. работал летчиком-испытателем. В 1939—1940 гг. в качестве советского добровольца воевал в Китае, был заместителем командира, затем командиром группы истребителей и советником по истребительной авиации. Участник Великой Отечественной войны.

НЕЗАБЫТЫЕ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Мне, гражданину Советского Союза, выпала честь на деле доказать наш интернационализм, участвуя в 1939—1940 гг. в борьбе китайского народа против японских милитаристов.

Накануне событий, о которых пойдет речь, я служил комиссаром авиационной эскадрильи на одном из аэродромов. Авиэскадрилья была вооружена новыми для того времени тяжелыми бомбардировщиками ДБ-3А конструкции С. В. Ильюшина с двумя моторами М-85 по 765 л. с. Его эксплуатационные данные: скорость — 400 км, высота полета — 9000 м, дальность — около 4000 км, бомбовая нагрузка — 1000 кг, вооружение — 3—4 пулемета ШКАС.

Это были надежные машины, недавно принятые на вооружение в нашей армии, и передача их китайскому правительству для боевых действий против японских захватчиков сама по себе уже была ярким свидетельством того, что Советский Союз стремился оказать наиболее действенную помощь борющемуся народу.

В Китай ехали только отлично подготовленные специалисты, подбор летных экипажей проводился очень тщательно.

Впервые в Китай стали направлять бомбардировочные части в составе уже сложившихся и укомплектованных боевых подразделений. Этот метод, несомненно, был наиболее целесообразным и правильным.

Наша авиационная эскадрилья уже до отъезда в Китай была полностью укомплектована, слетана на полный радиус действий боевых машин, получила хорошую бомбардировочную и стрелковую подготовку. Ее командиром был назначен капитан Г. А. Кулишенко, начальником штаба — капитан Осмоловский, штурманом — капитан Дегтяренко, инженером — капитан Н. А. Алексеев.

Подбор людей и их подготовка для поездки в Китай были тщательно спланированы. Проводилась специальная тренировка экипажей, учитывавшая особенности театра предстоящих военных действий и маршрута перелета. Главное внимание было обращено на боевое взаимодействие экипажей, на отработку техники бомбометания, огневой подготовки, связи, штурманской службы и т. д.

Эскадрилья совершала насыщенные полеты по выполнению каждым экипажем все более сложных заданий. Осуществлялись,

в частности, полеты по незнакомому, малоориентирному маршруту, бомбометание на предельной высоте на неизвестных полигонах звеньями и всей эскадрильей по команде ведущего. Тщательно отработывались и вопросы руководства: переориентация экипажей в ходе полета на другие цели, заходы на бомбометание на новом курсе и на другой высоте, посадка на любых аэродромах. Подготовка экипажей и всей эскадрильи тщательно контролировалась командованием. Каждый значительный полет подвергался разбору, выводы использовались для дальнейшего совершенствования уровня боевой готовности и мастерства экипажей. Подготовкой эскадрильи к выполнению специального задания занимались командующий армией



С. Я. Федоров

особого назначения комдив В. С. Хользунов, имевший опыт боевых действий в Испании, главный штурман ВВС комбриг А. В. Беляков, совершивший длительный беспосадочный перелет в составе экипажа В. П. Чкалова из Москвы в США, и другие крупные специалисты Военно-Воздушных Сил нашей страны.

В июне 1939 г. авиаэскадрилья в составе двенадцати самолетов вылетела с одного из аэродромов по маршруту Москва — Оренбург — Алма-Ата. С нами летели представители штаба, инженеры по эксплуатации, авиационные техники, мотористы по эксплуатации, вооружению, авиационному оборудованию и связи. На каждом самолете находилось четыре — шесть человек, а также имелось аварийное оборудование и запасные части. Самолеты загружались основательно. К тому же промежуточное расстояние до очередной посадки равнялось пределу дальности полета строем. Так как самолеты ДБ-3А еще были мало известны, руководство посадкой на аэродромах по маршруту осуществлялось командиром группы Г. А. Кулишенко. Он своевременно делал расчеты, производил посадку и затем лично принимал все самолеты эскадрильи. Выпускал самолеты на очередной маршрут также командир эскадрильи. Конечно, на каждом аэродроме оперативно проводился разбор перелета, проигрывался очередной маршрут, тщательно изучались кроки основного и запасных аэродромов.

Благодаря хорошей подготовке экипажей и оперативному руководству перелет прошел без происшествий и все экипажи прибыли в Алма-Ату по графику. На аэродроме нас встретил командир группы по обеспечению трассы Алма-Ата — Ланьжоу пол-



Г. А. Кулишенко

1938 г. он неоднократно объекты противника на самолете СБ. Будучи прекрасным летчиком, много раз в качестве лидера водил группы на боевые задания. Он хорошо знал аэродромы и условия полета по сложной трассе. Все наши летчики с большим вниманием слушали его рассказы о полетах в пустынной местности Западного Китая, об особенностях местных аэродромов, ориентирах, порядке роспуска группы при посадке и т. д. И все это было мастерски продемонстрировано Ф. П. Польшинным на практике вместе со всем личным составом авиаэскадрильи. Поскольку дальность полета самолета СБ, на котором он вел группу, была небольшой, Ф. П. Польшину приходилось производить посадку на заранее спланированном промежуточном аэродроме, взлетать на заранее подготовленном самолете и вновь вести группу до следующего аэродрома. Во время посадки лидера наша эскадрилья делала большой круг над аэродромом.

Конечно, сейчас кажется странным, что летчиков и штурманов, прошедших специальную подготовку, лидировали на трассе перелета. Но в то время это было необходимо, так как специальных карт для прокладки маршрута не было, метеорологическое обеспечение было примитивным, аэродромы, особенно запасные, представляли собой малозаметные, сливающиеся с местностью небольшие площадки с песчаным или галечным грунтом. В этих условиях полет за лидером не только был оправдан, но и служил гарантией успешного выполнения задания по достижению эскадрилей места назначения.

Лидер довел нас до Ланьчжоу (примерно 3 тыс. км по пря-

ковник Ф. П. Польшин. Организация специального командования трассы вызывалась необходимостью бесперебойной и своевременной доставки людей и грузов из СССР. В Китае на трассе перелета фактически не было никакого авиационного командования, оборудованных аэродромов, средств обеспечения полетов и подготовленных материально-технических средств. В этом состояли трудности, особенно при полетах тяжелых для того времени самолетов ДБ-ЗА, которые в Советском Союзе базировались на аэродромах с искусственной взлетно-посадочной полосой длиной 1200—1800 м.

Ф. П. Польшин к тому времени уже имел большой боевой опыт, приобретенный им в борьбе с японскими захватчиками. В 1937—

мой), дальше, до Чэнду, столицы пров. Сычуань, мы летели уже самостоятельно. Аэродром Чэнду, где базировалось в то время китайское летное училище (обучение в нем велось на английских самолетах «Бичкрафт»), фактически объединял несколько летных полей. На одно из них размером примерно 2000х2000 м мы и произвели посадку.

Нужно сказать, что представители правых кругов, особенно из местных реакционеров, всячески стремились воспрепятствовать нашему перелету и, видимо, вообще оказанию помощи Китаю со стороны СССР. Так, на аэродроме Аньси (Западный Китай) нам пришлось задержаться в течение 11 суток. Причина заключалась в том, что местные власти не давали пропуска в глубь территории Китая следовавшим с нами самолетам ЛИ-2, подозревая, что на них летели лица, направлявшиеся в Особый район '.

В Чэнду нас разместили на окраине города в одноэтажных зданиях барачного типа в 8—10 км от аэродрома. Здесь же находились столовая и службы обеспечения. Для поездки на аэродром нам были выделены два автобуса и грузовая машина. В первый же день командование нашей эскадрильи представилось председателю китайского Авиационного комитета (командующему авиацией генералу Хуан Чжэньцю). Он познакомился с боевым составом эскадрильи и представил нам своих помощников, командира китайской эскадрильи, которому мы должны были передать самолеты, коменданта аэродрома и других лиц.

Началась наша жизнь на территории Китая — в незнакомом городе, в незнакомой обстановке. Все для нас было непривычным, мы были оторваны от внешнего мира, от сообщений радио, от газет, так нужных каждому из нас. Каждый день нашего пребывания в Китае был наполнен напряженным трудом. Начинаясь он с раннего утра. Завтрак и выезд на аэродром. За короткое время наши экипажи оборудовали стоянки самолетов по всему периметру аэродрома. Техники соорудили каптерки, создали «классы» для занятий техникой, летчики и штурманы готовили наглядные пособия, схемы и многое другое. Постепенно мы обживали место нашего базирования. Аэродромное поле не имело искусственного покрытия; правда, грунт был очень плотный, а размеры поля позволяли производить взлет и посадку во всех направлениях.

В первый же день мы столкнулись с необычной для нас организацией полетов. Китайские летчики, инструкторы и курсанты авиационной школы взлетали и садились на аэродром с различных направлений, причем делалось это одновременно. На аэродроме в определенном месте было разложено полотнище в виде буквы «Т» белого цвета. Этот знак означал, что производятся полеты. Никто ими не руководил, и никаких флажков или других сигналов не применялось.



В перерыве между полетами

Разрабатывая меры по выводу самолетов из-под удара, мы учили китайский способ организации полетов. Был составлен четкий порядок выруливания для каждого экипажа, звена, с тем чтобы линии взлета не пересекались. Взлет проводился как бы веером справа налево. Такой порядок был наиболее целесообразным в случае боевой тревоги и для выхода из-под удара. При этом мы тщательно изучили прилегающий к аэродрому район. Самолеты заводили на расстояние 100—500 м от границ аэродрома, укрывая их маскировочными сетями и другими средствами камуфляжа. Самолеты были перекрашены под цвет местности. На ночь некоторые из них мы затаскивали по специальным деревянным настилам на болотистое место и даже сливали горючее. Ночью выход из-под удара не предусматривался, так как ни одного аэродрома, оборудованного для ночной посадки, в то время не было.

Японцы, видимо узнав о нашем прибытии в Китай, систематически осуществляли разведывательные полеты в район Чунцина и далее на восток. Подлетали они и к Чэнду, пытаясь разведать точное место базирования новых китайских бомбардировщиков. Во время пролета разведчиков личный состав рассредоточивался по границам аэродрома, прекращались учебные поле-

ты самолетов «Бичкрафт», аэродром замирал. Часто спасало то, что никаких сооружений, демаскирующих аэродром, не было. Боеприпасы и склады горючего представляли собой небольшие закамуфлированные холмики. После засыпки воронок аэродром с воздуха просматривался как обыкновенное поле, а японцы упорно искали «действующий» аэродром.

Во время нашего пребывания с июня 1939 по июнь 1940 г. в Китае находились две эскадрильи ДБ-3А (второй эскадрилей командовал Н. А. Козлов), две эскадрильи СБ и две эскадрильи истребителей И-15 и И-16. Их возглавляли летчики-испытатели С. П. Супрун и К. К- Коккинаки. Истребительные эскадрильи базировались на аэродромах Чунцина, в то время столицы Китая, и защищали его с воздуха.

Перед нами были поставлены две основные задачи: бомбардировка важнейших военно-промышленных объектов противника и обучение китайских летчиков и других специалистов полетам на советских самолетах с последующей их передачей китайской армии.

Подготовка китайских экипажей к боевой работе на бомбардировщике ДБ-3А явилась для нас новым делом. Мы не имели учебного варианта этого самолета, все машины были обычные, серийные. Правда, в штурманской кабине дублировались ручка управления и некоторые приборы. Но там не было сектора управления газом и других приборов, регулирующих работу щитков закрылок, шасси, топливных баков. В кабине находились еще магнитный компас, указатель скорости, высотомер, простейший авиагоризонт. Конечно, для проверки техники пилотирования опытных летчиков этого достаточно. Нам же предстояло готовить людей, не понимающих по-русски. К тому же мы не знали уровня их летной подготовки, физических данных и т. п.

Количество людей, прибывших в Китай, точно соответствовало боевому расчету, и никаких запасных экипажей или инструкторов у нас не было. Главной своей задачей мы считали участие в войне. Воевать и одновременно вести обучение — дело непростое. Советник по авиации П. Н. Анисимов поставил перед нами задачу составить учебную программу, выделить людей по каждому предмету и начать переучивание, считая это не менее важным, чем воевать.

Программа обучения включала теорию, изучение авиационной техники, учебные полеты, ввод в строй, создание экипажей, звеньев, боевую практику (бомбометание одиночно и по ведущему), обмен опытом.

Как я уже говорил, китайские летчики проходили обучение на иностранных самолетах типа «Бичкрафт». Это был биплан, несколько похожий на наш У-2, только меньших размеров, имевший скорость до 200 км. Самолет считался легким, а нам предстояло научить летчиков управлению тяжелым бомбардировщиком. Правда, некоторые летчики, в том числе вновь назначенный

командир эскадрильи майор Сюй, уже летали на самолете СБ. Но налет у них был небольшим, а перерыв в полетах составлял около года.

Китайцы всеми силами стремились как можно быстрее овладеть самолетом. Самым сложным, конечно, был этап летного переучивания. После соответствующей подготовки китайский летчик садился в переднюю кабину и совершал несколько ознакомительных полетов, держась за ручку штурвала, наблюдая за приборами. Наступал главный этап — взлет и посадка под руководством инструктора, находящегося в кабине штурмана.

Проще обстояло дело с подготовкой технического состава и членов летного экипажа — штурманов и стрелков-радистов. Постепенно мы привлекали их к совместным вылетам. Несмотря на очень напряженную работу, процесс переучивания и подготовки летного состава боевой эскадрильи (12 экипажей) проходил очень медленно и закончился только весной 1940 г.

Находясь в Чэнду, мы не получали советских газет, редко приходили и письма. А знать, что делается на Родине, было насущной потребностью каждого. В конце концов мы соорудили в одном из жилых помещений свой радиоузел. Энергичный, смысленный радист эскадрильи И. Г. Быстрое наладил регулярную связь с Родиной. Были подобраны младшие специалисты для ночных дежурств и приема сводок Москвы для областных и районных газет о внутренней и международной жизни Советского Союза. Утром Иван Григорьевич приносил мне эти сводки, и после завтрака, перед выездом на аэродром, проводилась политинформация. За все время пребывания в Китае мы ни разу не нарушили этот порядок. Позже, получая китайские газеты, мы с помощью переводчиков изучали их и критически оценивали информацию, преподносимую буржуазной печатью. Мы регулярно отмечали революционные праздники, проводили доклады, беседы, занятия на экономические, исторические и другие темы.

Партийные и комсомольские собрания проходили систематически. На собраниях обсуждались важные этапы нашей работы: боевые вылеты, переучивание китайских летчиков, подготовка к сдаче самолетов, совместные с китайскими летчиками боевые вылеты и т. д. Одним словом, привычная для нас жизнь по мере возможности не прекращалась и на китайской земле. Это сплачивало личный состав, делало более осмысленным наше пребывание в Китае.

Все наши группы в Китае подчинялись советнику по авиации П. Н. Анисимову, аппарат которого состоял всего из нескольких человек. В частности, его заместителем по бомбардировочной авиации был В. А. Картаков, по истребительной авиации — С. П. Супрун. У Анисимова работали начальник штаба, военный комиссар (в Китае он назывался заместителем советника по авиации).

П. Н. Анисимов был симпатичный, общительный офицер, су-

мевший за короткое время наладить связи и деловые отношения с китайским руководством и летчиками. Он часто бывал на аэродромах, беседовал с людьми, вникал во все дела. При этом он давал полную самостоятельность командованию эскадрильи, поощрял инициативу. Петр Николаевич принимал непосредственное участие в боевых действиях. Так, он совершал вылеты на вражеские объекты в составе боевого экипажа бомбардировочной эскадрильи ДБ-3А Н. А. Козлова. Вылеты эти проходили успешно, а его личное участие в полетах позволяло ему с большим знанием дела решать задачи по руководству добровольцами. Во время Великой Отечественной войны П. Н. Анисимов умело руководил авиационными соединениями, заслужил звание генерал-майора авиации, за подвиги в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками награжден многими орденами и медалями Советского Союза.

Его помощник по бомбардировочной авиации В. А. Картаков прошел летную подготовку на самолете СБ. С поступлением в Китай эскадрильи ДБ-3А он много внимания уделял овладению этой машиной, ежедневно занимался вместе с летным и техническим составом, сдавал нашим инженерам зачеты и в конце концов стал вылетать самостоятельно. Он заслужил большое уважение летчиков бомбардировочных эскадрилий. В Великую Отечественную войну В. А. Картаков стал командиром авиаполка, позднее командовал авиацией округа, получил звание генерал-лейтенанта авиации.

С. П. Супрун в качестве заместителя советника по истребительной авиации находился в Чунцине, где базировались две эскадрильи истребителей под его командованием. Японцы часто нарушали воздушное пространство временной столицы гоминьдановского Китая, совершая массированные и разведывательные полеты преимущественно ночью и в сумерки. Супрун летал на истребителе И-16 конструкции Н. Н. Поликарпова. Это была очень хорошая для того времени машина, маневренная, с большим обзором.

Воевал С. П. Супрун самоотверженно, не было ни одного боевого вылета на перехват японских самолетов и прикрытие города, в которых бы он не участвовал. За боевые заслуги в Китае С. П. Супруну было присвоено звание Героя Советского Союза. В начале Великой Отечественной войны С. П. Супрун сформировал 401-й истребительный авиационный полк из летчиков-испытателей и летчиков-инспекторов ВВС. На новых скоростных и высотных самолетах А. И. Микояна и М. И. Гуревича МИГ-3 он участвовал в воздушных боях на Западном фронте и спустя некоторое время погиб. 22 июля 1941 г. он посмертно получил вторую Звезду Героя.

Во время пребывания в Китае мне запомнился своими деловыми качествами начальник штаба главного военного советника П. Ф. Батицкий. Волевой, энергичный, распорядительный, он

очень оперативно, со знанием дела принимал решения в самых сложных ситуациях. Для П. Ф. Батицкого были характерны четкая постановка задачи, сроков и организация контроля за ходом ее выполнения. При этом он полностью доверял тем, кто понимал задачу и правильно организовал ее выполнение, оказывал постоянную поддержку. В Великой Отечественной войне П. Ф. Батицкий был командиром ряда войсковых соединений, затем стал Маршалом Советского Союза, главнокомандующим войск ПВО страны.

Каждая эскадрилья базировалась на своем аэродроме (в Чэнду их было семь). Все жили по общему установленному распорядку, проводили занятия по изучению театра боевых действий и подготовке экипажей к боям.

Нам было известно, что в Китае находились волонтеры из других стран (американцы, немцы, англичане, французы). Были они и в Чэнду. Чем конкретно они занимались, мы не знали. За время пребывания в Китае я и мои товарищи не могли припомнить случая, чтобы эти люди совершали боевые вылеты, хотя их «служба» щедро оплачивалась. Жили они в роскошных особняках, имели личную прислугу, пользовались правом отпуска на продолжительное время и многими другими привилегиями. Китайское командование, в частности генерал Хуан Чжэньцю, начальник Авиационного комитета, и другие не видели в этом ничего противоестественного.

Мы были сплоченным коллективом, прибывшим для определенной цели,— помогать народу в войне. С первых же дней мы готовились к выполнению боевых задач.

Иногда складывалось странное положение. Китай вел национально-освободительную войну, а мы, советские добровольцы, уговаривали китайское начальство, чтобы нам дали боевое задание. Решение вопроса всячески оттягивалось со ссылками на то, что нет данных о противнике. Гомиьндан, лично Чан Кайши и особенно его жена, которая шефствовала над Авиационным комитетом, на деле проводили политику антикоммунизма, блокировали Особый район Китая и препятствовали ведению скольконибудь активных боевых действий против японских милитаристов.

Нам казалось, например, чудовищным, что генерал Хуан Чжэньцю, командующий китайской авиацией, за время нашего пребывания в Китае смог дважды вылететь на отдых в свою резиденцию на юг, в Сянган, при этом ему официально разрешался полет через территорию, оккупированную японской армией в районе Гуанчжоу. Конечно, делалось это не без ведома и согласия той же мадам Чан Кайши и других руководителей страны. Трудно было получить военную информацию о положении на фронтах, об авиации противника. Многие от нас скрывали, нас откровенно обманывали, снабжая заведомо неправильными данными о состоянии аэродромной сети (запасных аэродромов), на-

личии топлива, боевых припасов, о транспортных возможностях аэродромов и др. В Китае, как мы убедились, действовало немало шпионов, которые постоянно информировали японское командование о положении дел.

Несмотря на все это, наши летчики провели несколько удачных боевых операций. Так, после тщательной подготовки две эскадрильи ДБ-3А в сентябре 1939 г. осуществили первый массированный налет на аэродром Ханькоу.

Захватив Ухань в октябре 1938 г., японцы превратили его в крупную авиационную базу для налетов на внутренние районы Китая. После сосредоточения наших авиационных групп в Чунцине (истребители) и Чэнду (бомбардировщики) японцы начали проводить ночные налеты на эти города и близлежащие аэродромы, как правило, только в лунные ночи и большими группами. Ни аэродромы, расположенные в районе Чэнду, ни сам город не имели никакого прикрытия. Поэтому налеты японских бомбардировщиков в этот район проходили совершенно безнаказанно.

Для полетов в район Чунциня японцы использовали самолеты СБ-95 и СБ-96. Самолет СБ-95 («Юнкерс-52») имел три мотора «Хорнет» по 575 л. с, экипаж из пяти человек, максимальную скорость 260 км в час, запас горючего на 5—6 часов полета, потолок — 5000 м, бомбовую нагрузку—1100 кг, вооружение — пять пулеметов. Несколько лучшим по своим качествам был бомбардировщик СБ-96. Этот самолет имел два мотора «Райт-Циклон» по 650 л. с, экипаж из 5—7 человек, максимальную скорость— 330 км в час, запас горючего на 10 часов полета, рабочий потолок — 6900 км, бомбовую нагрузку—1000 кг, вооружение из 5 пулеметов.

Вылеты в район Чэнду осуществляли преимущественно самолеты СБ-96, имевшие дальность полета около 3 тыс. км. Летали они только в лунные ночи на высоте 4—5 км в строю девяток. Для тактики японцев были характерны шаблонные приемы. Например, после сообщения постов ВНОС о появлении японских бомбардировщиков мы уже знали, что через 30—40 минут они пройдут в районе Чэнду на запад, в горы. В лунные ночи полет вражеских самолетов четко просматривался с земли. Слетанность японских летчиков была хорошая, девятки шли на расстоянии 200—300 м друг за другом. Были ночи, когда на Чэнду совершали налет одновременно 45—72 самолета противника, т. е. 5—8 девяток. Характерным был строй японских бомбардировщиков «тупой клин». Спустя 10—15 минут самолеты шли обратным курсом на восток. Заход на цель — аэродром, где находились наши самолеты,— был очень точным. Первая группа производила прицельное бомбометание и сбрасывала 10—12 САБов² яркого свечения и зажигательные бомбы. Все те, кто находился на аэродроме, чувствовали себя неуютно, казалось, просвечивают даже травинки на земле. Остальные группы бомбардировщиков сбрасывали бомбы на освещенную цель. Бомбометание было се-

рийным, по команде ведущего, преимущественно ЮО-килограммовыми бомбами. Применяли японцы бомбы и более крупных калибров — 250 и 500 кг, но это случалось редко. Иногда не все бомбардировочные группы японцев бомбили одновременно, некоторые продолжали полеты по большому кругу, видимо выискивая более «выгодную» цель или ожидая демаскировки района аэродрома пожарами и взрывами.

В дни предполагаемых налетов японцев распорядок нашей работы менялся. С наступлением темноты мы группами собирались на высотах вокруг аэродрома, технический состав находился вблизи боевых машин. Они расставлялись так, чтобы одна бомба или взрывная волна могла поразить только один самолет. Даже серия бомб не могла накрыть более одного-двух самолетов. Расположение самолетов по границе аэродрома было лучшей гарантией того, что они уцелеют.

После первого налета нам казалось, что мы понесли значительный урон в самолетах и людях. Как выяснилось, японские летчики, используя плотный боевой порядок и широкий фронт перелета девяток, выбирали точку прицеливания в центре аэродрома, при этом поражали в основном летное поле и основательно повреждали его. После бомбежки мы насчитали 300—500 и более воронок, каждая примерно 3—4 м глубиной и 4—6 м диаметром.

Нам, не испытавшим до того времени войны, казалось, что аэродром невозможно восстановить. Но китайское командование, зная тактику вражеских самолетов, в лунные ночи, когда предполагались налеты, сосредоточивало в районе аэродрома до 3—5 тысяч китайцев, объединенных в группы по 200—400 человек. Эти люди находились в 1—2 км от границ аэродрома в ожидании окончания налета, продолжавшегося несколько минут. По соответствующей команде коменданта аэродрома они приступали к восстановлению летного поля. Процесс работы вызывал у нас восхищение. Материал для засыпки воронок (галька, песок) кучами был насыпан по границе аэродрома. Китайцы один за другим несли на коромыслах низко подвешенные плетеные корзиночки, наполненные песком или гравием, и методично засыпали воронку за воронкой. Они придерживались определенной системы; одна группа насыпала слой гравия в 10—15 см, за ней другая насыпала песок, затем грунтовка и вновь гравий. И это все под монотонное, заунывное «и! э! и! э!» (раз! два!) Последствия бомбардировки ликвидировались быстро. Через какие-нибудь два-три часа все воронки на аэродроме были заровнены, утрамбованы, а аэродром готов к полетам.

Конечно, все это реализовалось благодаря наличию большой массы людей, оторванных от своих повседневных забот по хозяйству. Эти люди, очень дисциплинированные, постоянно находились в установленных местах и четко выполняли команды коменданта и его помощников.

> Систематические налеты японских бомбардировщиков на Чэнду и его окрестности вызвали необходимость выяснить, где они базируются, откуда производят налеты. В конце концов было установлено, что основная масса японских бомбардировщиков сосредоточена на аэродроме Ханькоу.

Как известно, в 1937—1939 гг. основными бомбардировщиками китайской авиации были советские самолеты СБ. С самолетами СБ японская авиация столкнулась в прошлых боях. Самолеты же ДБ-3А японцам были неизвестны. Они были уверены, что китайская авиация не достанет до основных авиационных баз Японии на китайской территории, так как удаленность их от мест базирования составляла примерно 1200—1500 км.

Каждому из нас хотелось на деле доказать, что китайская авиация не только существует, но и способна нанести удар в глубине расположения противника. И особенно важной представлялась нам цель — авиабаза Ханькоу.

...Полет совершался днем. Для соблюдения секретности была запрещена радиоинформация, радиостанция включалась на прием только у ведущих групп. Высота над целью 8700 м. Наши группы появились над Ханькоу неожиданно. На аэродроме в четыре ряда, крыло к крылу, стояли японские бомбардировщики. Наши самолеты произвели прицельное бомбардирование в плотном строю клином 100-килограммовыми фугасными, осколочно-фугасными и зажигательными бомбами с интервалом 1—2 секунды. Бомбежка прошла очень удачно. По наблюдению экипажей, большинство бомб разорвалось непосредственно на стоянках самолетов, от взрывных волн их раскидало в разные стороны, многие загорелись.

Небезынтересны сообщения некоторых иностранных агентств о налетах на авиационную базу Ханькоу отряда дальних бомбардировщиков, приведенные в книге писателя И. К. Тельмана:

«Сообщение агентств „Юнайтед Пресс“, „Сентраль Ньюс“ о неожиданном налете на аэродром Ханькоу: „Вылетев со своей базы, расположенной в Западном Китае, отряд бомбардировщиков достиг Ханькоу... Уничтожено и сильно повреждено 64 японских самолета... Во время бомбардировки убито 130 и ранено 300 человек из летно-технического состава. Пожар бензохранилищ продолжался свыше 3 часов"»³.

Газетные телеграммы приводили потрясающие подробности бомбардировки воздушной крепости японцев под Ханькоу, разгрома отборных японских эскадрилий. По сведениям, полученным из других источников, 96 самолетов противника были полностью уничтожены или получили сильные повреждения.

Противовоздушная оборона японцев включилась в бой с большим опозданием. Несколько истребителей стали догонять наши самолеты уже после того, как они легли на обратный курс и находились на 500—700 м выше их. Заградительный огонь противника практически не ощущался.



Могила Г. А. Кулишенко в Ваньсяне

В дальнейшем наши бомбардировщики совершили несколько удачных вылетов в глубокий тыл противника.

Подготовку к полету было трудно скрыть. Обсуждение задания, определение цели и других моментов предстоящего полета было достоянием многих лиц китайского штаба. В комнатах, расположенных на первом этаже, отсутствовали даже стекла на окнах.

Мы старались оградить себя от неожиданностей, неоправданных потерь, тщательно разрабатывали планы полетов. Учитывалось буквально все: погодные условия, состояние и тактические возможности самолетов, их загрузка, строй на маршруте (отвлекающий полет, полет с изломанной линией), заход на цель со стороны солнца и др. Для обеспечения скрытности налета применялись определенные приемы. Наметив для бомбежки ряд целей, часто расположенных далеко друг от друга, мы одновременно договаривались о возможных запасных объектах. Все это связывалось с прогнозом погоды, и не назначалось точной даты вылетов. В результате бомбовые удары были всегда неожиданными для врага. Мы наносили ощутимый урон противнику и избегали излишних жертв.

У японцев в то время на вооружении были истребители И-96, И-97 (с неубирающимися шасси) и недавно появившиеся самолеты И-98. В одном из налетов на Ханькоу я участвовал в качестве штурмана экипажа и на высоте примерно 8000—8200 м видел японские истребители, встречавшие нашу группу. Отдельные истребители и даже небольшие группы имели очень оригина-

нальную окраску: оранжевую, черную, голубую или пятнистую. У некоторых на бортах красовались какие-то крупные опознавательные знаки. Как потом выяснилось, это были самолеты японских асов. Внезапность и большая высота полета наших бомбардировщиков не позволяли более или менее значительному количеству японских истребителей атаковать нас над целью.

Полеты на объекты, расположенные в глубоком тылу противника, велись непрерывно. Газета «Правда» 15 октября 1939 г. писала: «Бомбардировкой уничтожено много японских самолетов, не успевших подняться в воздух. На японских военных складах вспыхнул большой пожар, продолжавшийся в течение трех часов». И далее: «По дополнительным сведениям, со слов очевидцев, стало известно, что китайская авиация во время налета на Ханькоу 14 октября уничтожила по меньшей мере 36 японских самолетов»⁴.

Во время этого налета отдельным японским истребителям удалось атаковать наших бомбардировщиков над целью. В завязавшемся воздушном бою было сбито несколько японских истребителей.

Сдав самолеты китайским летчикам, мы какое-то время находились в стране в качестве дублеров-инструкторов. Принявший нашу эскадрилью майор Сюй часто откровенно делился с нами впечатлениями о войне. Он в открытую говорил, что китайское командование не хочет вести активные боевые действия против японцев, опасаясь потерь самолетов.

После окончания переучивания китайское командование не стремилось поддержать летные экипажи в боевом состоянии. Не планировались и не проводились тренировочные полеты (взлет, полет по маршруту, бомбометание). Ввиду отсутствия барокамер не осуществлялись тренировки для высотных полетов.

Примерно в ноябре 1939 г. меня назначили комиссаром всех советских летчиков-добровольцев (официально — заместителем советника по авиации) и одновременно начальником штаба при советнике по авиации. В этой должности я отвечал за политическое просвещение, планирование и организацию боевой работы всех авиаторов, вел оперативный учет.

Простые китайские люди, которые окружали нас и работали вместе с нами, проявляли к нам чувства уважения и благодарности за оказываемую помощь. С ними мы находили полное взаимопонимание. У нас не было за это время ни одного инцидента с простыми китайцами.

Нам запомнились наиболее характерные случаи заботы китайцев. В холодные осенне-зимние дни мы просыпались от тепла специально поставленных в комнату жаровень с разогретыми древесными углями. Дело в том, что в оконные рамы вместо стекол вставлялась марля, поэтому температура помещения без обогрева была та же, что и на улице. В отдельные же дни температура воздуха достигала 4—8° тепла, а иногда падала и до

нуля. Китайцы до рассвета разогревали докрасна металлические чашеобразные жаровни с древесным углем и бесшумно занесли их в комнаты.

Общение с китайским персоналом было, конечно, своеобразным. Языка мы не знали, попытка изучить китайский язык не всем удавалась. Мы объяснялись жестами, мимикой, отдельными заученными словами. Китайцы очень трудолюбивый народ, мы их почти не видели отдыхающими. У них всегда полно дел: они убирали помещения, меняли белье, стирали, гладили, готовили древесный уголь, убирали территорию — и все это без каких-либо команд, по заранее заведенному порядку.

Однажды был такой случай. Обычно за 15—30 минут до завтрака нашего врача Н. В. Чугунова приглашали в столовую для взятия пробы. Он выполнял свою обязанность, вместе с нами завтракал и выезжал на аэродром. На этот раз спустя примерно 30—40 минут после приезда неожиданно на аэродроме появилась легковая автомашина и повар нашей столовой. Нас это удивило. Оказывается, несколько наших людей не позавтракали. Учет на раздаче пищи был простейший: на подоконнике стояло два высоких стакана, в одном из них находились палочки длиной 250 мм. При выдаче пищи повар перекаладывал эти палочки из одного стакана в другой. И вот после окончания завтрака, когда все ушли, он обнаружил, что в стакане осталось несколько палочек. Обеспокоенный повар поспешил на аэродром, чтобы накормить этих товарищей. Конечно, после этого случая мы не допускали таких промахов.

Самое теплое чувство вызывало трудолюбие простых китайцев. Мы восхищались терпением крестьян, обрабатывавших свои крошечные рисовые поля, перебиравших руками каждую горсть земли. Причем целый день вместе со взрослыми работали дети. В городе с раннего утра до наступления темноты мастеровой люд не покидал свои места в узких улочках. С рассветом вся улица с обеих сторон превращалась в сплошной ряд маленьких магазинов и мастерских — гончарных, слесарных, деревообделочных, портняжных, чеканщиков по металлу, вышивальщиков шелком и т. д. Во многих из них трудились в основном дети. Зрелище вышивального цеха вызывало жалость. На маленькие станочки типа мольбертов натягивался белый атлас, и по нему цветными шелковыми нитками 8—12-летние дети вышивали драконов, бытовые сцены, восходящее солнце, птиц и т. д. Конечно, никакой охраны труда не было. Склоненные над станочками дети в полутьме выводили прекрасные узоры. Мы не видели китайцев читающих, отдыхающих, не видели смешанных групп (мужчины, женщины). Все это не касалось торговцев и купцов, разъезжавших на рикшах с огромными кожаными чемоданами.

Очень интересны китайские праздники. Они выпадали редко, и к ним готовились заранее. В праздники народ одевался почище — в те же халаты, но понаряднее. Женщины накануне несли

с рынков и из магазинов что-нибудь повкуснее — например кусочек мяса (100—150 г), подвешенный на маленькую деревянную палочку. Вид женщины как бы демонстрировал: вот, мол, в каком недостатке мы живем. Позднее мы поняли — простые китайцы жили в бедности. В основном они питались отварным рисом, заправленным какой-нибудь травой.

Как известно, китайская кухня славится множеством блюд, одно из них — утка по-пекински. Копченые или вяленые утки украшали витрины магазинов. Но простым людям, видно, они не были доступны.

Любой праздник не обходился без факельного шествия. Это своеобразный обряд. Все делали изящные бумажные фонарики из цветной бумаги, зажигали маленькие свечи и шествовали с ними по улицам. Красочное зрелище.

Во время нашего пребывания в Китае мы почти не слышали песен, не видели танцев, массовых веселий. В стране царил произвол, насилие. В Чэнду и других городах можно было видеть подвешенных на дыбу мужчин.

Автомобильный транспорт в Китае — крайне редкое явление, основной способ передвижения для тех, кто побогаче, — на рикше или в паланкине. Между двумя 3—3,5-метровыми бамбуковыми палками сооружается небольшое кресло со спинкой, подножником, подлокотниками, и на нем восседает какой-нибудь толстый китаец, с самодовольным видом вззирающий на толпу. Иногда он покоится под легким навесом, защищающим от солнца и дождя. Два жалких рикши тащат его на своих оголенных плечах.

Разного рода поклажу китайцы перевозили на одноколесных тачках. Огромную в 200—250 кг свинью со связанными ногами они везли десятки километров. Иногда ребятишки мал мала меньше вместе со взрослыми впрягались в двухколесную телегу на резиновом автомобильном ходу. Может, это семья во главе с отцом или старшими братьями, а может, артель, нанятая разбитным китайским купцом. Груз бывал огромным — по объему 2—3 куб. м, а по весу, видимо, не менее тонны. И вот пять — девять человек тянули за специальные лямки эту тележку по дороге. Одевались китайцы очень примитивно: короткие штаны, веревочные сандалии, маленькие жилеты, куртка, за поясом вафельное полотенце, без головных уборов. Дети только в трусиках и босиком.

Нас нередко поражали безразличное отношение к судьбам простого народа власть имущих, а также вычурная роскошь, безделье и мотовство купцов, промышленников и других богачей.

В жестокой революционной схватке китайский народ завоевал свободу, установил народную власть, вступил на путь социалистического переустройства. Огромная бескорыстная помощь была оказана ему нашим правительством, советскими войнами, разгромившими на Дальнем Востоке японскую Квантунскую армию, освободившими значительную часть территории Северо-

Восточного Китая от ига японских милитаристов. Советские летчики считали своим долгом помочь китайскому народу в борьбе с японскими захватчиками.

Мы глубоко скорбим о людях, которых потеряли в боях за освобождение китайского народа. В одном из бомбардировочных налетов на Ханькоу самолет командира авиаэскадрильи Г. А. Кулишенко был поврежден, а сам он получил смертельное ранение. Он мужественно до последней минуты командовал эскадрильей, выполнил задание и на подбитом самолете, истекая кровью, долетел до г. Ваньсяня на Янцзы. Спасая экипаж и самолет, Кулишенко произвел посадку на воду. Это — редчайший случай в летной практике. Самолет приводнился с убранными шасси в 100—150 м от берега, напротив Ваньсяня. После посадки пилот успел выпустить шасси и самолет стал на дно реки. Сам Кулишенко погиб и был похоронен в Ваньсяне. Самолет был поднят и введен в боевой строй. Имя Кулишенко и его подвиг в бою за национальное освобождение Китая стали легендой. Он стал народным героем, названным китайским народом Кули Шэн.

Коротко об авторе. С. Я. Федоров (род. в 1910 г.)—генерал-лейтенант авиации в отставке, заслуженный работник культуры РСФСР, член КПСС с 1932 г. После окончания военной школы ВЦИК служил комиссаром эскадрильи тяжелых бомбардировщиков. В 1939—1940 гг. находился в Китае в качестве комиссара авиаэскадрильи, затем комиссара всей группы советских летчиков-добровольцев и одновременно начальника штаба советника по авиации. Участник Великой Отечественной войны: сначала комиссар авиационной дивизии, затем комиссар 1-го гвардейского авиакорпуса дальнего действия; совершил 50 боевых вылетов в тыл противника. После войны окончил Военно-политическую академию им. В. И. Ленина, занимал различные командные должности в ВВС Советской Армии. С. Я. Федоров избирался делегатом XIX и XX съездов КПСС.

¹ На основании соглашения о создании единого фронта, КПК объявила о прекращении борьбы с гоминьданом и переименовала руководимый ею район Китая в Особый район Китайской республики (Пограничный район провинций Шэньси, Ганьсу и Нинся). Главные силы Красной Армии в северной части Шэньси были преобразованы в 8-ю армию под командованием Чжу Дэ. КПК сохранила за собой руководство 8-й, созданной в конце 1937 г. Новой 4-й армией и органами власти в Особом районе.

² САБ — светящаяся авиационная бомба.

³ И. К. Тельман. Кули-шен, или Невыдуманная легенда. М., 1964, с. 57.

⁴ Там же, с. 75.

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Абрамов А. 318
 Абрамов П. Т. 119
 Агафонов 272
 Акимов В. М. 25, 63, 99, 100, 106, 201
 Аксенов М. Ф. 50, 284, 294, 297, 318
 Алабугин Ф. И. 50, 284, 294, 296, 304, 318
 Александренко И. А. 261, 338
 Алексеев В. Д. 338
 Алексеев В. И. 61, 62, 106, 198
 Алексеев Д. 338
 Алексеев Н. А. 358
 Алексеев П. Н. 318
 Алкснис Я. И. 120, 282
 Аллен Г. см. Примаков В. М.
 Алтунин 330, 332, 334
 Андреев см. Хрюкни Т. Т.
 Андреев, летчик-истребитель 78, 123
 Андреев, летчик-бомбардировщик 192
 Андреев, авиатехник 283
 Андрианов Г. 20
 Анисимов А. 61, 196
 Анисимов П. Н. 9, 363—365
 Аносов 30
 Антоненко С. 15, 17, 18
 Афанасьев В. Р. 50, 284, 294, 318
- Баграмян И. Х. 309
 Багрецов Б. 23, 34, 35, 49, 198, 208, 319—321
 Байдуков Т. Ф. ;194
 Базь Г. И. 327
 Баранов 94, 95
 Басов Н. М. 288, 292, 296, 318
 Баталии см. Рычагов П. В.
 Батицкий П. Ф. 6, 365, 366
 Бдайциев 53, 280, 355
 Белицкий Г. И. 17, 20
 Белолипецкий С. С. 243, 352
 Беляков А. В. 194, 359
- Беляков В. 338
 Березкин М. Ф. 282
 Беспалов 30, 136, 243
 Благовещенский А. С. 9, М, 12, 37, 39, 48, 55, 57, 59, 64, 66-71, 74, 76—79, 85, 86, 88, 89, 94, 128—135, 139, 143, 146—149, 167, 174, 175, 189, 235, 239—244, 270
 Блохин С. В. 326
 Блюхер В. К. 3, 156, 180
 Богатырев Ф. И. 98, 237
 Богдан В. М. 23, 300, 318
 Большаков 85
 Бондаренко В. В. 265, 339
 Боровиков О. Н. 12, 233, 237, 238
 Вородай В. 37, 169
 Воронин Б. А. 13, 14
 Воронин М. М. 3
 Вруслицын М. 219, 225
 Вуденный С. М. 103, 282
 Бурдыжин 120
 Бушин 53
 Буянский Н. Н. 193, 494, 196
 Быстров И. Г. 364
- Ван, начальник авиашколы, 20, 24
 Ван, летчик 129
 Ван, инженер 37, 342
 Ван Ли 188
 Ван Си 26, 208, 214, 270
 Васильев 184, '186, 188
 Вдовин 37, 207
 Велигуров Г. 219, 221, 224
 Венявский 325
 Ветлужинский И. Д. 51
 Вешки 64
 Вихорев А. И. 192, 193
 Владимиров Е. 156, 169, 170
 Вовна П. 259, 260
 Воробьев 12, 53
 Воронин С. С. 50, 284, 294, 318

- Воронцов, граф 174
Ворошилов К. Е. 103
Вязников А. М. 23, 204, 292—294, 318
- Гаврилин 330—332
Гагарин Ю. А. 318
Гайдаренко С. С. 12
Галаган А. 350
Галин см. Блюхер В. К.
Гамарник Я. Б. 120, 282
Гитлер А. 153, 353
Глазырин 327—329
Глебов 171
Го Можо 10, 14
Гордов В. Н. 243
Горький А. М. 311
Григорьев М. Ф. 20, 250
Гридин 170
Гризодубова В. С. 193
Грисенко А. И. 48
Грицевец С. 48, 243
Громов М. М. 194, 196
Грязнов 51
Губенко А. А. 11, 12, 48, 89—91, 162, 163, 170, 239, 240, 243—246
Гуковский 284
Гулин Е. И. 284, 294, 318
Гуревич М. И. 365
Гурлей Ф. 12
Гуров И. 12, 53, 179, 341
- Давыдов П. 339
Дадопов В. 37, 75, 133, 160
Данилин С. Д., штурман 194
Данилин, летчик 330
Дегтяренко 358
Демидов 48, 64
Денисов С. М. 23, 47, 204, 283, 288, 292—294, 348
Доброгаев П. 20
Добыш Ф. И. 8, 30, 83, 84, 117, 118, 182, 183, 191
Долгов 98
Домнин 338
Достоевский Ф. М. 235
Дратвин М. И. 26, 29, 30, 45, 105, 116, 117, 126, 128, 202
- Душин А. 3, 10, 48, 120, 134, >137, 138, 150, 243
Душкин И. 51
- Евсеев В. К. 61
- Жаворонков А. И. 23, 318
Жеребченко Ф. Ф. 99, 239, 328
Жигарев П. Ф. 9, 26—30, 36, 45, 65, 85, 95—98, 108—110, 112, 114, 116, 117, 143, 155, 207, 229, 239, 249, 250, 255, 271, 293, 309, 337, 345
Жукотский В. П. 48, 64—66, 123, 124, 127
Журавлев П. М. 68, 89, 118
Журавлев, летчик 324
- Завгородный 330
Завьялов А. 19
Залевский А. 60, 61, 138, 140, 183, 198, 330
Захарков Г. К. 50, 284, 294, 318
Захаров Г. Н. 11, 48, 85, 86, 91, 146, 239, 241, 270—272
Зверев В. В. 12, 233, 235, 238
Зезюлин Н. Д. 50, 305—308
Землянский В. Д. 10, 23, 50, 197, 202, 261, 319, 320, 352
Зннгаев А. С. 48, 85, 88, 147, 148, 242
Зуб Н. 219, 220
Зубков 219, 221
- Иванов 18
Иванов, летчик 241
Ивановский В. П. 284, 318
Ивашутин П. И. 192, 193
Изотов В. И. 288
Ильющин С. В. 355, 358
Иоффе З. А. 51
Ишченко Н. 24, 183, 323, 324, 327
- Каваниси Есихиро 354
Каверзинов 199, 217
Казаков 123
Казаченко 48, 64
Калинин М. И. 218, 244, 318
Калинин, летчик 20

- Калинушкин М. 193
 Калягин А. Я- 6, 13
 Каманин Н. П. 282
 Камонин В. 260, 2&1, 338—340, 348
 Капица М. С. 14
 Карпенко Г. 23, 47, 207, 210, 211
 Картаков В. А. 355, 364, 365
 Кидалинский Н. М. 7, 8, 30, 105, **107—110**, 112, 114, 185—187, 201, 203
 Кизельштейн М. 12, 297
 Китаев К. 280
 Кица 340
 Клевцов В. И. 23, 32, 44, 46, 51, 204, 206, 207, 210, 283, 287, 291, 318
 Ковалевский А. 195
 Ковалев 284
 Коврыгин А. 30, 128, 130
 Козлов И. И. 8, 30, 105, 117, 118, 186
 Козлов Н. А. 363, 365
 Козлов Н. Г. 10, 13, 37, 151, 180
 Коккинаки В. К. 61, 194, 196
 Коккинаки К. К. 11, 13, 53, 353, 354, 357, 363
 Колокольцев М. 20
 Кольцов М. 29, 58
 Комин 283
 Кондратюк 354
 Конев 64, 128, 130
 Константинов С. П. 31, 54
 Копен И. И. 195
 Корниенко 354
 Коростеле» 120, 121
 Коротаев В. 350
 Корчагин А. К. 10, 50, 281, 282, 284, 294, 297, 318
 Коршунов Ф. М. 51, 100—102, 325
 Косарев А. В. 282
 Костин 207
 Кот П. 322
 Котов, авиатехник 101—103, 325
 Котов, летчик 256, 263, 264
 Кочерга А. К. 23, 284, 318
 Кочин 283
 Кравченко Г. П. 11, 12, 37, 47, 75, 77, 157, 179, 180, 239—241, 243—247
 Краснов А. 112
 Красовский С. А. 242
 Кудряшов П. 114, 118
 Кудымов Д. А. 8, 13, 119, 120, 132, 136
 Кузнецов, летчик-бомбардировщик 117
 Кузнецов, летчик-истребитель 120
 Кузьмин В. И. 23, 318
 Кузьмин П. 15, 21
 Кукушкин 161
 Кулешин Д. 12, 342
 Кулишенко Г. А. 11, 12, 14, 52, 53, 355—360, 370, 374
 Кули Шэн см. Кулишенко Г. А.
 Кун Сянси 28, 29, 54
 Купцов В. 147
 Купчинов А. 23, 34, 44, 50, 197, 205, 208, 322
 Курдюмов В. 25, 63, 64, 106, 109, 121, 200
 Куримото Тосики 354
 Курин А. Г. 50, 284, 294, 296, 318
 Кухаренко А. 125
 Кытманов И. С. 50, 261, 294, 296, 297, 303—305, 318
 Кюнг Н. Ф. 318
 Лакеев И. 51
 Лакомов Г. 23, 199, 207, 212, 217
 Ласточкин (псевд.) 223
 Лебедев А. 342, 348
 Лебедев В. С. 103, 195, 322
 Левада см. Козлов Н. Г.
 Левин 341
 Лелюшенко Д. Д. 243
 Ленин В. И. 81, 172, 247, 252, 280, 314, 315
 Ли, летчик 122, 123
 Ли, начальник авиабазы 311, 312
 Либкнехт К. 81
 Литвинов Н. 105, 118, 318
 Л о 74, 122, 123, 127
 Локтионов А. Д. 50, 105
 Лужецкий 283
 Лукиенко П. 192
 Лунин-Кокарев 330
 Лысункин А. И. 48, 175, 341, 352
 Любомудров Н. М. 261, 335—337, 340, 342, 345

- Люксембург Р. 81
 Люхтер Т. С. 294
- Ма Чжуин 17, и9
 Маглич 100, 102
 Мазуха И. 261, 338, 339, 348
 Максменко 219
 Мамонов 20
 Мануйлов 120
 Мао Панчу 31, 87, 107, 108, 109, 116, 117, 255
 Мао Цзэдун 314
 Маркелов Е. Н. 318
 Маркидонов 283
 Марков А. 330, 332, 333
 Марченков М. Н. '12
 Матвеев Н. 153
 Мачин М. Г. 8, 30, 105, 106, 118, 186, 189
 Мизерский Т. 20, 21
 Микигин 30
 Микоян А. И. 365
 Минамиго Сегеаки 354
 Михайлов 171, 354
 Москаль 225
 Муравьев П. 53, 105, 117, 118, 185, 189
 Мурзинов Н. 341
 Муссолини Б. 153, 195
 Муштаков А. Г. 294, 297
 Мэн 170, 176
- Найденко А. 20
 Немошкал 191
 Несмелов 30
 Нестеренко М. 55
 Нестеров П. Н. 89
 Никитин И. С. 310
 Никифоров 120, 137
 Николаенко Е. М. 12, 77, 151, 174, 177
 Никольский 66, 93, 94
 Новоселов Н. 118
 Нюхишин 30
 Нюхтилин В. Ф. 114, 117, 118
- Окулов В. А. 52
 Олехнович К. Ф. 108, 110–112, 114, 116
- Опасов К. 53, 154, 156, 161, 168–170
 Орлов Е. 175, 260, 341
 Орлов (псевд.) 223
 Осипенко П. Д. 193
 Осмоловский 358
- Павлов П. А. 3
 Павлов 102
 Пальчиков А. 348
 Панин П. 64, 65, 134
 Панченко П. 318, 342, 348
 Панюков 123, 127, 128
 Панюшкин 48, 64
 Першинов 196
 Песоцкий В. В. 12, 23, 318
 Петров В. 41, 42, 46, 53, 204, 217, 283, 287
 Петухов С. П. 105, ПО, 111, 114, 117, 188, 190
 Плотников 3. 37, 165
 Поликарпов Н. Н. 365
 Политикин А. 325
 Польшин Ф. П. 7–10, 12, 13, 15, 39, 53, 92, 108, 189, 193, 198–200, 202, 204–213, 217, 218, 239, 291, 295, 319, 320, 322, 325, 351, 360
 Поляков В. 338
 Поповец А. Г. 23, 318
 Примаков В. М. 60, 104
 Прокофьев Г. М. 7, 185, 201, 203
 Прокофьев Я. П. 10, 23, 32, 33, 44, 192, 193, 198, 218, 319, 320, 335
 Прянишников 195
 Пуганов А. 284, 294
 Лузин 192
 Пумпур 119–(122
 Пунтус И. Г. 48, 64, 65, 133, 136, 144, 243
 Пухов Н. П. 243
 Пушкин А. И. 10, 98, 100, иО2, 219, 220, 231
 Пын Мин 10, 13, 14
 Пышно 320
- Разгулов А. Н. 23, 318
 Разоренов А. 22
 Раков И. 339, 348

- Раскова М. М. 192, **193**
 Рахманов А. С. 12, 53
 Резинка 53, 356
 Резцов П. 70
 Ремизов С. 64, 120, 123
 Ровнин 170
 Рубашкин 259
 Рулев А. 341
 Румянцев 23, 53, 298, 299, 318
 Рыбалко П. С. 6, 243
 Рытов А. Г. 9, 10, 43, 29, 30, 39, 42, 44, 47, 55, 56, 69, 103, **128**, 130, **132**, 133, 139, 146, 190, 229, 239, 241, 247—253
 Рычагов П. В. 9, 29—32, 36, 38—45, 55—57, 59, 60, 62, 64—66, 68, 69, 71, 73, 77, 81, 82, 85, 86, 91, 92, 96, 128, 129, 131, 132, 139, 143, 144, 146, 190, 201, 204, 207, 208, 211—213, 216, 239—241, 249, 272
- Савченко 23, 36, 318
 Самонин 30
 Самсонов 284, 318
 Сахаров 295
 Сахонин 30
 Селезнев Н. П., инженер 52, 105, 183, 321
 Селезнев, летчик 48, 64, 134
 Селиванов И. П. 12, 232, 233, 235, 237, 238, 255
 Сенаторов О. 182
 Сергеев В. Е. 156
 Серов А. К. 51
 Силуян см. Пальчиков А.
 Сеницын 23, 44
 Сираи Садао 354
 Скворцов А. А. 322, 323, 328—331
 Скворцов Н. 330, 332
 Склизов 283
 Скородумов А. 341
 Скоромников 30
 Славин Н. В. 116
 Слуцков А. 174, 176
 Слюсарев С. В. 12, 13, 237, 239, 240, 280, 335, 337, 340, 342, 350, 351
 Сметанин, авиатехник 341
 Смирнов Б., писатель 156, 180
- Смирнов Б., летчик 51
 Смирнов Н. 56, 57, 64, 72, 86, 139, 144—147
 Смирнов П. А. 57—59
 Смирнов С. 53, 71, 72, 83, ПО, 144, **318**
 Смушкевич Я. В. 51, 55, 56, 59, **119**, **152**, **219**, 272, 285
 Собин П. П. 323
 Собинов П. Т. 51
 Сокольская 165
 Соловьев 169, 287
 Сорокин А., летчик 20, 318
 Сорокин А., борт-инженер 50, 197, 202, 3, 19, 320, 321, 322, 331—333
 Сорокин Г. 23
 Сорокин С. Е. 23, 204
 Сорокин (псевд.) 223
 Сталин И. В. 314
 Станиславский 284
 Стенанченко В. А. 61
 Стрельцов В. Ф. 23, 292—294, 318
 Стронг А.-Л. 164
 Сун Мэйлин 31, 45, 46, 76, 164, 185, 366
 Сун Цзывэнь 54
 Сун Цинлин 54
 Сунь Ятсен 45, 60, 166, 172
 Супрун С. П. 11, 12, 53, 61, 353—356, 363—365
 Сухов И. С. 12, 222, 236
 Сухой П. О. 60
 Сухоруков Е. 53, 170
 Сыробаба 273
 Сыров П. Ф. 105, 1117
 Сысоев Н. 30, 118
 Сюй Хуаншэнь 48, 364, 371
- Талдыкин П. М. 36, 39, 50, 284, 292, 294, 295, 297, 304
 Танака 153
 Тарахтунов С. 15, '16
 Тарыгин М. А. 93, 105, ПО, 114, 116, 118
 Тельман И. К. 114, 369, 374
 Терехов Н. 12
 Терентьев 329, 335
 Терлецкий В. 250, 273, 274, 337, 351

- Терновский см. Землянский В. Д.
Тимур 153
Титов Г. В. 233-236
Толстой А. Н. 164
Толстой Л. Н. 235
Торопович С. Я. 342
Тун 122, 123, 126, 127, 133, 135, 271
Туполев А. Н. 60
Тургенев И. С. 235
Турчанинов 192
Тухачевский М. Н. 282
Тхор Г. И. 9, 11, 23, 202, 239, 240,
248, 250, 253, 255, 259, 283, 285—
288, 291, 308—311, 318, 335—337,
345—350
Тюрин Т. 15, 16
- У Пэйфу 60, 104
Ульянов 218
Усов 219
- Федоров С. Я. 52, 358, 359, 374
Федорук Ф. В. 23, 41, 43, 213, 318
Фесенко П. Г. 282
Филимонов В. В. 318
Филиппов П. 341'
Фомин 23, 53
Франко Ф. 5, 195
Фролов 207
Фэн Юйсян 12
- Хватов А. 15
Хвостиков Я. 284, 294
Хлястыч Б. 71, 123, 127, 128, 144
Хользунов В. С. 359
Хорошевский А. Е. 284, 294
Хрюкин Т. Т. 9, 12, 50, 95—97, 164,
219, 221, 222, 225, 226, 230 235,
236, 239, 250
Хуан 177, 178
Хуан Чжэньцю 361, 366
Хэ Индинь 6
- Цзян Цзеши см. Чан Кайши
Цыкин А. 318
- Чан Кайши 5, 6, 12, 26, 31, 45, 48,
49, 54, 59, 60, 63, 76, 80, 116, 117,
126, 128, 164—166, 185, 254, 314,
366
Черепанов А. И. 6, 180
Чжан 31, 32, 69, 73, 74, 77—82, 84,
85, 87, 88, 90—92
Чжан Цзолинь 60, 104
Чжоу Чжичжоу 26, 28, 72, 81
Чжу Дэ 25, 49, 60, 63, 279, 374
Чингисхан 153, 324
Чкалов В. П. 11, 61, 131, 194, 196,
359
Чугунов Н. В. 372
Чудодеев Ю. В. 2, 13
Чуйков В. И. 6
Чумак 284
Чэнь Гофу 54
Чэнь Лифу 54
- Шарай 133
Шевченко В. 182
Шиминас А. 37, 147, 148, 159, 160
Шишков К. 17—19
Шмидт В. 9, 28, 46
Шней В. 20
Шорохов А. 322, 323, 325, 328, 330,
331
Шубич 30
Шустер 53, 157
Шэн Шицай 15, 17, 24
- Щербаков Н. 125
- Эренбург И. Г. 58
- Юмашев А. Б. 194
Юркова А. 318
Юшпрах 221
- Якушев Г. П. 23, 288, 292, 318
Якушин М. 51, 329
Ян Тинфу 347, 349, 351

СОДЕРЖАНИЕ

Ю. В. Чудодеев. Подвиг в небе Китая	3
Ф. П. П о л ы н и н. Выполняя интернациональный долг	15
А. Г. Р ы т о в. В сражающемся Китае.	55
М. Г. М а ч и н. Китайские маршруты.	105
Д. А. Кудымов. «Короли неба» теряют короны	119
А. З. Душин. На помощь китайскому народу.	137
Н. Г. Козлов. В небе Китая.	151
Ф. И. Добыш. Курс на восток	182
Я. П. П р о к о ф ь е в. Защищая китайское небо.	192
А. И. Пушкин. Москва — Ханькоу	219
И. П. Селиванов. Память сердца.	232
С. В. С л ю с а р е в. В воздушных боях над Китаем.	239
А. К. Корчагин. Забайкальцы в борющемся Китае.	281
В. Д. З е м л я и с к н и й. За тебя, Суин!	319
К. К. Коккинаки. Щит и меч.	353
С. Я. Федоров. Незабываемые страницы истории.	358
Именной указатель	375

В НЕБЕ КИТАЯ
1937—1940

*Воспоминания советских
летчиков-добровольцев*

*Утверждено к печати
Институтом востоковедения
Академии наук СССР*

Редактор *Л. В. Матвеева*
Младший редактор *Р. Г. Селиванова*
Художник *Э. С. Зарянский*
Художественный редактор *Б. Л. Резников*
Технический редактор *Л. Е. Синенко*
Корректоры *Л. М. Кальцина* и *П. С. Шин*
ИБ № 13647

Сдано в набор 08.06.79. Подписано к печати 20.03.80. А-01764. Формат 60X90^{1/16}. Бумага типографская № 2. Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. п. л. 24,0. Уч.-изд. л. 26,2. Тираж 30 000 экз. Изд. № 4581. Зак. № 398. Цена 1 р. 70 к.

Главная редакция восточной литературы
издательства «Наука»
Москва К-45, ул. Жданова, 12/1.

Полиграфическое объединение «Полиграфист»
Управления издательств, полиграфии
и книжной торговли Мосгорнеполкома
Москва, ул. Макаренко, 5/16.

Выйдут:

Вишнякова-Акимова В. В. Два года в восставшем Китае. 1925—1927 гг. Изд. 2-е. 18 л.

Григорьев А. М. Революционное движение в Китае в 1927—1937 гг. 20 л.

ЗАКАЗЫ НА КНИГИ ПРИНИМАЮТСЯ ВСЕМИ МАГАЗИНАМИ КНИГОТОРГОВ И «АКАДЕМКНИГА», А ТАКЖЕ ПО АДРЕСУ: 117464. МОСКВА В-464, МИЧУРИНСКИЙ ПРОСПЕКТ, 12, МАГАЗИН № 3 («КНИГА ПОЧТОЙ») «АКАДЕМКНИГА».