

Александр Иванович Покрышкин

Познать себя в бою

На линии фронта. Правда о войне –

Александр Покрышкин

Познать себя в бою

Становление летчика

Апрельское утро 1941 года выдалось по-особому теплым. Ласковый ветерок приятно освежал лица летчиков, теребил полы регланов. Наш полк выстроился поэскадрильно у стоянок самолетов, где с рассвета уже работали техники и механики. Шла предполетная подготовка.

Командир полка майор Иванов, с плановой таблицей в руках, отдавал распоряжения о порядке взлета, работы в зонах, напоминал о мерах безопасности. Говорил он не спеша, с расстановкой. Это был опытный, бывалый командир. Мы знали, что за плечами Виктора Петровича – большой опыт авиатора, сложные полеты. Слушали его летчики очень внимательно неспроста, Его умение выделить главное, подчеркнуть особенность дня каждый раз превращали предполетную подготовку в настоящую школу для летчиков.

Мы любили эти ранние утренние часы на аэродроме. Самолеты стоят расчехленные, около них расторопно трудятся техники, обмениваются репликами летчики. Все это внушало уверенность, свидетельствовало о размеренной, четкой жизни полка. Да и вообще для того, кто предан авиации, влюблен в полеты, быть на аэродроме утром – истинное удовольствие. Знакомый едва уловимый запах бензина, ароматы степных трав... Особая атмосфера. Она свойственна только аэродрому.

А это летное поле, недалеко от молдавского города Бельцы, было особенно родным и привычным. Уже не один месяц бороздим здесь южное небо. Граница рядом. И это налагает на нас особую ответственность.

Яркие лучи солнца били прямо в лицо майору Иванову. Но он только чуть прищурил большие карие глаза, продолжал так же размеренно напутствовать летчиков. И вдруг по строю полка прошло какое-то волнение, что-то отвлекло наше внимание. Я и сам насторожился, услышав далекий гул моторов. Звук двигателей был незнаком...

Командир полка посмотрел на запад. Мы все повернулись туда, всматриваясь в небо. Два незнакомых очертаний самолета подходили к нашему аэродрому.

Прошло несколько минут, и они встали на посадочный курс. «Что это за машины? Почему? Зачем?» – думал каждый из нас.

– Очень похожи на «савойи», – наконец сказал командир нашей эскадрильи Соколов.

Ему можно верить. Старший лейтенант имел боевой опыт, был знатоком авиации. Летчики слышали про этот итальянский бомбардировщик.

А машины уже катятся по взлетной полосе, сруливают с нее, приближаются к стоянке. Действительно, это «савойи».

– А знаки-то на них не итальянские, – заметил кто-то.

– Знаки югославских военно-воздушных сил. У них на вооружении этот тип бомбардировщика, – отозвался командир полка. Он уже отдал дежурному офицеру необходимые распоряжения и, по-видимому, имел четкое представление, что делать.

Недалеко от нас бомбардировщики встали. Замолкли двигатели. И сразу же из кабин на землю сошло несколько человек. Было видно по знакам различия, что это старшие офицеры и генералы военно-воздушных сил Югославии. Командир полка и начальник штаба

направились к ним.

Старший из прибывших отделился от группы, поприветствовал командира. Мы услышали его доклад. Говорил он по-русски, четко, но с акцентом.

– Войска Гитлера оккупируют Югославию. Подошли к Белграду. Основные аэродромы страны заняты. Группа генералов и офицеров воздушных сил приняла решение не сдаваться фашистским войскам, перелететь в Советский Союз. Летели всю ночь. Опустились на первом же аэродроме у границы. Прошу доложить высшему командованию о нас.

Виктор Петрович тут же приказал начальнику штаба полка А. Н. Матвееву срочно связаться с командованием Одесского военного округа. Отдал и другие распоряжения. Потом пригласил югославских летчиков в столовую позавтракать.

Через полтора часа «савойи» улетели. В машины для сопровождения и помощи экипажам сели штурман полка Чайка и инспектор Курилов. Оба хорошо знали маршрут, особенности посадки на аэродроме в Одессе.

Весь этот день летчики полка обсуждали это важное событие. Оно еще раз заставило всех нас как-то по-новому оценить международную обстановку. Почти вся буржуазная Европа уже была под сапогом гитлеровского солдата. Потоплена в крови Польша. Вот уже далеко на Балканах захвачена Югославия. Война стояла у наших границ.

На следующий день летчики собрались в классе. После занятий разговор вновь вернулся к самому важному в то время вопросу.

– Мы должны вот-вот получить новую технику. Неужели воевать придется на «ишачках»? – в раздумье покачал головой наш комэск.

Признаться, нас всех это беспокоило. И-16 – хороший истребитель. Но его век прошел. Он уже устарел. А тем более И-15 – «Чайка»... В ту ночь я, как и мои товарищи, долго не мог уснуть. Мысли гнали сон. Хотелось все обдумать, взвесить. Понимал, что назревали грозные события. Готов ли я, как летчик-истребитель, к ним, готов ли сразиться с сильным и коварным воздушным противником, имеющим разносторонний боевой опыт? Невольно пришлось оглянуться назад, вспомнить, как проходила служба, отметить, что сделано и что надо срочно наверстать.

Наш истребительный авиационный полк сформирован сравнительно недавно. В части были в основном молодые летчики, комсомольцы. Из них за короткое время надо было подготовить полноценных воздушных бойцов. Шли интенсивные полеты на отработку техники пилотирования, учебные воздушные бои, стрельбы по мишеням, наземная подготовка.

С нетерпением ждали появления на вооружении новых, скоростных истребителей, превосходящих по своим данным самолеты гитлеровской Германии. О таких машинах нам, молодым летчикам, уже приходилось слышать при встречах с летчиком-испытателем Степаном Супруном, с которым меня связывала многолетняя дружба. Помню, он рассказывал, как проходит испытание истребитель И-185 конструкции Николая Николаевича Поликарпова. Скорость его достигала шестисот восьмидесяти километров в час. Он был вооружен двумя или тремя пушками. Это был самолет-мечта. В одном из испытательных полетов на этом истребителе разбился кумир нашей авиации Валерий Чкалов. Нашлись влиятельные люди, которые «зарезали» доводку И-185, хотя по скорости и вооружению ему не было равного в мире истребителя. Мечта летчиков была погребена в обломках разбившейся машины.

Но и осваивая устаревшую материальную часть, мы искали пути более полного использования ее боевых возможностей, совершенствования техники пилотирования и качества боевых стрельб. Обстановка заставляла думать и искать.

Хорошо помню воздушные стрельбы по конусу. Они были для меня плачевными. В первый раз пробоин было всего две, во второй – три. И это из шестидесяти патронов, заряженных в крыльевом пулемете! На оценку «отлично» нужно было сделать двенадцать попаданий, а на «хорошо» – семь.

При осмотре конуса, сброшенного буксировщиком после второй стрельбы, командир

эскадрильи, подсчитав пробоины, укоризненно посмотрел на меня.

– С такими результатами в воздушной стрельбе нельзя воевать. Будете лишь уютить воздух. Летчик, не умеющий поражать воздушную цель, не истребитель, а мишень для врага.

Было обидно и стыдно.

Пришлось срочно засесть за изучение теории воздушной стрельбы, сделать схемы маневра и прицеливания, необходимые расчеты. На третьей стрельбе я добился такого результата, которого не ожидал и сам. В конусе было двадцать девять пробоин. Первый успех окрылил и заставил еще лучше готовиться к стрельбам. Вскоре уверенно «вгонял» в конус до сорока пуль из шестидесяти, а затем стал снайпером воздушной стрельбы.

Стрелять научился. Но понимал, что этого недостаточно для победы в бою. Как известно, воздушный бой – это сочетание маневра и огня для уничтожения противника или отражения его атак. Овладеть маневром в бою – вот задача, которую ставил перед собой каждый летчик, если он серьезно готовил себя к будущим испытаниям.

Внимательно наблюдали мы за пилотированием командира полка Виктора Петровича Иванова и командира нашей эскадрильи Анатолия Соколова. У них было чему поучиться. В воздухе они действовали энергично, смело. Летчики полка между собой говорили: «Летают как боги!» Их пилотаж захватывал, как сложное цирковое представление талантливых воздушных гимнастов под куполом цирка. Майор Иванов был мастером пилотирования самолета. Мы знали, что ему доводилось участвовать в выполнении групповых пилотажей на авиационных праздниках в Москве. Старший лейтенант Анатолий Соколов доказал свое умение и героизм на Халхин-Голе в боях с японскими летчиками. Был награжден орденом Красного Знамени.

Командир эскадрильи Соколов был доволен моими успехами. Но он уже в те дни видел дальше нас, необстрелянных летчиков, не давал нам обольщаться достигнутым. Его советы так пригодились в боях с фашистами. Он говорил мне:

– Ты пилотируешь уверенно и грамотно. Но фигуры надо выполнять более энергично, с перегрузками. Пилотируй так, чтобы темнело в глазах. Ты физически крепкий, занимаешься спортом. Тренируй организм к повышенным перегрузкам сейчас, в мирное время. В настоящем бою сможешь энергичным маневром уйти от противника, даже находясь под прицелом. Создашь высокую перегрузку на маневре, какую не выдержит враг, – добьешься победы.

Я, как и другие летчики, внимательно слушал его, следовал советам. Мы знали, что боевой опыт пришел к нему в трудных схватках. Горел в воздухе. Обожженные лицо и руки говорили о том, что Анатолий Соколов, наш комэск, испытал многое, в том числе и горечь неудач. Он, как говорится, не бросал слов зря. Замечания и указания его были деловыми, краткими и конкретными. Все это и позволило мне быстро овладеть энергичным сложным пилотажем на самолете. Да и не только мне.

В те годы и я, и мои товарищи были заняты поисками путей, которые привели бы к победе в воздушном бою. Много читали. В одной из книг обратил внимание на описание реакции человека. Автор говорил, что увиденное явление, переданное в мозг, проходит трансформацию для ответного действия. На это уходит четверть секунды. Перенес это на летчика. Подсчитал, какое время тратит пилот на действия рулями и какое уходит на то, чтобы самолет изменил положение. Получилось более секунды. При скорости полета более пятисот километров в час одна секунда равна ста сорока метрам. Решил, что это можно использовать в бою, учитывать при проведении маневров.

На хорошую мысль навела и особенность пилотирования летчиками в учебных боях. В авиационной школе и в боевых частях пилотов приучают летать по кругу и вести учебный бой с выполнением левых разворотов. Постепенно это становится привычкой многих истребителей. Правые развороты летчики выполняли хуже и избегали их в учебных боях.

Учитывая психологическую привычку к левым разворотам, я стал тренировать себя на выполнение резкого маневра в правую сторону. Это дало положительный эффект. Вскоре учебные бои стал заканчивать, как правило, победой.

Энергичное пилотирование самолета с высокими перегрузками потребовало усиления физической подготовки. Больше времени стал уделять легкой атлетике, лыжному спорту. Но самыми любимыми были гимнастика на снарядах, рейнское колесо и батут. Полковое начальство заметило этот интерес, эту увлеченность. Меня назначили нештатным начальником физической подготовки части.

Все помыслы в то время были направлены на подготовку себя, как воздушного бойца. Однако не все одобряли мою методику. Это в некоторых случаях приводило к конфликтным ситуациям. Но не даром говорят, что сибиряки народ упрямый. Несмотря ни на что, твердо придерживался своей линии.

Осенью сорокового года группу летчиков направили на курсы по подготовке командиров звеньев. В их числе оказался и я. На курсах нас учили методике планирования, ведению теоретической подготовки, обучали технике пилотирования. В теоретических вопросах мы получили много полезного. С летной же подготовкой дела обстояли хуже. Упражнения – полеты по кругу и в зону на простой пилотаж – выполняли на самолетах «Чайка». По своим тактико-техническим данным они были хуже И-16. Летали без желания. Такая подготовка явно не соответствовала моим стремлениям пилотировать энергично, в каждом полете добиваться чего-то нового.

Начальник курсов был педантичен, требовал от нас спокойного, «правильного» пилотирования. Следил за строгим выполнением программ и инструкций, отдельные положения которых явно устарели. Он не считался с характером и подготовленностью курсантов, всех старался подогнать под мерку среднего летчика. Мой стиль полета его явно раздражал. Редкий летный день обходился без внушения. Слетаешь в зону на пилотаж и слышишь:

– Покрышкин! Вы что, хотите сломать самолет или убиться?

– Товарищ начальник! Но ведь из техники надо выжимать все, на что она способна.

– Сколько раз я вам говорил: не устраивайте в зоне цирк. Неисправимый вы человек.

Отстраняю вас на сегодня от полетов. Идите!

На стоянке самолетов товарищи по учебе встречали меня с усмешками.

– Ну что, Саша? Отлетался сегодня? Опять начальника курсов перепугал?

– Бойтесь, что я развалю «Чайку».

А мне и на самом деле хотелось отломать ей верхнее крыло и сделать из биплана моноплан. Может быть, быстрее будет летать. Боевой истребитель-биплан в сороковом году уже был редкостью.

Внушения за лихие развороты на взлете, за глубокий крен на скольжении при посадке, за хождение во время самоподготовки в спортзал на гимнастику ослабляли интерес к учебе. С радостью воспринял окончание курсов. И вот снова в родном полку. Докладываю об окончании учебы командиру полка Виктору Петровичу Иванову.

– Ну, чему научились на курсах? – с улыбкой спрашивает Батя.

Гляжу в его добрые, все понимающие глаза и откровенно отвечаю:

– Методике научились, летать разучились. Да и на чем было учиться? «Чайка», как старая лошадь, сколько ни понукай, быстрее не побежит. Летчики между собой ее называют «аппарат тяжелее воздуха»...

– Ну это напрасно. На Халхин-Голе она себя показала неплохо, – парировал Иванов.

Хотя все мы знали его любовь к И-16.

– Когда это было, товарищ командир? Сейчас требуются скоростные истребители.

– Будут и скоростные. Сегодня вам отдых. Устраивайтесь с жильем. Завтра начнем тренировки для перехода на МиГ-3. Время не терпит.

Стоящий рядом с Ивановым комиссар полка Григорий Ефимович Чупаков задержал меня.

– Мы с командиром решали: назначить ли вас, Александр Иванович, заместителем командира эскадрильи или только командиром звена. Жаловался на вас начальник курсов.

– Любое ваше решение для меня закон. Постараюсь доверие оправдать с честью.

– Так! А что же мне ответить начальнику курсов о ваших нарушениях? – с хитринкой спросил Чупаков.

– Ответьте ему, что сейчас главный приказ партии: каждому готовить себя к защите нашей Родины. Истребителю нельзя летать потихонечку да полегонечку, если он хочет выполнить священный долг перед Отечеством. Летать нужно смело и энергично, так завещал нам Чкалов, так учит нас и командир полка.

– Ну! С тобой не соскучишься. Виноваты во всем, оказывается, вы, Виктор Петрович. Как вам это нравится?

– Все будет нормально. Станет начальником, сам испытает, как надо воспитывать подчиненных, – улыбнулся Иванов.

Очень нас обрадовало сообщение о том, что скоро начнем переучивание на МиГ-3. В веселом настроении пошли устраиваться в общежитии, бывшей школе совхоза.

Основное время личный состав полка в мае и июне сорок первого года проводил на полевом аэродроме Маяки. Мне надолго запомнилось это летное поле, поросшее клевером. Справа и слева вдоль взлетной полосы раскинулись поля кукурузы. Около них расположились стоянки самолетов. Каждый день, включая и воскресенья, над аэродромом стоял гул моторов. Лишь иногда наступала тишина в связи с прилетом командира дивизии генерала Осипенко, который отличался большой строгостью. Приземлившись на связном самолете, он нередко по какому-либо поводу отменял полеты и приказывал заниматься строевой подготовкой. Правда, это случалось не так часто.

Наконец-то пришли «миги». Первым переучивался на новую технику руководящий состав. В этой группе оказался и я, назначенный после окончания курсов заместителем командира эскадрильи Соколова. Летчиков вывозил на УТИ-4 лично командир полка. Его отличная техника пилотирования и высокие методические навыки позволили нам быстро освоить посадку самолета на большой скорости и энергичный пилотаж в зоне. В этом деле у Виктора Петровича был большой опыт. В свое время он обучал полетам на И-16 летчиков республиканской Испании, которые потом прославились в воздушных боях с немецкой и итальянской авиацией.

Освоив машину, вскоре я стал обучать на УТИ-4 полетам по кругу и в зону летный состав нашей эскадрильи. Анатолий Соколов взял на себя руководство полетами, инструктаж летчиков между вылетами. После посадки он, как правило, вскакивал на крыло самолета и, обдуваемый воздушным потоком от винта, пригнувшись к сидящему в кабине пилоту, делал замечания, указывал на ошибки в полете. И это при работающем моторе. В те времена радиостанций на наших истребителях не было, и командир лишь на земле мог дать совет. Было больно смотреть, с какой перегрузкой Соколов действовал на полетах. Южное солнце опалило его лицо и руки, обгоревшие при пожаре самолета на Халхин-Голе. Обожженная кожа стала огненно-красной...

Все мы в те дни работали с огромной нагрузкой. Знали, что международная обстановка сложная, что фашистская Германия сосредоточивает у наших границ свою армию.

Летный состав эскадрильи был разный по подготовке. Некоторым надо было уделять особое внимание, чтобы научить летать, как требовалось для перехода на МиГ-3. Происходила и ломка психологических навыков, приобретенных в полетах на прежних самолетах. Новое кое-кому давалось с трудом. Особенно сложно шло дело у Семена Овчинникова. По своему характеру он более подходил для штабной работы. Учитывая это, Овчинников и был назначен адъютантом нашей эскадрильи. Он упорно отстаивал свои принципы действий в воздухе, был ярким сторонником плавной техники пилотирования. Наши споры иногда доходили до ссор.

– Семен! Когда ты перестанешь пилотировать самолет в замедленном темпе? Между фигурами пилотажа делаешь паузы. Так истребителю действовать нельзя, – доказывал я. – Этим дашь противнику время на атаку и прицеливание.

– Пилотирую правильно. А ты что делаешь с машиной? Ты ее так бросаешь, что вот-вот сорвешь перкаль с крыльев.

– По-другому сейчас нельзя. Хочешь победить – энергичнее делай фигуры, не бойся перегрузок. Надо, чтобы в глазах темнело.

– Знаешь что? Ты летай по-своему, а я буду летать так, как положено.

– Меняй свое мнение, иначе в первом же воздушном бою тебя собьют!

Трудно было доказать Овчинникову, что становление бойца, формирование его качеств – профессиональных, моральных, волевых – идет сейчас, в ходе полетов, в дни учебы.

В середине мая с завода пришла первая тройка МиГ-3. Самолет всем понравился своими стремительными и грозными формами. С большим желанием я начал осваивать его, а позже и переучивать порученное мне звено. Вскоре успешно закончили полеты по кругу, совершили несколько вылетов в зону. В конце мая меня вызвал Иванов.

– Покрышкин! Ты уже освоил со своим звеном МиГ-3. На аэродром Бельцы прибыли ящики с самолетами для всего полка. Техсостав приступил к их сборке. Надо срочно облетывать и перегонять «миги» сюда, в Маяки. Думаю, что с этой задачей звено успешно справится.

– Спасибо за доверие, товарищ командир! Задание выполним!

– Перебрасывать вас в Бельцы будем на ТБ-3. Учтите, на аэродроме строится бетонная полоса. Земля изрыта, много людей и транспорта. Облет собранных самолетов разрешаю только тебе. Все ясно?

– Да, товарищ командир!

– Приступай с утра к выполнению. Время не терпит.

В этот период в эскадрилье произошли изменения. Анатолий Соколов убывал на курсы, а взамен его, после окончания учебы, прибыл капитан Федор Васильевич Атрашкевич. На МиГ-3 он еще не летал. Ему пришлось командовать подразделением и самому переучиваться.

Ранним утром, примостившись в кабинах стрелков тяжелого бомбардировщика ТБ-3, вылетели в Бельцы. Скорость небольшая, и я внимательно наблюдал за местностью, намечал характерные ориентиры для перегона МиГ-3. Вдали показался знакомый ориентир. Это были бензосклады на бугре, около аэродрома. Выкрашенные в белый цвет, чтобы уменьшить испарение горючего, цистерны выделялись на зеленом фоне местности ярким пятном, были заметными издали. Видно, работникам авиационного тыла, проявляющим заботу о горючем, не пришла мысль о необходимости укрыть под землю баки или замаскировать их. Мы не раз говорили на совещаниях, что в случае нанесения удара по аэродрому все запасы горючего взлетят на воздух.

Вот и Бельцы. Самолет пошел на посадку. Нам бы радоваться. Но вся группа с возмущением смотрела на стоящие в южной части летного поля десятки ящиков с самолетами. Что же это такое? Сложнейшая обстановка у западных рубежей. А кто-то распорядился на передовой аэродром, около границы, сосредоточить боевую часть всего полка. Один налет противника на аэродром – и все «миги» вспыхнут. Что это – беспечность? Одно наше звено должно помочь разрядить этот пороховой погреб?

С такими мыслями и подошли к рабочей площадке. Немного успокоило то, что технический состав под руководством главного инженера полка Шолоховича, понимая сложившуюся ситуацию, работал на сборке не жалея сил. Несколько машин уже были собраны и опробованы на земле. Не теряя ни минуты, вывел первый истребитель на облет. Он прошел нормально. Вскоре на трех «мигах» на предельно малой высоте пошли на Маяки. Вернулись на ТБ-3. К вечеру облетали и перегнали еще одну тройку самолетов. Измотались за этот день изрядно. Но знали, что делаем важную и необходимую работу.

В последующие дни я включал в комплекс облета элементы сложного пилотажа в вертикальной плоскости. Это была дополнительная тренировка, которую не успел пройти в Маяках. С каждым полетом все лучше познавал новую машину. Появилось даже чувство слияния с самолетом. С каждым вылетом оно росло и крепло.

А боевой истребитель нравился все больше. Самолет был создан для боя на вертикалях и, пилотируя его, старался усвоить вертикальные фигуры. Однажды, пикируя на аэродром, я

энергично вывел самолет у самой земли на горку. Вдруг почувствовал, что резко потеплело в кабине. Глянул на приборы – температура воды быстро увеличилась. Вот она уже выше допустимой нормы. Немедленно пошел на посадку, доложил Шолоховичу о неисправности в системе охлаждения мотора. При осмотре обнаружили обрыв заслонки радиатора.

– Поломка, ничего страшного нет, – спокойно высказался Шолохович. – Заменяем заслонку на другую и все будет в порядке.

Его поддержал руководитель бригады с завода, прикомандированный на сборку самолетов.

– Нет, товарищи! Так дело не пойдет, – возразил я. – Это конструктивный дефект. Заслонка из очень тонкого листа дюрала. При большой скорости она в любой момент может оборваться.

– Вы же как облетываете? Не только заслонка, но и крылья могут оторваться. На испытаниях в НИИ такого дефекта не обнаружили, – стоял на своем представитель завода.

– Не знаю, как уж вы там испытывали, но дефект серьезный, – возразил я. – В бою могут быть еще большие скорости на пилотировании, еще выше перегрузки. Вы что же хотите? Чтобы летчики из-за заслонки в бою вынужденно садились рядом с теми, кого расстреливали при штурмовке? Давайте проверим другой самолет.

Второй полет с крутым пикированием привел также к разрыву заслонки радиатора. Спорить было не о чем. Дали телеграмму на завод. Отмечу, что к устранению дефекта приступили оперативно. Заводские бригады заменили заслонки сначала в нашем полку, затем и в других частях.

В ходе облета и перегонки самолетов наше звено сумело отработать многие элементы пилотажа. У всех летчиков пришло чувство слитности с МиГ-3 в полете, готовности вести на нем воздушные бои. Одно меня беспокоило: вооружение на этой машине было все же слабым. Придется, к сожалению, в бою компенсировать этот недостаток точной стрельбой с короткой дистанции.

В Маяки мы всегда шли на предельно малой высоте, на бреющем полете, над самыми верхушками деревьев или в нескольких метрах над посевами. Такие полеты требовали от летчика большого самообладания, исключительного внимания и четких движений рулями управления самолетом. В ходе них формировалась психологическая готовность вести истребитель вблизи земли. А сам полет был захватывающим. По-настоящему чувствовалась скорость. Я считал бреющий полет серьезной подготовкой летчика к реальным боевым действиям. Спасение от зенитного огня, например, в полете на малой высоте. Ближе прижмешься к земле, и зенитчики не смогут вести огонь, не успеют развернуться. Да и местные предметы, в том числе своя же техника, будут им мешать.

Вторая половина июня принесла новые заботы. Наша эскадрилья готовилась к перебазированию в Бельцы. Там мы должны были заступить на боевое дежурство и продолжать переучивание на новую технику. Звено Валентина Фигичева улетало на летную площадку у границы, в районе станции Пырлица. Ему ставилась задача перехватывать обнаглевших фашистских воздушных разведчиков. Мне поручалось со своим звеном перегнать последнюю тройку «мигов». Готовились к выполнению этой задачи, когда мне передали, что вызывает командир полка.

Вид у Иванова был сердитый.

– Тешишь себя бреющими полетами? Шею хочешь сломать? Прекрати немедленно!

– Есть, товарищ командир!

– Прощаю эту вольность лишь в связи с успешной перегонкой самолетов. Разбойники! Вам задача: завтра перелетите сюда на последней тройке МиГ-3. Отсюда их погоните на Кировоград, на курсы командиров эскадрилий. По пути сядете в Григориополе. Там к вам присоединится еще пара самолетов.

После завтрака, во вторник 17 июня перелетали на ТБ-3 в Бельцы. На аэродроме здесь стало просторнее:

эскадрилья еще не прибыла. Пустые ящики из-под самолетов уже отправили на

авиазавод. Взяв автомашину, я и мои ведомые Леонид Дьяченко и Петр Довбня подскочили в город на свои квартиры.

Постучавшись, вошел в прихожую. Хозяин дома, у которого мы снимали комнату с Костей Мироновым, встретил меня вежливо. Это удивило. С чего бы это? Раньше он с нами не вступал в разговоры, здоровался лишь кивком головы. А теперь расспросил о моем здоровье, о Косте. Чувствовалось, его что-то беспокоит. И действительно, он перешел на злободневную в последнее время тему: о возможной войне с фашистской Германией.

– Вы видели, как пролетал сегодня утром над городом германский самолет?

– Нет, не видел, – ответил я, собираясь выходить к машине.

– Вы послушайте меня. На этой неделе Германия нападет на Советский Союз. Армии Гитлера стоят у границы. Что будет с нами? Куда нам, старикам, деваться? Вся надежда на вас. Если Красная Армия не разобьет Гитлера, то он нас, евреев, всех уничтожит.

– Не верьте, – постарался я успокоить старика.

– Слухи! Поверьте мне, все это правда. Мои сыновья живут в Бухаресте. Они мне сообщили, что в воскресенье начнется война.

Что мне ему сказать? Он убежден, что слухи правдивы. Сославшись на отъезд, мы убыли на аэродром. Но сообщение старика не выходило из головы. Перегнав последнюю тройку самолетов в Маяки, сообщил командиру полка о разговоре с хозяином дома.

– Все может быть, – задумчиво произнес Иванов. – Так или иначе, но воевать придется, и придется скоро. Плохо, что не успели полностью переучиться. Поздно мы получили «миги». Идите и готовьтесь к перегонке.

К утру погода испортилась. Облака задевали своими лохмотьями верхушки деревьев. К середине дня погода немного улучшилась, и я, узнав, что в Григориополе высота облаков была уже до двухсот метров, обратился к Иванову:

– Товарищ командир! Разрешите вылетать, звено подготовлено к полетам на предельно малых высотах. А сейчас облачность более чем на ста метрах.

– В Григориополе с посадкой будет сложно. Там нижняя кромка на двести метров.

– Это нас не пугает. В Бельцах при испытаниях «мигов» мы отработали новый метод расчета на посадку, более простой и легкий.

– Это какой же новый метод?

– Для МиГ-3, с его большой посадочной скоростью и большим пробегом, проще расчет на посадку выполнять планированием на средних оборотах мотора. Планирование с убранным газом, как делали на старых самолетах, очень усложняет расчет.

– Ну изобретатели. Я сам иногда так провожу посадку. Ее безопаснее сделать на ограниченную площадку, если летчик ранен или поврежден самолет. Ну, если отработали такую посадку, вылетайте.

Наша тройка через час была в воздухе. Взяли курс на Григориопольский аэродром.

Лишь в воздухе я понял, какую тяжелую взял на себя ответственность. Идти пришлось на предельно малой высоте. Нависшая облачность, особенно на второй половине пути, все больше прижимала нас к земле. Ее свисающая бахрома порой совсем закрывала местность. В просветах мелькали перелески и лесные полосы, поля пшеницы.

С тревогой бросал взгляд в сторону ведомых. Но Леонид Дьяченко и Петр Довбня держались в строю уверенно. Если бы не их искусство, пришлось бы возвращаться. Ближе к Григориополю облачность поднялась. И мы наконец увидели ряды палаток на аэродроме, стоящие самолеты.

Но дальше лететь не разрешили. Командир местной части и слышать не захотел о продолжении маршрута. Дал команду сидеть здесь до конца недели. Какие это были неприятные дни. Раздражала плохая погода и промокшая от дождей палатка, беспокоила задержка вылета. Одно лишь скрашивало мрачное настроение. В полку было много знакомых летчиков, участников советско-финляндской войны. Слушая их рассказы о боях с английскими самолетами, невольно отвлекались от переживаний, воспринимая все полезное, о чем поведали друзья. Лишь в субботу над аэродромом появились просветы в облаках.

Начальник штаба полка, которого мы встретили во время завтрака в столовой, предупредил, что вылет назначен на утро в понедельник. Улыбнувшись, он пожелал нам хорошо отдохнуть еще пару дней.

– Товарищ майор, от безделья скоро взвоем, – состроив на лице страдальческую мину, вступил в разговор Дьяченко. – Дайте машину съездить в город.

– Ну, чтобы не взвыли, выделим вам машину, – пообещал майор. – Однако учтите – городской комендант очень строг.

Водитель автомашины хорошо знал этот небольшой город. Он посоветовал нам поехать в ресторан на берегу Днестра. Расторопный Леонид Дьяченко быстро договорился, чтобы накрыли стол на веранде. Хороший обед, вазы с клубникой и черешней, красивый вид Днестра подняли настроение. Радовало, что через день мы вернемся домой, в Бельцы. Особенно повеселел Дьяченко. Перед сном он сообщил нам свой план на завтра:

– Завтра надо еще разок посетить прекрасное заведение на берегу Днестра.

Легли спать в веселом настроении. Мы и не ведали о том, что желание Дьяченко не исполнится, что он свою молодую жизнь отдаст, защищая небо Родины, и будет похоронен на земле Украины. Ведь это была суббота 21 июня 1941 года. Кто в те часы знал, каким будет воскресный день!

Первые победы, первые неудачи

Частые звенящие звуки подхватили с постели. Били в рельсу. Тревога! Привычно нащупывал в темноте одежду и сапоги. А рядом – топот пробегающих мимо палатки авиаторов полка. Дьяченко, посмотрев на меня с постели, недовольно проворчал:

– Ну что вы вскочили? Дома надоели учебные тревоги, и здесь не дают поспать. Какое отношение мы имеем к делам этого полка?

– Прекрати болтать! Быстрее одевайся! Догоняй нас. Мы пошли на КП, – предупредил я товарища.

Действительно, в последнее время учебные тревоги объявлялись часто. И это как-то притупило настороженность. Но сегодня меня эти сигналы заставили вспомнить разговор с хозяином квартиры в Бельцах. Быстро прибежал на КП полка, расположенный на границе летного поля. Здесь – большая группа летчиков. Они получали указания от начальника штаба полка. А над аэродромом нарастал гул моторов. Сомнений не было – идет рассредоточение самолетов. Чувствовалось напряжение во всем. Оно сразу передалось и мне. Протиснувшись к начальнику штаба, спросил:

– Что случилось? Боевая или учебная?

– Война! На границе уже идут бои. Может быть удар по аэродрому.

Война! От одного этого слова на несколько секунд оцепенел. Потом стал лихорадочно думать, что нам делать... Дальше гнать самолеты или вернуться в свой полк? В сознании быстро промелькнули последние события. А что в Бельцах? Как там дела? Обязательно будет налет на аэродром и город. Кто будет отражать удар? Мое звено здесь, в Григориополе, Фигичева – на площадке подскока. Это половина эскадрильи, причем наиболее подготовленная. Созрело решение: надо лететь в Бельцы.

Стоп! На наших самолетах вооружение не пристреляно и нет боекомплекта патронов и снарядов. Так в Бельцы лететь нельзя. Только а Маяки.

– Товарищ начальник штаба, разрешите нам возвратиться в свой полк. Дайте техников подготовить наши самолеты к вылету.

– Отставить! Сейчас все техники заняты. Две эскадрильи готовятся к вылету в Кишинев.

Но нам ждать нельзя. Принимаю решение готовить самолеты к вылету своим звеном. Опыт работы старшего авиатехника у меня еще сохранился.

– Довбня! Дьяченко! Быстро к самолетам. Будем вылетать в Маяки. – И мы побежали на стоянку, к нашим «мигам».

А с аэродрома уже начали взлетать звеньями И-16 и МиГ-3. Они брали курс на запад. Вскоре за Днестром светящиеся трассы прочертили сумрачное небо. Донесся грохот разрывов бомб. Земля под ногами вздрогнула. Молодцы соседи! Успели перехватить самолеты врага, не дали ударить по аэродрому!

Группа бомбардировщиков, атакуемая истребителями, разворачивалась влево. Стали заметны трапециевидные крылья, характерные для Ю-88. Строй бомбардировщиков начал рассыпаться и из него вывалились два горящих самолета. Стремительно падающими факелами врезались они в землю западнее Днестра. Мы стояли пораженные. «Вот она какая, война!» – подумал, увидев впервые настоящий воздушный бой.

Вскоре наша тройка подошла к аэродрому Маяки. Стоянки были пусты – все самолеты рассредоточены по краям кукурузных полей и замаскированы. После посадки и я подрулил к кукурузе. Ведомые же остановились рядом и выключили моторы. Пришлось вмешаться.

– Вы что построились как на параде? Забыли, что война? Отрулите немедленно в стороны!

К нашим самолетам подошел инженер полка. Я сразу же обратился к нему.

– Прошу срочно пристрелять оружие самолетов нашего звена и подготовить «миги» к вылету. Вооружение на моем самолете пристреляйте на сто метров.

– Это не по инструкции, – спокойно возразил Шолохович. – Положено на двести.

В эти минуты мне каждая секунда промедления казалась преступлением.

– Пусть слабаки стреляют на двести метров, а я буду стрелять на сто и меньше!

– Хорошо, хорошо. Пристреляем так, как ты хочешь, – согласился инженер, понимая, что время, действительно, не терпит, и видя при этом мою горячность.

На командном пункте я не нашел командира полка, обратился к начальнику штаба А. Н. Матвееву:

– Докладываю: ввиду особого положения, выполнение задания на перегонку самолетов прекратил. Звено вернулось в полк.

– Это хорошо. Ты мне и нужен. Смотри вот сюда, – он указал на карте обведенный красным карандашом населенный пункт. – Вот здесь, рядом с селом, приземлился без горючего на УТИ-4 Иванов. Полетишь туда на У-2. Сообщи командиру обстановку и пусть он немедленно вылетает в Маяки.

– Почему я, товарищ начальник штаба? Разрешите звену вылететь в Бельцы. Там дерется половина нашей эскадрильи.

Матвеев не прервал меня. По-видимому, понимал состояние летчика в такие минуты. Он как-то отрешенно, видать, уже пережил эту весть, сообщил:

– Уже меньше половины... Атрашкевич еще не прибыл из Пырлицы. Овчинников погиб в бою при налете вражеских самолетов на аэродром. Туда на усиление перелетела вторая эскадрилья. Вот чем они будут заправляться? Горючее фашисты спалили... Обстановка там сложная.

Вижу, задумался наш начштаба. А до меня как-то не дошел смысл его слов.

– Разрешите мне звеном лететь туда. Мы подготовлены на «мигах». На У-2 же можно любого послать.

– Незачем лететь в Бельцы. Быстрее к Иванову, ясно? Выполняй приказание! – Голос у него был твердый.

Ознакомившись с обстановкой у заместителя начальника штаба, расстроенный всем, что узнал, я направился к У-2. Трудно было поверить, что в эти первые же часы войны произошли такие события.

Командира полка нашел быстро. После посадки кратко доложил ему о трагедии на аэродроме Бельцы. Выслушав доклад, Иванов какое-то время стоял молча, устремив взгляд вдаль. Потом, дав мне указания и советы о дальнейших действиях, вылетел в полк.

Я остался один, проклиная последнюю перегонку «мигов», которая оторвала от

эскадрильи. Вот только теперь я отчетливо представил события на аэродроме в Бельцах, которые сообщил работник штаба перед отлетом. Как все нелепо получилось! В первый день войны в нашей эскадрилье отсутствовало два звена, причем наиболее подготовленных. Кто в этом виноват? Плохая погода помешала нашей группе закончить перегонку техники в Кировоград и вернуться в свое подразделение. Однако в субботу мы эту задачу могли бы выполнить, если бы проявили настойчивость в Григориопольском полку. Выходит, что надо винить себя за потерю чувства настороженности в угрожающей обстановке.

Звено Валентина Фигичева, базируясь недалеко от города Унгены, несло в канун войны боевое дежурство и имело цель перехватывать нарушителей границы. В четверг гитлеровский разведчик углубился на нашу территорию. Звено обстреляло его. Это вызвало гнев командира дивизии. В субботу в Пырлицу для наведения порядка в звене Фигичева по приказу генерала Осипенко были направлены командир полка В. Иванов и командир эскадрильи Ф. Атрашкевич. Кроме того, в Кишинев был вызван командир звена Селиверстов. Вот и получилось, что, когда грянула война, в полку не оказалось командира, многих командиров эскадрилий и звеньев, подразделения были разбросаны.

Отсутствие на аэродроме утром 22 июня двух звеньев и Ф. Атрашкевича, а всего восьми наиболее подготовленных летчиков, привело к потере боеспособности эскадрильи. Находившиеся на аэродроме пять рядовых летчиков, не прошедших еще полностью переучивания на МиГ-3, во главе с адъютантом эскадрильи Семеном Овчинниковым и командиром звена Константином Мироновым сделали все, чтобы отразить налет большой группы бомбардировщиков, прикрытых «мессершмиттами». Но силы были неравные. Предотвратить удар по аэродрому не удалось. Гитлеровцы потеряли три самолета, но в бою погиб и Овчинников. Грустно было обо всем этом думать. Хотелось скорее вернуться в полк. Душа жаждала боя. Боевые друзья уже полдня воюют, а я жду горючее.

В середине дня наконец подъехал бензовоз. Тут же заправил самолет – ив Маяки. На аэродроме меня ждали Дьяченко и Довбня.

– Когда нам дадут задание? Надоело ждать под крылом самолета, – первое, что услышал от них.

– Сейчас иду на КП, все узнаю, – успокоил ведомых.

Доложил командиру о прибытии и тут же попросил:

– Дайте нам боевое задание. Уже половину дня все воюют, а мои ведомые как на курорте.

– Задача вам будет сложная. Вылетайте звеном и разведайте наличие самолетов противника на аэродромах Яссы и Романы. В бой не вступать. Главное – разведка.

Тут же втроем сели готовиться к выполнению боевой задачи. Проложили на картах маршрут полета, обговорили действия при встрече с вражескими истребителями. Взлетели. К аэродрому Яссы группа подошла на предельно малой высоте. Сделали горку и перешли в вираж вокруг летного поля. Аэродром пуст. Все ясно – боятся сидеть здесь. Близко граница. Зато зениток было предостаточно. Били со всех сторон. Резко снизились и на малой высоте пошли вдоль шоссе на запад. Полуденное солнце было левее нас и поэтому дорога хорошо просматривалась. По ней двигались небольшие колонны и отдельные машины. При нашем появлении солдаты противника прыгали из кузовов и бросались в кюветы. Так хотелось полоснуть по ним из пулеметов. Но помня указание Иванова, мы сдерживали себя.

Решил ввести противника в заблуждение о направлении дальнейшего полета. Звено взяло курс на запад, пересекло реку Серет и зашло на Романы с запада. Аэродром нашли быстро – на зеленом фоне летного поля хорошо были видны самолеты. Скопление большое, как на авиационной выставке. Более двух сотен самолетов разных типов. Некоторые заправлялись горючим. Надо было зрительно запомнить места стоянок и количество бомбардировщиков, истребителей, разведчиков. А кружиться над аэродромом нельзя. Вокруг нас хлопья разрывов, светящиеся трассы малокалиберных зениток. Надо немедленно уходить, а то некому будет докладывать результаты разведки. Снова перешли на бреющий полет.

После посадки быстро начертили план аэродрома, расположение стоянок самолетов и зенитных средств. Меня, как говорится, бог не обидел зрительной памятью, но и ведомые дополнили данные. Иванов поблагодарил за отличную разведку.

– Товарищ командир, надо по этой выставке немедленно ударить всем полком. Это отсюда они вылетали на бомбежку нашего аэродрома в Бельцы! Надо их сжечь, пока самолеты на земле, – предложил я Виктору Петровичу.

– Не горячись! Такое решение без согласия дивизии мы принять не можем. За самовольство намылят нам шею. Выезжайте на стоянку и ждите распоряжений.

Солнце уже склонялось к горизонту, а команды для вылета на Романы не поступало. Дьяченко не переставал возмущаться:

– Ну зачем мы, как ошалелые, носились среди зенитного огня. Какой толк от того, что нанесли на карту аэродром с самолетами...

– Не ной! И так тошно, – оборвал я Дьяченко. – Время еще позволяет. Может быть, вылетим.

В это время с КП раздался телефонный звонок: быть в готовности номер один. Обрадовались, быстро забрались в кабины. Проходят минуты – ракеты на вылет нет. Прибежал телефонист и сообщил, что в направлении нашего аэродрома летят три девятки вражеских бомбардировщиков. Всем быть готовым к отражению налета. Распоряжение передано с КП. Что ж, мы не ударили по ним в Романах, теперь они ударят по нашему аэродрому! Брала злость на такую нераспорядительность и нерасторопность. А как известно, злость до добра не доводит.

Техник самолета И. Вахненко, внимательно всмотревшись в небо, крикнул:

– Товарищ командир! Летят!

Вглядываюсь в сторону, куда показывал он рукой. Увидел вдали группу бомбардировщиков. С первого контакта запустил мотор и вырулил со стоянки. Заработали двигатели на других самолетах. Зная, что взлет производится по команде с СКП с разных направлений, решаю подняться в воздух раньше всех. Но почему нет ракет на вылет по тревоге? Мучительные секунды и вдруг над КП взвились три красных огонька. Тут же взлетел и ринулся к бомбардировщикам. Вот они уже недалеко. Самолеты выкрашены в черно-зеленые и желтые пятна. Конструкция совершенно незнакомая. Чуть довернул к бомбардировщикам и низкое вечернее солнце ослепило меня. Оно не дало мне рассмотреть более внимательно за эти короткие секунды сближения тип машин. Решаю, что противник сейчас будет бомбить аэродром. Бросаю свой самолет в крутой разворот. Захожу в хвост левому крайнему и метров с пятидесяти открываю огонь. Но успел дать лишь короткую очередь, как мой самолет от струи атакованного самопроизвольно делает бочку. Бомбардировщик, разворачиваясь влево, пошел вниз. «Этому достаточно», – подумал я. Развернул свой самолет на правый фланг группы. Делаю горку для атаки сверху... И тут оцепенел: на крыльях звезды...

Что я наделал! Атаковал своего. Лечу рядом с группой и не соображу, что делать дальше. Увидев, как устремились на группу позже меня взлетевшие «миги», бросаю самолет наперерез. Покачиваю крыльями, подставляю себя под их прицелы, не даю никому стрелять.

Вскоре наши летчики разобрались в обстановке и ушли на аэродром. Лишь один я летел рядом с группой и не мог решить, что делать? Стыд и позор жгли сердце. Мелькнула шальная мысль сделать переворот и – к земле... Удержало от этого поступка появление в воздухе других бомбардировщиков, в колонну которых пристроилась и атакованная мною группа. Значит, все! Все же идут на Романы! Вот там мое оправдание: блокировать аэродром и не дать взлететь истребителям.

Над аэродромом, под сильным зенитным огнем мой истребитель крутился минут пятнадцать. Я был готов атаковать вражеские самолеты. Но никто не взлетал. А наши бомбардировщики так и не подошли. Вероятно, обрабатывали другие цели, решил я и взял курс домой. Подлетаю к Яссам. Внизу столбы дыма. Все понятно. Наши бомбили скопление войск противника у реки Прут. В эти минуты я немного успокоился, понял, что у меня лишь

один выход: в дальнейших боях оправдать свой поступок.

В Маяках, стараясь не попадаться на глаза летчикам, направился на командный пункт. Предстал перед Ивановым. Стою, молчу. Командир смотрит на меня, и в глазах гнев и боль.

– Ну что, герой, отличился. Как тебя угораздило сбить свой Су-2?

– Не спрашивайте. Самому тошно. Зашел против солнца и на камуфлированной окраске не заметил звезд. Хотел после этого врезаться в землю.

– Ты что? Сдурел? Разве ты один в этом виноват? Не кидайся сломя голову, пока не разобрался, кто перед тобой.

– Группа уже была рядом с аэродромом, думал, немцы, решил быстрее атаковать, не дать сбросить бомбы. В общем, как злой пес сорвался с цепи!

– Ладно, успокойся. В другое время прокурор задал бы тебе другие вопросы... Подбитый самолет сел на вынужденную. Жаль, что штурмана ранил, Технику восстановят...

Несколько летчиков полка внимательно слушали этот разговор.

– Товарищ командир, почему не показали новые наши самолеты? По слухам, есть еще бомбардировщик Пе-2, похожий на Ме-110. Хотя бы альбомы с фотографиями наших самолетов прислали. А то будем бить своих, чтобы чужие боялись, – слышались голоса.

– Все высказались? – не выдержал Иванов. – Ваши просьбы командование полка учтет.

Он собирался что-то еще сказать, но невольно прислушался. Над аэродромом появились «миги». Мы поняли, что прибыла группа с аэродрома Бельцы.

Садись летчики с ходу. Один из истребителей с остановившимся мотором не долетел до полосы. Приземлился он на кукурузном поле. Летчик успел своевременно убрать шасси. Как позже выяснилось, у самолета Алексея Овсянкина мотор заглох ввиду полной выработки горючего. Но он не растерялся, справился со сложной посадкой.

На прибывших пилотах мы сосредоточили все внимание. Каждый хотел увидеть тех, кто сегодня уже схватился с врагом. Они для нас были героями. Атрашкевич, приведший группу, доложил командиру полка о событиях первого боевого дня.

Перед рассветом поступил сигнал боевой тревоги. На аэродроме было всего семь летчиков первой эскадрильи. Они быстро рассредоточили и замаскировали самолеты, в том числе требующие ремонта. В этой обстановке командир звена Миронов проявил высокие организаторские качества.

А на рассвете на аэродром вышел разведчик «Хеншель-126». На перехват его мгновенно поднялось звено Миронова. Действовали летчики мастерски. Они сбили разведчика. Возвращаясь на аэродром, встретили западнее Бельцы большую группу бомбардировщиков. Ю-88 прикрывали «мессершмитты». С ними уже вели бой четыре наших летчика. Дрались смело. Но соотношение в количестве было явно в пользу врага. Удар по аэродрому семерка не смогла отразить. Бомбардировщики сбросили бомбы на стоянки, по бензоскладу и казармам, где жили строители. Молодые, плохо обученные строители побежали врассыпную с аэродрома. Многие попали под бомбы.

– При отражении налета погиб Овчинников, – рассказывал Атрашкевич, – а на земле были убиты старший техник звена Камаев и моторист Вахтеров. Бензосклад был взорван, и аэродром остался почти без горючего. А на аэродром и на город уже заходила новая группа бомбардировщиков врага. Навстречу ей поднялся летчик Суворов. У него на самолете кончилось горючее. И все же он сбил Ю-88. Но тут остановился мотор. На планировании он был атакован парой Ме-109 и подожжен. Так и погиб этот смелый боец. Автотранспорт был передан для эвакуации женщин и детей. Их отправку в Одессу организовал комиссар полка, – закончил свой рассказ Атрашкевич. – В Бельцах их оставлять нельзя.

– Все ясно. На ужине подведем итоги первого боевого дня.

В столовой я спросил у Атрашкевича, почему не прилетел Миронов.

– Как не прилетел? Вылетал вместе с группой. Видимо, кончилось горючее и где-то сел на вынужденную. Займись поисками его, – попросил он меня.

Подожел Валентин Фигичев, усмехнулся:

– Сашка, говорят, ты тоже сегодня отличился, сбил свой Су-2?

– Не тревожь душу. Лучше скажи, что произошло в Пырлице?

– Да особенно рассказывать нечего. Перехватили в четверг нарушителя. Он стал отстреливаться, ну и полоснул очередью из пулеметов. Увлечлись и проскочили границу. В субботу прилетел Иванов и прибыл Атрашкевич. Было много упреков... Прилетел даже представитель прокуратуры округа.

– Как это все получается? Они, гады, нахально нарушали нашу границу. А их нельзя трогать, – вступил в разговор Дьяченко. – Надо было их сбивать.

– Я сам жалею, что не уничтожил, а только продырявил этого разведчика. А сегодня утром накрыли нас артогнем и мы едва оттуда сумели вылететь под разрывами снарядов.

– А как погиб Овчинников? – спросил я у Атрашкевича.

– Вел бой на виражах. Но МиГ-3 это же не «Чайка». Его зажала пара Ме-109 и сбила. Упал на границе аэродрома.

На ужин собрались все летчики полка. Командир постучал ножом по стакану. Все затихли.

– Товарищи! Прежде чем начать ужин, я хочу провести краткий разбор действий полка в первый день войны с фашистской Германией и ее союзниками. Прежде всего почтим стоя память тех, кто отдал свою жизнь сегодня за нашу Родину. Погибли Семен Яковлевич Овчинников, Александр Матвеевич Суров, техник звена Дмитрий Аркадьевич Камаев и моторист Фаддей Викторович Вахтеров.

Минуту молча стояли, поглядывая на места, где всегда сидели однополчане. На тарелках лежали маленькие букеты полевых цветов. Сколько еще будет таких потерь? А может быть, и на мою тарелку ляжет букет цветов...

Майор Иванов рассказал о смелости и отваге наших летчиков в первых боях. По данным полковой разведки в районе Бельцы нами сбито около десяти самолетов. Миронов утром сбил разведчика «Хеншель-126». Атрашкевич сбил командира вражеской авиагруппы, майора, награжденного Железным крестом.

Затем Виктор Петрович сообщил о боевых успехах других частей дивизии. Летчики 4-го истребительного авиационного полка успешно отразили налеты вражеской авиации на Григориопольский и Тираспольский аэродромы. Полк также вел бои над Кишиневом и за день сбил около двадцати самолетов противника. Командир эскадрильи Морозов таранил Ме-109, а капитан Кафтанов, тоже командир эскадрильи, сбил три самолета. Я знал этого отважного бойца. До прибытия в полк он был летчиком-испытателем, в совершенстве владел боевой машиной.

В первые часы войны хорошо проявил себя и личный состав 63-го истребительного авиационного полка. Здесь также организованно отразили два налета румынской авиации. Было сбито более двадцати самолетов.

Такая информация Иванова обрадовала нас. Она как-то уменьшила боль души за погибших однополчан. Выходит, умело ведя бой, можно успешно бить хваленых гитлеровских асов.

Атрашкевич спросил командира части:

– Товарищ майор, а где Крюков и Миронов?

– Крюков по приказанию командира дивизии вылетел парой на разведку в район Плоешти и не вернулся. Пока никаких данных о нем нет. Миронов вылетел в Бельцы, но сюда, на аэродром, не прибыл.

Сообщение о Павле Павловиче Крюкове, характере его задания вызвало недоумение у летчиков. Полет далекий, «на пределе запаса горючего, район не изучен. Каждый невольно представил себя на месте Крюкова. Такую разведку надо тщательно готовить, проводить более сильными группами.

Майор Иванов сердито глянул в зал, и все притихли. Мы знали, что командир полка, кадровый офицер, не терпел каких-либо проявлений неудовольствия.

– Командирам эскадрилий приказываю завтра же организовать оборудование укрытий для всех самолетов и предупредить личный состав о том, что во время бомбежки нельзя

бегать, а надо лежать на земле, в щелях, укрытиях. Прямое попадание в человека бывает очень редко. Если мы научим личный состав правильно вести себя при бомбежках, то жертвы на земле будут крайне редки. А теперь всем спать. Рано утром начнется боевая работа.

Долго не мог заснуть в ту ночь, волновался за Костю Миронова, моего друга. А надо бы за короткую июньскую ночь сбросить с себя нагрузку сегодняшнего дня. Заснуть мешали и думы о Су-2, а также моя попытка в одиночку заблокировать аэродром в Романах. Все больше сознавал, что, взяв на себя такую задачу, я зарвался. Одному это сделать не под силу. На мое счастье, в воздухе не оказалось «мессершмиттов», а то мог бы «красиво» погибнуть на глазах летчиков и техников врага.

Раннее утро. С востока все заметнее светлело небо. И лишь на западе оно покрыто ночной мглой. С летного поля доносился нарастающий гул работающих моторов. Его перекрывал треск коротких очередей из пулеметов. Это технический состав проверял исправность вооружения. Отстрел оружия с сегодняшнего дня приказано производить со стоянок, а не в тире, как было установлено в мирные дни.

Летчики стояли поэскадрильно, вокруг своих командиров. Наблюдали за трассами, прочерчивающими с разных направлений темный горизонт. Все молчали, изредка посматривая в направлении командного пункта полка. Невольно думали об итогах вчерашнего дня, о том, «что день грядущий нам готовит». Семейных летчиков беспокоила судьба родных, оставшихся в Бельцах. Короткий сон не принес отдыха, одолевала дремота. Молчание нарушил Дьяченко.

– Эх! Поспать хочется, хотя бы пару часиков! Разве это отдых, каких-то четыре часа!

– Вот чего захотел! Вчера почти весь день провалялся под крылом самолета и сегодня повторить свой «подвиг» хочешь! За тебя дядя воевать будет? Доживешь до зимы, тогда и отоспишься, – откликнулся Фигичев.

– Но и вы вчера не так уж много сделали, – отпарировал Дьяченко. Он хотел еще что-то сказать, но сдержался.

Из командного пункта выходили Иванов и Матвеев. Что-то долго они «колдовали». Летчики с планшетами и карандашами в руках приготовились выслушать указания. Иванов посмотрел на всех внимательно.

– Линия фронта в пределах действий нашего полка без изменений и проходит по реке Прут. Наша задача на сегодня: нанесение ударов по скоплениям войск и колоннам противника в Румынии, отражение налетов вражеской авиации в полосе действий полка, а также, – сообщил командир, – ведение разведки и недопущение прорыва авиации противника в глубь Украины.

В эскадрильях Иванов приказал держать по одному звену в готовности для отражения возможного налета на наш аэродром.

– Конкретные боевые задания, – предупредил он, – будут поставлены позже. А сейчас – к самолетам.

Быстро погрузившись в кузова автомашин, все разъехались. Заслушав техника Ивана Вахненко о готовности самолета, я стал ждать распоряжения на выполнение боевой задачи. Чувствовал себя в это утро скверно. Нет-нет да в сознании всплывала картина атаки Су-2, мучила неизвестность о Косте Миронове. Я глубоко волновался за его судьбу. Между нами давно уже сложилась настоящая дружба. Трое холостяков, я, Миронов и Панкратов, почти два года жили в одной квартире в Кировограде, а затем и в Бельцах. Вместе проводили свободное время. Где Костя сейчас? Что с ним? Эти вопросы не давали покоя.

Подвезли к самолетам завтрак, но поесть не успел. Подъехала легковая автомашина. Мне и Семенову приказали прибыть на командный пункт. Там нас ждал Иванов.

– Ваша задача, Покрышкин, разведать наличие переправ на реке Прут от Хуши до Липканы, – показал командир полка на карте. – Обратите особое внимание на район Унгены и Стефэнешти. Полетите парой. Ведомым пойдет Семенов. В бой не вступать, главное – разведка!

– Товарищ командир! У меня есть постоянные ведомые – Дьяченко и Довбня. Мы слетались. Разрешите лететь с Дьяченко!

– Полетишь с Семеновым. Он уже вчера получил боевое крещение – видишь, на щеке след от пули. Сбил одного Ме-109. Боевой опыт, хотя и небольшой, у него уже есть.

Как понимать? Недоверие за вчерашний казус с Су-2 или усиление пары обстрелянным летчиком? После вчерашней провинности мне не стоило настаивать на своем.

К Пруту наша пара подошла со стороны утреннего солнца. Река, вытянувшись белой полосой с севера на юг, хорошо просматривалась. Пора уже делать разворот вдоль восточного берега, со стороны солнца. Осматриваю речную гладь – нет ли где наплавных мостов?

Вижу, что западнее нас барражируют немецкие истребители. Три на нашей высоте, а два – выше, в стороне. Покачиванием самолета с крыла на крыло предупреждаю Семенова о воздушном противнике. Он мой сигнал понял. Невольно идем, не изменяя курса, навстречу «мессершмиттам», готовые сразиться, хотя их пять, а нас только двое. Я так ждал этой схватки с врагом, что кроме нее ни о чем не думал. Сближаемся. Всплыло в памяти твердое предупреждение Иванова:

«В бой не вступать! Главное – разведка!» Приказ командира – сильнее жажды боя. Развернулись на север, вдоль Прута. Но «мессеры» нас уже обнаружили и устремились вдогон. Оглядываюсь – вражеские истребители все ближе. Надо принимать бой, а то соьбют, как куропаток.

Действую как на учении, быстро, но без суеты. Уменьшаю шаг винта, даю сектор газа мотора на форсированный режим работы. Энергичным разворотом устремляюсь навстречу противнику. Семенов рядом, и мы парой идем в лобовую атаку. В прицеле у меня средний самолет тройки противника. Суммарная скорость сближения более тысячи километров в час. Проходят секунды и я открываю огонь. Встречные трассы потянулись и к нам. Чуть не врезавшись в Ме-109, проскакиваю вплотную над ним и энергично перевожу свой самолет в вертикальную горку. В верхней точке сваливаю «мига» на правое крыло и ищу правее себя проскочившую под нами тройку «мессершмиттов». Я был твердо уверен, что она после лобовой атаки пойдет левым боевым разворотом. Так в действительности и получилось.

Вон они, ниже и впереди меня. Привычка к левым боевым разворотам у немецких летчиков подтвердилась. Тут же, не теряя ни секунды, ловлю в прицел ведущего тройки «мессеров». Только успел прицелиться, как правее крыла моего самолета проносится трасса: подоспела верхняя пара Ме-109, она и атаковала меня. Ситуация складывается не в нашу пользу.

Делаю снова рывок вверх. Темно в глазах от перегрузки. В верхней точке горки зрение быстро восстанавливается. Уверенный, что преследовавшая меня пара Ме-109 не могла создать такую перегрузку и находится где-то впереди и ниже, поворачиваю самолет вокруг вертикальной оси и вижу «мессеров» там, где и предполагал. Сейчас надо атаковать. Но в это время поймал взглядом самолет Семенова. Он ниже меня метров на четыреста. Что с ним? Почему белые хлопья дыма за хвостом? Его атакует тройка «мессеров». «Подбили и сейчас зажгут», – мелькнула мысль, и, прекратив преследование пары, перевожу свой самолет в вертикальное пикирование на тройку Ме-109.

Вхожу в атаку. «Надо сбить ведущего», – решаю. Проскакиваю мимо ведомых. Из-за большой скорости и просадки самолета на выводе из пикирования я оказался ниже Ме-109. Делаю горку. Вот он, самолет врага. В упор даю очередь по «животу», потом вторую... Из чрева «мессера» вырвалось пламя.

В эти секунды я забыл обо всем. Первый вражеский самолет падал горящим от моей очереди! Забыв об осторожности, глядел на этот факел в небе. Беспечность тут же была строго наказана. Взрывы снарядов, удары пуль сотрясали мой «миг». Истребитель оказался в перевернутом положении.

С трудом вывернул самолет и продолжал вести бой. Один против четырех. Надо было обеспечить безопасный выход из боя Семенова, самолет которого, бесспорно, поврежден.

Отбиваться от «мессершмиттов» на израненном самолете было нелегко. В правом крыле зияла огромная сквозная дыра. В левом крыле вражеский снаряд разворотил верхнее покрытие. На большой скорости самолет стремился перевернуться на спину. Едва хватало рулей удержать его. Но стремление спасти Семенова, боевого товарища, заставляло вести этот неравный бой. Отражая атаки «мессеров» и сам атакая на них, я не имел даже секунды, чтобы взглянуть на часы. Однако здравый смысл подсказал: «Семенов уже в безопасности, и надо уходить, пока не сбили».

Как только принял это решение, тут же, сделав резкий переворот, вертикальным пикированием вышел из боя. Летел к аэродрому на предельно малой высоте. А сам думал о Семенове. Что с ним? Дотянул ли до наших?

Перед посадкой проверил гидросистему шасси. Она оказалась перебитой. Выпустил их аварийно и благополучно сел. Едва зарулил на стоянку и выключил мотор. А выйти сразу из кабины не смог. Сковала страшная усталость. Техник самолета Иван Вахненко, осмотрев повреждения, стоял у кабины и в недоумении глядел на меня. У меня же в сознании восстанавливалась вся картина этого тяжелого боя: мои действия, взрывы вражеских снарядов в самолете.

Едва повернул голову, чтобы осмотреть стоянки. И тут я увидел подбегающего к моему самолету Семенова. Радость, что он жив, сразу же сняла всю физическую тяжесть. Выскочил из кабины, сбросил парашют и шагнул навстречу товарищу.

– Жив? Ну, вся тревога с души свалилась! – кричу ему. В этот момент он был для меня роднее брата. – Сильно тебя продырявили?

– Ни одной пробоины. Но как очутился здесь? Когда я уходил, то видел, как ты падал горящим, – с удивлением спросил он. – Я уже на КП доложил, что тебя сбили.

– Изуродовали самолет здорово, но не сбили. А горящим падал тот, кто собирался тебя сбить. А почему ты ушел из боя?

– Мотор начал барахлить. Свечи отказали, как только дал форсаж.

– Дал форсаж... А винт до этого облегчил?

– Забыл. Потом уж сообразил. Хотел идти к тебе на помощь, но, увидев, что ты падаешь горящим, развернулся домой.

– Все ясно! Пойду докладывать на КП. Я шел и думал. Семенов смелый парень, но сказались недоученность в эксплуатации «мига», неумение пользоваться форсажем мотора.

Выслушав доклад, Иванов с улыбкой сказал:

– Ну, отвел душу! Поздравляю с первым сбитым «мессершмиттом»! Выходит, их можно бить. Только в следующий раз не подставляй хвост самолета под прицел врага. Но разведку надо провести. Бери в эскадрилье другой самолет и вылетай своим звеном. Задание прежнее.

– Есть, товарищ командир! Задачу звено выполнит! – бодро ответил я.

К Пруту подошли на большой высоте, со стороны солнца. Затем круто снизились, «прочесали» участок реки. Переправ не обнаружили. С тем и пошли назад.

Так окончился тот день для меня. Под вечер снова мысленно представил всю динамику боя с пятью «мессершмиттами». Уничтожение Me-109 радовало и вселяло уверенность в будущее. Однако в сознании все время, как червь, точило сомнение в правильности действий. С одной стороны, победа над «мессершмиттом», с другой – тяжелые повреждения моего самолета. Атака, конечно, была рискованной, но оправданной. Во время нее сзади моего самолета, справа и слева, находились два Me-109. Но если бы я не сбил ведущего, то он через секунды расстрелял бы Семенова. Ошибка заключалась в том, что я, после того как зажег «мессершмитт», задержался на несколько секунд, наблюдая за падающим вражеским самолетом. Вот они, секунды, которые использовал враг!

Из анализа первого боя напрашивался вывод, который стал незыблемым для меня правилом: не смотри за сбитым самолетом, а энергичным маневром уходи и ищи нового противника. Всю войну я руководствовался таким законом и учил этому своих летчиков. Это правило не раз спасало меня и моих товарищей от гибели.

А утро началось с вызова на командный пункт. Иванов поставил передо мной неожиданную задачу:

– Вылетайте со своим звеном в Пырлицу. Атакуйте там на летном поле немецкий десант. Вылетать немедленно.

В Пырлице мы внимательно осмотрели аэродром сверху. Но обнаружили всего лишь три валявшихся парашюта. Наверное, их оставили приземлившиеся немецкие летчики со сбитого бомбардировщика. Поняли, что это было одно из тех панических сообщений о десанте, которые часто поступали в дивизию от местных жителей.

Но нельзя же уходить домой с неизрасходованными боеприпасами. Решил пойти на аэродром Яссы и проштурмовать его. Взяли новый курс. Севернее города обнаружил идущих ниже нашей группы пару «мессершмиттов». Пропустил их под себя и тут же спикировал. Я нацелился на ведущего Me-109. Удар наш был молниеносный и точный. С первой же очереди я расстрелял «мессера». Ведомый со снижением развернулся в западном направлении и стал удирать. Я было пошел вдогон, но, посмотрев в сторону напарников, увидел, что они крутили петли. Присмотрелся, вижу гонятся друг за другом с большими перегрузками. Прекратил преследование, бросился на помощь ведомым. Противника около них не было. Покачиванием своего самолета с крыла на крыло с трудом пристроил их и взял курс на Маяки.

После посадки сразу же подошел к летчикам, спросил:

– Объясните, что случилось? Почему вы крутились как ошалелые?

– Да Довбня пристроился в хвост моего самолета, а я не разглядел, думал, что это «мессер», и крутил петли, – виновато оправдывался Дьяченко.

– Зачем ты стал в хвост самолету Дьяченко и гонялся за ним?

– Старался от него не отстать, а он крутил петли, ну и я тоже.

– Все ясно. Вот только жалко, что из-за вашей кутерьмы упустили второго «месса». А вообще-то молодцы! Устроили карусель, будто в цирке, – пожурил ведомых.

В тот раз не стал ругать молодых летчиков, понимая, что увидев впервые истребители противника, они не смогли здраво разобраться в воздушной обстановке. Каждому мерещился атакующий «мессершмитт». Хорошо, что не стреляли друг в друга. В первом бою многие летчики делают ошибки. В глубине души понимал, что такие уроки сделают их хладнокровнее, заставят осмотрительнее вести себя в будущих боях.

К этому дню я потом не раз мысленно возвращался, анализировал его. Мы еще до войны, по опыту воздушных схваток с японскими летчиками в Монголии, с фашистами в небе Испании, знали: молодежь теряется в первом бою. И все же, по-видимому, не все сделали для того, чтобы первая встреча с противником прошла более или менее успешно. Говоря современными терминами, не моделировали характер летчика, манеру его поведения в настоящем бою. И, наверное, зря. Конечно, реальный бой вскрывает многое. Но познавать себя, готовить к решающей схватке надо задолго до нее. По-видимому, не хватало многого для выполнения незыблемого армейского правила – учить тому, что необходимо на войне. Думается, недостаточно внимания уделяли формированию истинно бойцовских качеств: хладнокровия и осмотрительности, дерзости и разумной оценки обстановки, сметки и инициативы. Мешали ковать эти качества парадность, боязнь даже разумного риска в мирной учебе, зачастую шаблонное представление о будущем бое. Мешала и излишняя самоуверенность в успехе каждого боя, каждого вылета по принципу: «Раз это мы – значит победим!» Это приводило вольно или невольно к недооценке противника, что всегда опасно. Высокие морально-политические качества бойца обязательно должны подкрепляться твердыми военно-техническими навыками, умением владеть собой и техникой, знанием противника.

Вернусь к событиям того периода.

Немецкое и румынское командования сосредоточили в городе Яссы и в его районах большое количество войск и боевой техники. Отсюда готовилось нанесение удара по Молдавии через Унгены на Кишинев и Тирасполь. Воздушные разведчики нашего и

кишиневского полков вскрыли эту сильную группировку противника. Мы с Дьяченко только что вернулись с разведки. В Яссах враг вел себя спокойно, не ожидая удара авиации.

И вот уже наши бомбардировщики, девятка за девяткой, идут на цель. Моя пара, дозаправившись горючим, тоже взяла курс на Яссы. Там вся наша эскадрилья во главе с Атрашкевичем сопровождает бомбардировщиков. При подходе к городу я увидел поднимающиеся к небу клубы дыма, а внизу огненные языки пламени. Огромный костер из вражеской техники.

Барражируем в небе, внимательно ведем поиск, готовы к возможному появлению «мессершмиттов». Ниже нас, среди дыма, продолжали сбрасывать бомбы девятки СБ. Вокруг них возникали сотни разрывов зенитных снарядов. Нам хорошо видны эти безобидные на вид белые хлопья. Вдруг один из бомбардировщиков вспыхнул и пошел вниз. Он упал в самое пекло дыма и огня. Злость на гитлеровских зенитчиков охватила меня. Покачиванием крыльев предупреждаю Дьяченко и круто пикирую на батарею зенитных пушек. Мой ведомый уверенно идет следом.

Еще по прежним вылетам в Яссы я знал, где стоят зенитки. Да и сейчас обнаружить их было нетрудно – языки пламени, вылетающие из стволов, хорошо видны сверху. Несколько штурмовых атак разогнали расчеты батарей по укрытиям. Мы с Дьяченко пошли в набор высоты. Мимо нас проскакивает появившийся откуда-то «мессершмитт». Разворачиваюсь на него неглубоким виражом, как бы заманивая в бой, стараясь подставить врага под удар Дьяченко. «Мессер» клюнул на приманку, стал разворачиваться на меня, не замечая ведомого. Дьяченко действовал четко и уверенно. Он прошел очередь Me-109, и гитлеровец крутой спиралью упал на землю.

Как обрадовала меня эта удача моего ведомого. Он лично сбил первого вражеского истребителя! Победа повышает престиж летчика перед однополчанами, вызывает доверие командования. Но самое главное, вселяет веру летчика в себя и в свое оружие. С этого начинается настоящее становление воздушного бойца. В таких схватках куется характер, исчезают робость и неуверенность. Даже внешне летчик, имеющий личные победы, выглядит иначе. Он смелее судит бое, у него появляются свои взгляды, свои любимые приемы и формы маневра. И это правильно.

На аэродроме осмотрел свой самолет – пробоин не было. Но веселое настроение испортил доклад Вахненко.

– Товарищ командир, вам до вечера вылетать не придется. Самолет поврежден. Как в воздухе работал мотор?

– Нормально! А что случилось? – с тревогой спрашиваю его.

– В сопло угодил осколок зенитного снаряда и повредил лопатки нагнетателя. Не волнуйтесь! К вечеру все исправим.

– Не хватало еще этой беды.

– Это не беда, товарищ командир, другая хуже... – Иван Вахненко замолк и, отвернувшись, смотрел мимо меня.

– В чем дело?.. Если начал, то досказывай.

– Вы слышали, что с Мироновым?

– Нет! Говори же! Ну рассказывай, не терзай душу...

– Миронова больше нет. Умер в больнице, его вчера похоронили.

Это сообщение оглушило, словно обухом ударило. К горлу подступил комок, мешавший мне не только говорить, но и дышать. «Костя! Друг мой! Как же так?» – мысли о гибели не укладывались в сознании. На командном пункте узнал все подробности нелепой гибели Миронова.

Один из «бывалых» летчиков настоятельно советовал подчиненным отрезать привязные ремни в кабине, так как они, якобы, сковывают движения, мешают осмотрительности в бою.

Плохо закончилось для Кости легкомысленное отношение к советам «бывалого летуна». Вечером перелетали в Маяки. На самолете кончилось горючее. Костя решил сесть

вынужденно с выпущенными шасси. Самолет попал в канаву и скапотировал. Миронова выбросило из кабины, и при падении он сломал себе позвоночник. Самолет спас, а сам погиб.

Тяжелая была для меня эта потеря. С Костей мы были как родные братья. Все у нас было вместе. Жизненного и авиационного опыта у меня было, конечно, побольше, и друг всегда прислушивался к советам. К сожалению, в начале войны не оказалось рядом доброго товарища, чтобы предостеречь от ошибки. Образ этого замечательного товарища, смелого летчика навсегда остался со мной.

Вечером в полк вернулся Павел Павлович Крюков со своим ведомым. Напомню, что они еще в первый день войны вылетели на разведку в район Плоешти. Как летчики и предполагали, у них не хватило горючего на обратный путь, и они вынуждены были сесть, едва перелетев границу с Румынией. Конечно, все были довольны, что Пал Палыч (как мы дружески называли Крюкова) и его боевой товарищ, которых мы уже считали погибшими, вернулись в часть.

Тяжелый боевой день был позади. Требовалась и разрядка. Полковые остряки задали Крюкову кучу иронических вопросов.

– Пал Палыч, что-то ты загостился у господина Антонеску? Как там поживают король и королева? На прием не приглашали?

Пал Палыч умел поддержать такую беседу.

– Ну как же! – заверил он. – В нашу честь устроили фейерверк. По всему маршруту. Потом выслали почетный эскорт из трех пар «мессеров». Мы весьма довольны приемом...

А потом перешел на обычный тон:

– Натерпелись. Еле перетянули границу, а там и наша пехота порадовала. Все изучали: не немецкие ли мы шпионы. Пока не обругал как следует, все приглядывались.

Шутки в адрес Крюкова закончились только с приходом командира полка. И настроение сразу сменилось. Сообщение майора Иванова о полученном графике действий на ближайшие дни насторожило всех нас. Командование дивизии поставило задачу сковать действия вражеской авиации с аэродрома Романы путем нанесения ударов по нему отдельными звеньями в соответствии с графиком. С рассвета и до половины дня налеты по аэродрому через каждые два часа должны осуществлять звенья кишиневского полка, а во второй половине дня – мы. Все притихли. Каждый думал о предстоящей задаче.

Я мысленно представил себе обстановку на аэродроме Романы, с которой уже был знаком при разведывательных полетах. Десятки зенитных батарей: пушки, «эрликоны», пулеметы. Вспомнил шапки разрывов снарядов крупнокалиберной зенитной артиллерии, трассы очередей... Они в памяти. Но нам не впервой действовать по таким объектам.

Главное же в том, что противник по графику наших вылетов, через три-четыре налета, разгадает замысел. Наши тройки будут встречены барражирующими вражескими истребителями, хорошо организованным зенитным огнем. Нельзя же считать противника дураком! По-видимому, принимая это решение, в штабе дивизии не имели представления о том, что такое аэродром Романы и как он прикрывается зенитными средствами. Наверное, исходили из наших зенитных ресурсов. В тот период, к сожалению, на нашем аэродроме не было ни одного зенитного пулемета.

Всем, кому придется вылетать на Романы, есть над чем подумать, поразмыслить, как решить эту боевую задачу.

Командир эскадрильи Атрашкевич не утерпел, высказал свое мнение:

– Товарищ командир полка, мы таким образом большого урона противнику не нанесем. Нас будет встречать зенитный огонь и истребители. Лучше ударить один раз, но всем полком. Самолетов у нас достаточно. Если будем действовать по графику, через неделю останемся без самолетов и без летчиков.

С предложением Федора Атрашкевича каждый летчик в тот момент был согласен.

– Докладывали начальнику штаба дивизии Козлову наши предложения. Он подтвердил график вылетов, – ответил Иванов, по-видимому, сознавая сомнительность принятого

графика действий. – Приказы, товарищ Атрашкевич, выполняют. А как выполнить лучше – надо подумать нам с вами.

Чуть свет с аэродрома уже поднялись в воздух самолеты – звенья уходили на разведку, группы – на штурмовку вражеских войск. Со второй половины дня пошли на аэродром Романы. Первые налеты обошлись без потерь.

Сказалось то, что штаб полка в первой половине дня поддерживал связь с соседним полком, анализировал методы их действий. Поэтому первые наши тройки заходили с направлений, откуда меньше всего ожидал их противник. Майор Иванов умело руководил боевыми действиями, инструктировал каждую группу, внимательно выслушивал доклады о выполнении боевых заданий. Ни одна из троек не повторила направления удара, высоты, маневра. Командир полка, опираясь на данные штаба, сделал все, чтобы избежать шаблона в боевых действиях. Он даже чуть сместил время ударов.

Солнце уже было над горизонтом, когда до стоянок наших самолетов донеслись взрывы бомб со стороны Котовска. Все прислушались. Стало ясно: авиация противника бомбила город. Мгновенно взлетело около десяти «мигов». Группа направилась на Котовск. Девятка Ю-88, отбомбившись по станции, разворачивалась на запад. Наши летчики с ходу атаковали их. Оказавшийся первым, младший лейтенант Яковлев нацелился на ведущего бомбардировщика и, не выходя из атаки, врезался в него.

Вражеский строй рассыпался. Бесперывными атаками летчики уничтожали «юнкерсов» одного за другим. Последний из девятки был сбит за рекой Прут. Лишь тогда группа возвратилась на аэродром. Это была большая победа.

Я садился с трудом. Единственная пуля, попавшая в самолет, пробила масляный бак. Но все же масла хватило. Это спасло мотор от заклинивания, а меня – от вынужденной посадки. После приземления было много разговоров об этом удачном бое. Вскоре мы узнали подробности гибели отважного летчика Николая Яковлева.

Успех в уничтожении девятки «юнкерсов» во многом был предопределен его дерзкой атакой. Сбив ведущего вражеской группы, он нарушил управление и психологически подавил организованное противодействие врага. Яковлев был убит еще на пикировании. Пуля попала ему в голову. Но «миг», нацеленный твердой рукой, врезался в бомбардировщик. Погибая, Яковлев обеспечил победу боевым товарищам. Он показал пример ярости и ненависти к врагу. Трагическая судьба его омрачила радость нашей победы. Но она и вселила гордость за героя.

Узнав подробности гибели, летчики невольно или вольно посетовали на наших авиаконструкторов за отсутствие на истребителях бронированных передних стекол. Мы уже знали, что на «мессершмиттах» они стоят.

Подвиг комэска

На следующий день обстановка на нашем фронте резко изменилась. Началось мощное наступление немецких и румынских войск с форсированием реки Прут. Эскадрильи, получив новую боевую задачу, одна за другой направились в район Яссы – Унгены.

День был горячий, напряженный. Заправившись горючим и боеприпасами, наше подразделение снова летит штурмовать вражеские войска. Впереди звено под командованием Федора Атрашкевича, а за ним, в колонне, остальные. Перед переправой заметили скопление противника: танки, автомашины, артиллерия. Навстречу нам замелькали трассы. Прорвавшись через их заслон, с пикированием бросаем бомбы, обстреливаем цели из пулеметов. С набором высоты вытягиваемся друг за другом в круг, пикируем повторно. Под нами горят автомашины, во все стороны разбегаются и падают пехотинцы. Зенитный огонь неистовствует.

Вдруг за передним самолетом потянулась струя дыма и огня. Возглавлял группу Атрашкевич, – значит, его машину подбила зенитка. Как защемило в этот момент сердце.

Все следили за самолетом командира эскадрильи. Пламя разгорелось. Было ясно, что к своим он уже не дотянет... И вдруг самолет резко из горизонтального положения перешел в пикирование. Было видно, что он нацелен в самую гущу вражеской техники. Взрыв разметал ее.

Погиб наш командир, погиб геройски. Решил ли Атрашкевич идти на таран или же был убит в воздухе – мы никогда не узнаем. На самолете не было радиостанции. Все мы знали его как отважного воздушного бойца, умного и душевного человека, требовательного и вдумчивого командира. В самое трудное время Великой Отечественной – в ее начальный период – он учил нас воевать, учился сам, был примером самоотверженности. Превыше всего Федор Васильевич ценил в истребителе способность до конца выполнить боевую задачу, развивал у летчиков смелость и дерзость, инициативу и настойчивость. Мы уважали командира, ценили его слово, дорожили его оценкой и советом.

Гибель командира вызвала ярость у всех летчиков группы. Мы пикировали на зенитные батареи, готовые таранить их своими «мигами». Каждый стремился точно разить врага, все умение вкладывал в атаку.

Совершив посадку, я не отошел от самолета, ждал летчиков. Ко мне медленно приблизился техник Федора Васильевича Атрашкевича. Он уже по номерам севших самолетов понял: командир не вернулся с задания. Но подходя ко мне, он еще не терял надежды. В нем еще теплилась мысль: Атрашкевич не погиб, выбросился с парашютом «или сел вынужденно. Сдавленным голосом спросил:

– Что с командиром, товарищ старший лейтенант?

– Нет больше его, – с трудом отвечаю. – Сбила зенитка.

Стоим и молчим, опустив головы. Такова судьба боевого экипажа. Летчики погибают в небе, а техники долго переживают утрату. Кровь, пролитая в бою, еще сильнее скрепляет боевую дружбу между летным и техническим составом.

Проводив в боевой полет летчика, каждый техник с нетерпением ждет его возвращения. С тревогой всматривается в горизонт, внимательно следит за бортовыми номерами садящихся машин. Эти мгновения приносят ему радость или горе. Когда летчики отдыхают после напряженного боевого дня, техник и мотористы успевают залатать все пробоины в самолетах, снять поврежденный мотор, поставить новый. От золотых рук этих людей, их беспримерного патриотизма и трудолюбия во многом зависят успехи в небе.

К моему самолету собрался весь состав эскадрильи. Из подъехавшей «эмки» вышел Иванов. Я доложил ему обстоятельства гибели Ф. В. Атрашкевича.

– Жаль! Такого человека и командира потеряли! – со вздохом выговорил Иванов. Какое-то время он стоял, молча переживая потерю. Потом оглядел всех. – Ну, что вы носы повесили? Живые еще злее должны бить врага и мстить за погибших товарищей!

От сказанного Ивановым на душе легче не стало, но как-то все сразу приободрились и подняли головы.

– До прибытия Соколова командиром эскадрильи назначаю Покрышкина.

Все смотрели на меня. О чем они думали? Может быть, об Атрашкевиче. Он был настоящим командиром. Я же думал о том, справлюсь ли с возложенными на меня обязанностями в этот нелегкий период. Понимал, что на меня ложилась вся ответственность за людей и боевую деятельность эскадрильи, знал, что придется действовать в отрыве от полка. Не просто заменить такого командира, как Федор Васильевич.

– Покрышкин, немедленно отправляйте передовую команду в Сынжерею. После явитесь на командный пункт для уточнения всех вопросов вашей работы там, – уже сев в машину, приказал В. П. Иванов.

– Есть, товарищ командир полка!

Через час машины с личным составом, боеприпасами и горючим, вытянувшись в колонну, запылили по дороге на запад. Полевая площадка у молдавского села Сынжерея должна стать нашим аэродромом подскока, приближенным к линии фронта. Я уже знал, что с него будем наносить штурмовые удары по колоннам противника и совершать вылеты на

перехват вражеских самолетов, налеты по скоплениям гитлеровских войск. К вечеру следующего дня в Маяки сообщили по телефону, что Сынжерея готова нас принять.

Совершив с утра вылеты на штурмовку и разведку, эскадрилья в полном составе вскоре приземлилась на аэродроме подскока, около Сынжереи. Назначенный начальником комендатуры комиссар нашего подразделения Барышев встретил и показал мне все, что было сделано на этом поле для обеспечения боевой работы. Передовая команда потрудились здорово. Были оборудованы укрытия для горючего и боеприпасов, окопчики для личного состава и небольшая землянка для командного пункта.

Аэродром имел и серьезный недостаток: ограниченные размеры летной полосы. Посадка самолета должна быть исключительно точной. Ошибка в расчете грозила летным происшествием. Хорошо, что летчики эскадрильи были обучены посадке с газом, и их первое приземление обошлось без поломок. Вот так в боевых условиях пригодилась новая методика расчета на посадку. Боевая действительность заставляла нас брать на вооружение все новое и передовое, что рождала творческая инициатива.

Я собрал летчиков. Еще раз, теперь уже на месте, напомнил об особенностях посадки, а потом предложил продуманный вариант действий на день. Нам предстояло наносить штурмовые удары в двух направлениях: по району Унгены, дорогам от него на Кишинев, а также северо-западнее Бельцы, где гитлеровцы, форсировав Прут, вели наступление.

Мне казалось, что наиболее целесообразно действовать на этих разобщенных направлениях единой группой, в составе всей эскадрильи. В этом случае два или три звена наносят удар, а одно подавляет зенитный огонь и прикрывает штурмующих от внезапных атак вражеских истребителей. При таких условиях удары будут более эффективными и мы понесем меньше потерь.

По себе знал, что состояние летчика, идущего в штурмовую атаку, значительно выше, когда чувствуешь локоть товарища, знаешь, что тебя прикрывают. Воздушный боец точнее заходит на цель, надежнее поражает ее. Когда же в момент штурмового удара около тебя никого нет, то отвлекаешься на осмотр воздушного пространства, можешь сделать ошибки в прицеливании. Следуя суворовскому правилу, «каждый солдат должен знать свой маневр», посоветовался с летчиками. Они с полным одобрением отнеслись к моим предложениям.

Закончив дозаправку самолетов, вылетаем на штурмовку восьмеркой. Сверху нас прикрывает пара «мигов», Вот уже под нами противник: дорога от Унгены на Кишинев забита автомашинами и артиллерией. Навстречу нам летят снаряды «эрликонов». Прикрывающая пара пикирует на зенитную батарею и подавляет ее. Мы, сбросив бомбы по скоплениям автомашин, стали в круг и начали обрабатывать цели из пушек и пулеметов.

Действовали все смело, старательно. Уже уходя на аэродром, посмотрел назад. Не скрою, столбы дыма от горящих автомашин радовали глаз. А группа потерь не имела. Лишь один самолет получил серьезные повреждения от зенитного огня, но благополучно приземлился. Им сразу же занялись техники. В руках этих умельцев машина к утру снова была в полной боевой готовности.

Затем сделали боевой вылет в район северо-западнее Бельцы. Но сейчас штурмующую группу усилили. Она состояла из двух звеньев, а прикрывающая – в составе звена. Только что проведенный налет показал, что пары «мигов» может оказаться недостаточно для подавления зениток.

До вечера мы совершили несколько боевых вылетов. Затем эскадрилья произвела посадку в Маяки. Командование не решилось оставлять нас на аэродроме подскока на ночь из-за отсутствия надлежащей охраны. Фронт ведь был совсем рядом.

Доклад о результатах действий в районе Сынжереи командир полка Иванов выслушал молча. Уточнил итоги дня.

- Почему-то вашей работой недоволен Осипенко. Считает, что мало сделали налетов.
- Как же мало! На каждого летчика пришлось в два раза больше вылетов, чем установлено.
- Он требует штурмовать звеньями, непрерывно, на каждом направлении: в районе

Унгены и северо-западнее Бельцы.

– Это же будут булабочные уколы. Через пару дней, пожалуй, останемся без самолетов...

Командир полка еще раз, вникая в детали, расспросил меня о каждом вылете, его результатах, наличии у противника зенитных средств, встречах с вражескими истребителями. По-видимому, он пришел к определенному выводу.

– Ну, хорошо. Действуй так и дальше. Разговор с командиром дивизии возьму на себя. На завтра вам те же задачи. А сейчас – отдыхайте.

По дороге в столовую мысли невольно возвращались к оценке сегодняшних действий эскадрильи, которую дал командир соединения. Летчики прошли через пекло зенитного огня, сделали все возможное, чтобы оказать помощь нашей пехоте. Нанесли противнику ощутимый урон. Мы не потеряли при этом ни одного самолета. И все-таки командир дивизии остался недоволен результатами нашей боевой работы. Почему?

Мне было понятно стремление руководства бросить все силы, эффективно использовать все средства, чтобы задержать наступление фашистов. Но возможности истребителей следует использовать разумно. Конечно, бомбардировщиков днем в это пекло посылать нельзя. На устаревших машинах СБ бензобаки не покрыты резиновым проектором и даже от попадания пули или снаряда они горят как факелы. Правильно, что наносят удары они в основном ночью. Значит, придется истребителям брать на себя штурмовки вражеских войск в дневных условиях. Но тактика должна быть эффективной. Я был уверен в правильности действий эскадрильи и решил так же построить боевой порядок и завтра.

Штурмовые удары всей эскадрильи по наступающему противнику оправдали себя и в новых боях. День прошел напряженно, среди пулеметных и пушечных трасс, разрывов снарядов. В этой «пляске смерти» (так летчики называли штурмовки под сильным огнем) каждый мог в любой момент погибнуть. Но бойцы смело и мужественно разили врага.

В один из вылетов зенитный снаряд разорвался в самолете Довбни. Летчику удалось выброситься из горящего «мига». Мы видели, что приземлился он на парашюте там, куда сбросил бомбы. Трудно было определить, живым ли достиг Довбня земли...

Уже вечером, выполнив последний вылет на штурмовку противника, прорывающегося к Бельцам, эскадрилья должна была, заправившись горючим и боеприпасами, перелететь на ночевку в Маяки. Я решил использовать эту возможность, зайти за Бельцы и поискать там вражеские самолеты или проштурмовать цели на земле. Это решение встретило полное одобрение у летчиков.

Прежде всего отправили в Маяки самолеты, получившие повреждения в сегодняшних боях. А потом уже пятеркой взяли курс на Бельцы, Я в паре с Лукашевичем летел на высоте тысяча метров, а звено во главе с Дьяченко – триста метров выше нас. Заходящее солнце, дым от горевших сел, пыль и гарь мешали искать цели в воздухе и на земле. И все же на проселочной дороге обнаружили небольшую колонну автомашин. Она шла в сторону Бельцы. Дав команду группе эволюциями самолета, крутым снижением пошел на цель.

На высоте около шестисот метров заметил на светлом фоне неба выше нас немецкого разведчика и корректировщика «Хеншель-126». Сразу же сообразил, что он был под нами. Мы его не заметили на темном фоне земли. Сейчас он выше и его экипаж не видит нас. Это надо использовать. Уж очень заманчивая и важная цель. Наверняка идет с данными о наших войсках. Зная о высокой маневренности «хеншеля», о том, что он может запросто ускользнуть от скоростного истребителя, я решаю снизу подкрасться к нему, маскируясь фоном земли.

Маневр удался полностью. Экипаж вражеского разведчика не заметил атакующего «мига». Подойдя к «хеншелю» метров на семьдесят, открываю огонь. Сумеречное небо прочертили яркие огненные трассы. Они прошли снизу фюзеляж и мотор разведчика. Мимо меня пролетели какие-то белые листы. Что это? Но тут же сообразил, что это куски дюрала. «Хеншель» свалился в крутую спираль и, оставляя за собой длинный шлейф черного дыма, стал падать к земле.

После атаки внимательно осмотрелся. В воздухе вражеских самолетов не было. Решаю проследить за падением разведчика. На этот раз наблюдение за «хеншелем» оказалось не напрасным. У самой земли он вышел из спирали и с дымом за хвостом потянул на запад.

Хитрый, гад! Пытается уйти! Не выйдет! бросаю «миг» в пикирование и догоняю «хеншеля». Вокруг меня проносятся трассы от зенитных пулеметов. Это снизу пытаются помочь своему...

Самолет противника в моем прицеле. И тут вдруг что-то ударило по моему самолету, обожгло мне подбородок. Вихри воздушной струи разбрызгали по плексигласу фонаря кровь. «Видимо, меня атаковали «мессершмитты», – подумал я и быстро глянул назад. Там, за мной, Лукашевич. Значит, попала зенитка.

Преследование фашистского разведчика не прекращаю. Догоняю «хеншеля» и прошиваю его очередью из БС и «шкасов». Вскоре вижу, как он врезался в землю и, перевернувшись, взорвался. Направляю «миг» в набор высоты левым боевым разворотом. Но что это? С юго-запада, навстречу мне и выше метров на сто подходит другой «Хеншель-126». Видимо, идет на смену тому, который уже догорает на земле. Он летит спокойно, не замечая нашу пару.

Решаю повторить маневр. Тоже маскируюсь темным фоном земли, подкрадываюсь к нему под «живот» и очередью из всего оружия расстреливаю его. «Хеншель» тут же свалился в штопор. Нет! Не обманешь! Первый уже пытался уйти! Не вышло!

Энергичным переворотом ввожу «миг» в вертикальное пикирование и пытаюсь поймать в перекрестие прицела штопорящего «хеншеля». И тут вижу... как стремительно налезает на меня земля. Мгновенно делаю рывок на себя ручки управления, и от огромной перегрузки резко выходящего из пикирования «мига», теряю сознание... Очнулся, когда самолет у самой земли успел выйти в горизонтальный полет. Ухожу вверх правым боевым разворотом и ищу атакованный самолет врага. Увидел его горящим на земле. В это же время обнаружил, что надо мной нет сдвижной части фонаря кабины. В лицо бьет встречная струя воздуха. Тут я понял, какая была огромная перегрузка на выходе из пикирования. Сорвало сдвижную часть фонаря. Как я сам выдержал?

Принимаю решение: на поврежденном самолете штурмовой удар по наземной цели не наносить и уходить в Маяки.

После заруливания на стоянку самолета ко мне подбежал Вахненко. Он с тревогой уставился на меня.

– Что с вами? У вас все лицо в крови.

– Ничего страшного. Пуля зацепила за подбородок. Машине вот здорово досталось. Работы хватит на всю ночь, – ответил я ему, с трудом вылезая из кабины.

Вскоре у моего «мига» собрались летчики эскадрильи, подъехала санитарная машина.

– Поедем в санчасть, – потребовал врач.

– Не мешай, доктор. Дай нам поговорить о бое. Вытри, пожалуйста, кровь с лица.

Кратко поделились впечатлениями о боевом вылете. А Вахненко в это время внимательно осмотрел самолет, парашют. Потом подошел ко мне, выждал паузу в нашей беседе.

– Ну, товарищ командир, вы в рубашке родились! Жить до конца войны после такого случая!

– О чем ты?

– Посмотрите только, как вас пуля обошла! Вы оказались в вершине узкого треугольника полета пули, и от гибели вас спасли какие-то миллиметры, – говорил техник.

– Что ты говоришь? Интересно.

И точно. Пуля оказалась «доброй». Войдя в правый борт кабины и зацепив на спине плечевые лямки парашюта, ударила в ролик сдвижной части фонаря на левом борту, рикошетом ушла снова направо, зацепив подбородок и повредив фонарь. Да!.. Миллиметры спасли жизнь...

Доложив командиру полка о результатах боевого дня и последнего вылета, вновь

проанализировал ход боя с «хеншелями». Меня всего передернуло, когда детально восстановил атаку на пикировании. Она едва не привела к столкновению с землей. Вывод четкий: прежде чем идти в атаку, надо хорошо оценить обстановку. Торопливость в бою опасна, она ничего не имеет общего с энергичными, решительными действиями. Вот так, на горьком опыте, родилось еще одно правило ведения боя. А спасла меня от гибели только высокая физическая подготовка, способность переносить большие перегрузки. Так шаг за шагом познавались и осваивались особенности ведения боя, приходил опыт, формировались качества, необходимые настоящему бойцу.

Утро спутало все наши боевые планы. Пришли с севера холодные воздушные массы. Они накрыли туманом аэродромы дивизии. Вылетать было нельзя. Летчики, прибывшие на аэродром с рассветом, сразу же завалились на чехлы под крыльями самолетов. Короткие ночи первых чисел июля не позволяли хорошо отдохнуть. Сон к тому же был не только коротким, но и тревожным. Летчики во время сна что-то выкрикивали, вновь переживая боевые события минувшего дня. После такого сна, с раннего рассвета до наступления темноты – воздушные бои, штурмовые действия, другая боевая работа.

Туман вскоре освободил летное поле. Командир полка сразу же выслал на разведку погоды летчика Дубинина. Это было разумное решение. Метеослужба не дает данных, а ведь погода сейчас для нас – главное.

Сразу после взлета И-16 исчез в тумане. Звук его мотора постепенно затих. Надо было ждать возвращения Дубинина. Я пошел вдоль стоянки, чтобы поговорить с техническим составом. Не так уж часто выдается время на это.

С инженером Копыловым мы еще раз обговорили, какие работы надо провести на самолетах в ближайшее время, как пополнить запасы, так необходимые в боевых условиях, где разжиться инструментом. Побеседовал с вооруженцами, некоторыми техниками.

Вижу, под крылом самолета Дьяченко собрались почти все летчики эскадрильи. Раздавался смех. Я подошел к ним.

– О чем вы тут спорите? Почему не спите?

– Да вот Дьяченко сравнивает наши штурмовки с выступлениями гимнастов под куполом цирка, – пояснил Лукашевич. – Ну и заспорили.

– А что, товарищ командир, схожего много. Мы при штурмовке крутимся над противником и рискуем собой, как гимнасты при выступлении без страховки. Захватывающий момент: объявляется «смертельно опасный номер под куполом цирка»! Дробь барабанов, и все, затаив дыхание, ждут. Гимнасты иногда срываются с трапеции...

– Кончайте банчок! Пока еще есть время, поспите, – строго сказал я и пошел дальше по стоянке.

Шел и думал: может быть, такие разговоры отвлекают летчиков от тяжелых мыслей, служат своеобразной разрядкой. Они честно выполняют свой долг. Каждый из них безраздельно верит в нашу победу, делает все, чтобы приблизить этот светлый день.

Прошло два часа, а Дубинина все не было. Ждать уже бесполезно. Можно лишь надеяться на то, что он сел где-нибудь вынужденно из-за выработки горючего или отказа мотора. О том, что на самом деле произошло с Дубининым, нам стало известно лишь через несколько дней. А случилось следующее...

Над линией фронта туман рассеялся раньше, чем в нашем районе. Установилась ясная погода. Отсутствие советской авиации в воздухе позволяло гитлеровским пилотам летать безнаказанно. Пара Ме-109 обнаружила одиночного И-16 и предприняла все, чтобы сбить Дубинина. Маневрируя у самой земли, он мастерски уходил из-под трасс «мессершмиттов». Не добившись успеха, фашистские летчики решили взять И-16 в клещи. Дубинин, засмотревшись на заднего, не заметил скирду сена и зацепил ее. И-16 от удара отскочил вверх. Атакующий в лоб Ме-109 не успел увернуться и врезался в киль нашего самолета. От второго сильного удара оборвало привязные ремни, и Дубинина выбросило из кабины. Вражеский летчик сгорел в обломках своего самолета.

К счастью, все это происходило на глазах местных жителей. Они доставили Дубинина в

больницу, где он пролежал без памяти более недели. После выздоровления летать Дубинин уже не мог и перешел на штабную работу.

...Часам к одиннадцати солнцу пригрело, и туман быстро стал рассеиваться. Летчики с нетерпением ждали разрешения на вылет. Наконец подъехал Иванов и приказал мне:

– Соберите летчиков для получения заданий.

Я тут же послал мотористов за летным составом. Командир полка приказал Селиверстову вылететь на разведку выдвижения войск противника в направлении Бельцы, а также переправ через Прут. Самостоятельная задача была поставлена звену Фигичева. Два звена под командованием самого Иванова должны были вылететь на штурмовку войск противника на дороге Унгены – Бельцы. В этой шестерке было и мое звено.

Я молча выслушал задачи на день. Хотя, не скрою, был обеспокоен. Впрочем, понимал, такая методика действий соответствовала требованиям командира дивизии. Видимо, для наведения порядка в эскадрилье Иванов в тот день и прибыл к нам в Сынжерею. Предчувствие подсказывало, что сегодняшний день не закончится добром.

Вскоре ушли в воздух звенья Селиверстова и Фигичева. Минут через двадцать вылетела и наша шестерка. Взяли курс на Бельцы.

Вскоре на дороге, что вела с юга к городу, обнаружили большую колонну крытых автомашин. Сверху хорошо были видны на крышах белые круги. Над колонной спокойно кружился разведчик «Хеншель-126». В. П. Иванов атаковал его и с ходу поджег. Самолет начал падать. И вдруг левый ведомый в звене Иванова бросился за ним. Догнал и на высоте триста метров открыл огонь. Атака уже горящего самолета противника удивила меня. По расположению самолетов в звеньях я определил, что предпринял этот маневр Семенов. Чуть не столкнувшись с «хеншелем», он резко отвернул в сторону и вверх. Таких грубых действий в пилотировании на малой скорости МиГ-3 не терпит. Самолет сразу же свалился в штопор. Малая высота не позволила вывести истребитель в горизонтальный полет, он врезался в землю и взорвался. Недалеко от упавшего «мига» рухнул и «хеншель».

Что толкнуло Семенова на атаку? Если бы на наших самолетах была радиостанция, то Иванов или я одернули бы летчика. Это событие, происшедшее буквально в течение минуты, ошеломило всех летчиков группы. Но под нами шла вражеская колонна автомашин, надо было немедленно действовать.

Иванов ввел самолет в пикирование. И мы, вытягиваясь за ним, ринулись на цель. После первого удара загорелось несколько автомашин. Повторный заход на атаку – горящих машин добавилось. Зенитное противодействие было слабое, и можно было продолжать штурмовку. Но у меня мелькнула мысль: «хеншель», в момент нападения на него, мог по радио вызвать истребителей. Что, если они внезапно появятся? После второй атаки внимательно осмотрел южную часть воздушного пространства. Как и предполагал, на нас, дымя моторами от работы на форсаже, устремилась восьмерка «мессершмиттов».

Не теряя ни минуты, выскочил перед нашей группой, покачиванием самолета предупредил об опасности. Затем боевым разворотом бросился навстречу «мессерам». За мной никто не пошел. Иванов построил группу и взял курс на Сынжерею. Это было, по-видимому, разумное решение. А у меня теперь был только один выход – бой.

Четверка «мессершмиттов» нацелилась на мой самолет, а другая – пошла на догон нашей группы. Бой разделился на два очага. Я закрутился под самыми облаками на виражах. На вертикальные маневры не позволяли перейти черные грозовые тучи.

Вот один из Me-109 почти у меня на прицеле. Надо только взять упреждение, вынести перекрестие впереди мотора. Чуть потянул ручку управления, и мой «миг», задрожав, стал входить в штопор. Отдачей ручки от себя перешел в пикирование и, разогнав самолет, энергично пошел вверх горкой.

Таким образом перевел бой на вертикали, более желательный для меня способ. «Мессершмитты» же пытались поймать меня в прицел, кружась на горизонтали. Проскочив между ними, влетел в облачность. Переворотом пытаюсь выйти вниз, зависаю на плечевых привязных ремнях. Вдруг чувствую точечные удары по лбу. Догадываюсь: это же град! У

меня нет сдвижной части фонаря – сорвало во вчерашнем бою. Эти мысли пронесли в голове в какое-то мгновение, вот я вываливаюсь на пикировании из облаков.

Мой замысел удался: прямо перед собой вижу «мессершмитт». Энергично вывожу из пикирования самолет и расстреливаю фашиста в упор. Сразу же сваливаю самолет снова вниз. Сделал это своевременно – мимо пронеслась трасса снарядов. Снова выхожу на горку. Вижу, как проскакивает мимо меня с длинным шлейфом дыма сбитый Me-109.

Гитлеровские летчики убавили активность и делали осторожные попытки, увертываясь от атак, втянуть в бой на горизонтальных маневрах. Я же знал, что на виражах Me-109 имеет преимущества по отношению к «мигу» и продолжал тащить фашистов на вертикаль.

Через несколько минут «мессершмитты» развернулись и ушли в южном направлении. Я еще некоторое время маневрировал, осматривал окружающее пространство. Не видя ни чужих, ни наших, спикировал до земли и направился в Сынжерею.

Посадка выдалась трудной. Мой истребитель чуть было не выкатился за край взлетно-посадочной полосы, где стоял поврежденный самолет. По номеру на борту определил, что это скапотировал попавший в окопчик «миг» Селиверстова. «Этого еще не хватало для нашей эскадрильи, – подумал с горечью. – Семенов погиб, Селиверстов скапотировал. Плохое начало боевого дня».

Однако на земле узнал, что это еще не все. При уходе нашей группы после штурмовки преследовавшие их «мессершмитты» подбили ведомого у Виктора Петровича Иванова. Младший лейтенант Овсянкин произвел вынужденную посадку с убранными шасси на поле. Инженер эскадрильи Копылов, видя, как огорчился я от этого известия, завершил:

– Не расстраивайтесь из-за этих поломок. К утруотремонтируем. Самолеты будут в строю.

Конечно, больше всего мы переживали гибель Семенова. В памяти я снова восстановил всю картину его атаки. Теперь у меня не было сомнений, что главной причиной катастрофы было плохое знание им особенностей эксплуатации «мига». Это проявилось у Семенова в бою в районе Унгены, где он дал форсаж мотору, предварительно не облегчив винт. А сейчас вел атаку на малой скорости и пытался резко уйти от столкновения с горящим «хеншелем». Война не отвела нам времени для переучивания на новую технику!

Память вернула меня еще к первым дням войны. Подобную ошибку в пилотировании «мига» совершил на глазах у всех летчиков инспектор полка по технике пилотирования Федор Курилов. Его группа подходила к аэродрому после выполнения боевой задачи. Один из летчиков нарушил порядок посадки. Федор Курилов, с набором высоты отвернул самолет в сторону. И «миг» моментально перевернулся в штопор. Двести метров высоты не могли спасти даже такого опытного летчика.

Как ни тяжело было, горевать не время. Надо выполнять боевые задания. Снова пошли на штурмовку противника, подошедшего уже вплотную к Бельцам. Целей много. Быстро израсходовали боезапас.

После посадки группы ко мне поспешно подошли комиссар эскадрильи Барышев и инженер Копылов. Вижу тревогу в их глазах.

– Что случилось? Почему так быстро вернулись? – спрашивают.

– Скоро вообще на маршрут времени тратить не будем. Сразу же после взлета – на штурмовку! Через пару дней противник захватит Бельцы. Все, готовьтесь к перебазированию в Маяки, – пояснил я.

– А когда будем уходить отсюда? – спросил комиссар Барышев.

– Иванов сейчас на командном пункте выясняет этот вопрос у Осипенко. Хотя приказы диктует противник. Вы без указаний не уходите отсюда, не то попадете под трибунал. Спокойно надо готовить к отъезду технику, людей. Не оставлять ни одного патрона и ни одного литра горючего! Что не сможете взять – все сжечь и взорвать. В том числе и наш командный пункт.

Технический состав еще не успел заправить все самолеты горючим и боеприпасами, как услышали гул, а потом и увидели группу немецких бомбардировщиков. Вскочив в

кабины, запустили моторы. Вылетели со мной Дьяченко и Лукашевич, Остальные самолеты еще не были готовы к взлету.

Я думал, что противник нацелился на наш аэродром, но бомбардировщики держали курс на Кишинев. Мы устремились на перехват.

С ходу наша тройка атаковала группу из семи Ю-88. Я и Дьяченко сразу же сбили два бомбардировщика. «Юнкерсы», сбросив в поле бомбы, стали круто разворачиваться. Но наше звено повторно пошло в атаку. Только я собрался открыть огонь по Ю-88, как справа от моего самолета прошла трасса пуль и снарядов. Ушел со снижением. Тут же увидел, как надо мной проскочил Ме-109. Дьяченко, нацелившись на бомбардировщика, не успел уйти из-под удара внезапно появившейся четверки «мессершмиттов». На его самолете перебили тягу управления рулями глубины. Хорошо, что подоспел на помощь Лукашевич. Очередью по мотору он сбил «мессера» и спас боевого товарища. Но положение Дьяченко было, прямо скажем, катастрофическим. Я видел, как его «миг» перешел в пикирование, а Дьяченко все не выпрыгивал из кабины. Земля приближалась, парашютиста не было. «Прыгай! Дьяченко, прыгай!» – кричал я, хотя и знал, что он меня не услышит.

Дьяченко в этих сложнейших условиях не потерял самообладания, действовал триммером руля глубины. Уже у самой земли его самолет резко вышел из пикирования и медленно развернулся в направлении аэродрома Маяки. Лукашевич догнал его и сопровождал, готовый, если потребуется, отразить истребители противника: мы знали их повадку добивать подраненный самолет.

Пока происходили эти события, бомбардировщики, а за ними и тройка Ме-109 развернулись и пошли на запад. Хорошо, что «мессеры» не продолжили бой, ибо обстановка для нас была явно неблагоприятной.

Вечером выяснилось, почему Дьяченко не мог покинуть самолет. Не хватило у него сил отбросить назад сдвижную часть фонаря кабины. А ведь какой был здоровяк. Однако с помощью триммера сумел вывести самолет из пикирования. Все закончилось лишь повреждением винта самолета, если не считать перебитой снарядом тяги управления рулями глубины.

Этот случай вскрыл конструктивный дефект фонаря кабины. Оказалось, что на скоростях более четырехсот километров в час кабину невозможно открыть. После этого по просьбе летчиков инженеры сняли подвижную часть фонаря, хотя это несколько и уменьшало максимальную скорость МиГ-3.

Вчера, возвращаясь вечером в Маяки, наше подразделение по своей инициативе завернуло за Бельцы и провело воздушный бой с «хенделями». Сегодня поздно вечером командир полка поставил нам задачу на последний вылет группой на штурмовку противника на дороге Унгены – Бельцы. После нее можно было возвращаться в Маяки. Все ясно. Но перед самым вылетом Иванов подошел к моему самолету и передал дополнительное распоряжение штаба соединения:

– После этого вылета группа должна сесть здесь, в Сынжерее, заправиться горючим и боеприпасами, а потом перелететь в Маяки. При перелете вам приказано зайти за Бельцы, найти самолеты противника или наземные цели и уничтожить их!

– Товарищ командир! – сказал я. – Сегодня этого делать нельзя. Кругом, в том числе и в Маяках, мощная грозовая деятельность. Темнота наступит раньше минут на тридцать. Мы не успеем сесть в сумерках. Придется садиться ночью. Многие летчики группы ночью не летали. В таких условиях возможны потери. Прошу позвонить Осипенко и объяснить все это.

Иванов ушел на командный пункт и пытался уточнить задание. Однако из этого ничего не вышло. Командир полка передал мне категорическое указание комдива точно выполнить его распоряжение.

– Действуй разумно, – посоветовал Иванов.

– Как получится, товарищ командир. Гарантий здесь никаких нет.

Успешно проведя штурмовку, мы сели в Сынжерее, дозаправились и вылетели пятеркой. При подходе к Бельцам перед нами встала черная грозовая стена. Часто сверкали

молнии. Края облачности терялись слева у Прута, а справа – у Днестра. Обойти грозовой район было невозможно. Надо идти напролом, через нее.

В полете вдруг вспомнился случай перед войной. На наш аэродром в грозу пытался сесть Р-5, На кругу перед посадкой в него ударила молния – и на землю упал клубок огня вместо самолета. Невольно представил себе, как кто-нибудь из нашей группы также огненной кометой врежется в землю. Если развернуться и не идти за Бельцы, то меня обвинят в трусости. Лучше погибнуть, чем носить на себе такой ярлык. Верно, перед вылетом я приказал летчикам: в случае захода группой в облака, предварительно разомкнуться и строго выдерживать курс по компасу.

По моей команде самолеты увеличили интервалы и вошли в облачность. Это был крошечный ад. Самолет бросало из стороны в сторону, сверкали молнии, прорезая вспышками мрачную темноту.

Понимал, что сейчас главное – точно выдержать курс. Проходят минуты, впереди начинает светлеть. Неожиданно выходим из черных облаков. Все! Проскочили!.. Глянул вправо и влево – звено Фигичева и мой ведомый Грачев идут невредимыми. Все живы! На душе сразу стало веселее.

А теперь надо глядеть в оба, искать противника. Самолетов врага не было. Видимо, немецкое командование не решилось рисковать в этот вечерний час.

Вскоре обнаружили артиллерийские батареи. Они готовили позиции. Обстреляли артиллеристов, пушки и гаубицы, а также стоящие рядом автотягачи. Теперь курс на свой аэродром.

Снова «вонзаемся» в крошечную темноту. Но вот и это испытание позади. Взяли курс на Маяки. С каждой минутой полета становится все темнее, населенные пункты на земле просматриваются с трудом. Надо не потерять ориентировку. При пересечении Днестра по знакомым изгибам реки определил, что мы уклонились южнее, хотя по компасу держали курс точно. Внизу темно, население соблюдает светомаскировку. В этих условиях трудно найти характерные ориентиры, внести поправку в маршрут. Понимаю, что в темноте мы можем проскочить Маяки. Принимаю решение идти прямо до пересечения с железной дорогой Одесса – Котовск, а там – вдоль нее на север. Однако мои планы чуть было не спутал шедший левее Фигичев.

Он вдруг круто, со снижением, развернулся влево. За ним последовали его ведомые. Их плохо было видно на темном фоне земли. Я направил «миг» в эту сторону, но звено уже скрылось в темноте. Крутиться в этом районе и искать бесполезно. Да и времени на это не было. Решаю лететь по намеченному плану.

Наша пара точно выдержала курс и вышла на Котовск. Оттуда уже были видны взлетающие с аэродрома Маяки ракеты. После посадки я спросил подбежавшего техника И. Вахненко:

– Звено Фигичева село?

– Нет!

Ночная темень накрыла аэродром. Ожидать летчиков было бесполезно. Расстроенный, с тяжелыми мыслями я шел на командный пункт. Что с ними? Хорошо, если приземлились на какой-нибудь соседний аэродром, а если на поле? Тогда это может закончиться катастрофой или поломкой самолетов. Нарушение летной дисциплины в полете возмущало меня. Фигичев – командир звена, как он мог так поступить! Он рисковал безопасностью своих подчиненных, поставил в тяжелое положение эскадрилью.

Выслушав мой доклад, Иванов дал команду офицерам штаба обзвонить ближайшие аэродромы и предложил:

– Поехали в столовую! К утру все прояснится. Теперь тебе полегче будет – прибыл Соколов с курсов. А ты перейдешь к своим обязанностям, будешь заместителем у него.

Как обрадовало меня это сообщение. Анатолий Соколов опытный командир эскадрильи. С ним считается даже командование дивизии, не то, что со мной, исполняющим обязанности. Жаль, что к его возвращению с курсов мы столько ему бед преподнесли.

В столовой собрался весь летный состав, только из нашей эскадрильи пилотов было маловато. Увидев меня, Соколов подошел и, улыбаясь, поздоровался.

– Ты что, не рад моему прибытию в полк? Что такой расстроенный? – спросил он.

– Вот ваше прибытие только одна радость и есть среди кучи неприятностей.

– Что случилось?

– Рассказывать долго. Сегодня день сплошных неудач в эскадрилье. В общем, черная пятница.

Кратко обрисовал события сегодняшнего дня, сказал и об отрыве от группы Фигичева.

– Не переживай. На войне всякое бывает. Зveno найдется, а винты самолетов не сложно отремонтировать. Завтра будет на чем воевать.

Мимо стола проходил командир третьей эскадрильи Степан Назаров. Остановился, тепло поздоровался с Соколовым. Потом кивнул на стол и с усмешкой сказал:

– Ситуация! Два командира одной эскадрильи спокойно «заправляются», а летчики, бедолаги, сидят где-то у своих поломанных самолетов.

– Слушай, Степан! Прекрати подначку! – опередив меня, оборвал его Соколов.

– Да я же пошутил...

– Война – не комедия! Вот место Семенова. А он сегодня погиб в бою, – добавил я.

– Прошу извинить меня. О Семенове я ничего не знал.

Вскоре Назаров отошел. Мы разговорились с Соколовым.

– Здравия желаем, товарищ старший лейтенант! – раздался голоса Дьяченко и Лукашевича. – Поздравляем вас с окончанием курсов и возвращением в полк!

– Здравствуйте! Рад вас видеть! Садитесь за стол, – по-дружески предложил Соколов. – С курсов я сбежал. Все воюют, а мы там методику организации летной работы изучаем.

– Панкратов тоже вернулся? – поинтересовался я.

– Нет. Его оставили инструктором летной подготовки курсов.

– Жаль! Он сейчас так нужен здесь. Здоровый парень и отличный летчик, – с сожалением произнес я.

В тот момент я и не мог предвидеть, что через несколько дней и второй мой близкий Друг, Панкратов, разобьется на УТ-1, сорвавшись в штопор при посадке.

Потом я обратился к Дьяченко:

– Ты меня чуть зайкой не сделал. Я кричал тебе, чтобы ты прыгал. Чуть не надорвал голос. Что с тобой произошло?

– Сплошной ужас. Когда мы сбили по бомберу, я увидел, вы снова пошли в атаку. Ну и я за вами. Только прицелился, как слышу взрывы в хвосте моего «мига». Нырнул со снижением влево и вижу, как Лукашевич прошил кабину атакующего меня «мессера». Беру ручку управления на себя, а она болтается впустую, как собачий хвост. Решил прыгать, а фонарь не открывается. Земля все ближе. Ну, думаю, Леня, пришел тебе конец! В последний раз поцелуемся с землей и – поминай как звали! Но тут и вспомнил о триммере руля глубины. Перевел его на себя. «Миг» вышел из пикирования над самой землей. Сижу и не пойму – над Молдавией я или на том свете. Никак не решу – плакать мне или смеяться.

– Ну, а как ты сумел сесть с перебитым управлением? – спросил внимательно слушавший Дьяченко Соколов. – Почему не покинул самолет?

– Жалко стало. Какой же я истребитель без самолета? Триммером подвел «мига» на посадку и приземлился. Только жаль – из винта сделал рога.

Вот так, в шуточной форме и закончил свой рассказ Дьяченко. А ведь ему потребовались недюжинная воля, мужество, умение, чтобы в такой сложной обстановке приземлить боевую машину. Это и есть героизм.

– А ты надумил меня своим рассказом о фонаре, – сказал я. – Сдвижная часть его имеет каркас из стальных трубок. Вчера в бою мне ее сорвало, и сегодня я летал без нее. А это, думаю, сказалось на девиации компаса. Вот почему, по-видимому, при перелете в Маяки компас увел нас вправо, – высказал я предположение об отклонении от маршрута при перелете.

– Это возможно. Завтра утром прокручу ваш самолет и устраню девиацию, – подтвердил мою догадку штурман полка Пал Палыч Крюков.

– Это мелочь. А успеем ли до утра заменить винты на трех самолетах... Что еще нам преподнесет Фигичев? – с горечью высказался я. – Сегодня в честь вашего возвращения наломали дров...

– Не надо переживать. Техники отремонтируют машины быстро, – успокоил меня Соколов. – Ну, что же, пойдете на отдых.

С командиром эскадрильи мы направились в общежитие. Я попросил у Соколова разрешения испытать фонарь кабины. Меня серьезно беспокоил случай с Дьяченко. Соколов одобрил мое предложение:

– Хорошо! Ты завтра продолжай руководить эскадрильей, а я ознакомлюсь с ее делами.

Чувствуя, что сейчас не смогу спокойно уснуть, решил зайти на командный пункт и узнать о судьбе звена Фигичева. Запросы ближайших аэродромов не дали положительных результатов. Долго не мог заснуть, а как только задремал – подъем.

С утра А. Соколов заслушал мой доклад о состоянии дел в подразделении, о боевой деятельности с начала войны, о причинах гибели летного и технического состава. После этого он побеседовал с каждым летчиком, инженером подразделения. А я, используя свободное время, выполнил полет с целью проверить фонарь самолета. Испытание подтвердило опасения Дьяченко. Я доложил об этом, и мы с Соколовым пошли к командиру полка.

– После вчерашнего случая с Дьяченко Покрышкин попробовал открыть фонарь в полете. На скорости более четырехсот километров фонарь с большим трудом сдвигается за спинку сиденья и ставится на замки. Около пятисот километров и более летчик не в состоянии его сдвинуть с переднего положения, – сообщил командиру полка Соколов.

– Да! Серьезный дефект. А что будем делать? – неуверенно спросил Иванов.

– Надо еще раз проверить. Если подтвердится, то со всех самолетов нужно будет снять сдвижную часть фонаря, летать без нее, – заявил Соколов.

Вижу, Виктор Петрович в раздумье. Понимаю, что такое решение командиру части взять на себя непросто.

– Товарищ командир полка, летчики при повреждении самолета окажутся в капкане. Пикирующую или горящую машину они на большой скорости не смогут покинуть. Это психологически будет отрицательно воздействовать, скажется и на боевой активности. Я твердо считаю: надо снимать сдвижную часть фонаря и летать без нее, – поддержал я Соколова.

– Но это уменьшит максимальную скорость полета «мига», – размышлял вслух командир полка, понимая, какую ответственность он берет на себя, поддерживая эти предложения.

– Скорость уменьшится незначительно, но зато у летчиков сохранится гарантия покинуть самолет в критических случаях. А это важнее.

– Хорошо! Я посоветуюсь с инженерами, сам лично слетаю, а потом дам указание. О дефектах на завод надо сообщить немедленно.

Через несколько часов техники сняли с машин сдвижную часть фонаря. Это впоследствии спасло жизнь многим летчикам.

К обеду пришло сообщение, что звено Фигичева совершило вынужденную посадку на строящуюся летную площадку. Летчики приземлились благополучно недалеко от Котовска. Лишь одна машина получила незначительное повреждение. К ним тут же выехала автомашина с техсоставом и бензозаправщик. Вся эскадрилья с надеждой посматривала в направлении Котовска, ожидая прилета звена. А с меня словно сняли огромную тяжесть.

С юго-востока показались три самолета. При подходе к аэродрому мы рассмотрели: летел УТИ-4, эскортируемый двумя «Чайками». Помяли, что прилетел командир дивизии с инспектором Сорокиным, выполняющим роль шеф-пилота.

Позвонили в эскадрилью по телефону и вызвали меня на командный пункт. Я шел и

думал: какое-то особое задание или на разговор с командиром дивизии? Личной вины за вчерашний день за собой не чувствовал.

У командного пункта стоял с явно недовольным видом Осипенко. Рядом с ним Иванов. Не успел я доложить о прибытии, как командир соединения с раздражением спросил:

– Где твоя эскадрилья?

От вопроса я даже несколько опешил.

– Что молчишь? Почему растерял группу?

– Шесть самолетов готовь) к выполнению боевой задачи. Звено Фигичева уже производит посадку, – кивнул я в сторону полосы. – Через полчаса оно будет также готово к выполнению задания. Летчик Семенов погиб вчера в воздушном бою.

– Почему ты растерял вчера свою группу?

– Группа рассыпалась при возвращении с задания ночью. В этих условиях оторвалось звено Фигичева и, не найдя в темноте своего аэродрома, село вынужденно, – попытался объяснить обстановку.

– Какая ночь?.. Иванов! Что он говорит? Сумерки путает с ночью.

– При грозовой облачности темнота наступает почти на полчаса раньше. Об этом хорошо знает каждый летчик и метеоролог. Когда нам приказали вылететь на задание, этого не учли, – ответил я, стараясь отвести удар от Иванова.

– Это ты знаешь!.. А как наш Су-2 сбил, не помнишь?

– В этом я виноват! Но за этот проступок уже рассчитался шестью сбитыми вражескими самолетами.

Разговор дальше пошел, как говорят, вкрутую. Я не сдержался, заговорил о неразумном использовании истребителей, о распылении сил. Вызвал нарекания командира соединения.

– Иванов! Эскадрилью ему доверять нельзя. Подготовь приказ о снятии его с комэска! – сделал вывод Осипенко.

– Он заместитель. До возвращения Соколова исполнял обязанности командира, – пояснил Иванов.

– И с заместителя надо снять. Понизить до командира звена. Пусть сначала научится управлять звеном!

Чувствуя, что в раздражении я зарвался, попросил разрешения идти. Осипенко махнул на меня рукой и направился на командный пункт. А я поспешил в эскадрилью.

– Ну, как поговорили? – спросил меня при возвращении Соколов.

– Надолго в памяти останется эта беседа.

– Чем же закончился разговор?

– Осипенко остался командиром дивизии, а я стал командиром звена.

– Зачем спорил?

– А! Хотел правду высказать... Сейчас бы в бой.

– С таким настроением воевать нельзя. Злость приводит к необдуманным действиям. Надо успокоиться, – посоветовал Соколов.

Как раз в это время к командиру эскадрильи подошел Фигичев, доложил о прибытии. Соколов прервал его и строго спросил:

– Почему от ведущей пары ушел?

– А куда же он нас вел? – кивнул Фигичев в мою сторону.

– Я сел на свой аэродром! А вот ты куда ушел со своим звеном, и почему сел в поле, вынужденно? – с раздражением спросил я.

– Товарищ Фигичев! Чтобы это было в последний раз! – предупредил Соколов. – На Халхин-Голе за такие действия отдавали под суд! Вас спасает только то, что самовольный поступок обошелся без тяжелого летного происшествия, – предупредил Соколов.

На смуглом лице Фигичева появилось виноватое выражение. Даже бакенбарды на щеках опустились. Видимо, только сейчас он начал осознавать свой поступок. Слова Соколова его напугали.

– Вам понятно? – повысил голос комэск.

– Понятно, товарищ старший лейтенант!

– Идите и готовьте звено к вылету!

Мы с Соколовым молча обдумывали обстановку. Сейчас получим боевую задачу. Было не ясно, кто поведет в бой подразделение. Соколов пока знакомился с делами и сегодня вести группу не готов. Мне была понятна причина неприязни командира дивизии. Она вызвана моими решениями по выполнению штурмовок полным составом эскадрильи.

В начальный период войны серьезной проверке, проверке боем, подвергалась вся предвоенная тактика действия авиации. К сожалению, не все командиры, особенно в нашем соединении, смогли критически оценить опыт первых боев, взять на вооружение лучшее, сделать надлежащие выводы. Обилие задач, которые ставились перед авиационными частями, неумение выбрать главное направление удара, взять на себя ответственность рождало распыление сил и средств, вело к неоправданным потерям, к низкой эффективности. Но осознали это не сразу. Получилось так, что руководство дивизии, в которой мы тогда были, само не участвовало в боевых операциях, не опиралось на мнение тех, кто непосредственно вел борьбу с воздушным и наземным противником.

Меня успокаивало только то, что в эти тяжелые дни удалось в какой-то мере нанести серьезный урон врагу, сохранив личный состав и технику подразделения. Из этих первых боев мы вынесли многое, приобрели не только боевой опыт. Крепло убеждение в необходимости решительнее и смелее, по-новому строить маневр, тактику действий. В сложных условиях напряженных боев росло сознание высокой ответственности каждого командира и бойца за исход боя. Конечно, в тот момент многое еще было не ясно, не получило осознанного и глубокого осмысленного решения. Подход к новому рождался в критической оценке имеющихся недостатков. А это было очень важно в становлении боевых летчиков. Познание себя в бою только начиналось, проходило, если можно так сказать, начальную стадию.

Раздумья о тактике

В этот день наша эскадрилья, как и вся часть, штурмовала колонны противника на дорогах. Враг наступал на Кишинев и Бельцы. Советские войска медленно отступали с тяжелыми боями. Они стремились удержать за собой эти самые крупные города Молдавии, с потерей которых открывались дороги к Днестру.

Звенья уже выполнили по два вылета на штурмовку. Меня же не пускали на боевые задания. Я терпеливо ждал решения командира, понимая, что это не случайно.

Во втором вылете был сбит командир звена Виталий Дмитриев. Выбросившись из горящего самолета, он спустился на парашюте в распоряжение врага.

Вскоре меня срочно вызвал на командный пункт начальник штаба полка Матвеев.

– Вот что, Покрышкин! Вам ответственное задание:

надо точно определить, где сейчас обороняются наши войска в районах Кишинева и Бельцы.

– Ясно! Дайте хотя бы примерно линию фронта в этих районах, – попросил я.

– Ты что? Никто сейчас этого не знает. Вот тебе и приказано определить. Бери ведомых звена Дмитриева и выполняй задание. Знаешь, что Дмитриева сбили?

– Знаю. Если будем летать на штурмовку отдельными звеньями, то еще многих недосчитаемся.

Задание было не из легких, но я был рад снова вступить в полную неожиданностей и риска боевую работу. Однако состав установленной группы заставил задуматься. Ведомые Дмитриева, видя своими глазами его горящий самолет и приземление у противника, получили психологическую встряску. С таким настроением им сейчас нельзя вступать в бой с «мессершмиттами». А на этом участке разведки наверняка с ними придется встретиться. Значит, нужно уже сейчас предусмотреть все меры. Прикинул и решил разведку провести,

используя высоту и скорость полета.

Севернее Бельцы группа вышла на высоте примерно три тысячи девятьсот метров и сразу же пошла курсом на юг. Такую высоту взяли не зря. Зенитчикам противника трудно нас поразить. Крупнокалиберные зенитки хорошо пристреляны на три с половиной – четыре тысячи метров, на «круглые» цифры.

Осматривая с высоты большое пространство, по пожарам, пыли на дорогах и по разрывам артиллерийских снарядов определили линию, на которой оборонялись наши войска. Но это была пока прикидка, требовалось еще уточнить ряд деталей.

За Кишиновом, используя высоту, мы со стороны солнца перешли в крутое снижение и разогнали большую скорость. При снижении, на встречно-пересекающихся курсах, ниже нас, встретили четверку «мессершмиттов». Они, решив, что мы нападаем на них, в панике заметались. А когда успокоились и решили дать бой, наша маленькая группа была уже далеко от них.

Проносясь у земли, вдоль линии обороны детально рассмотрели обстановку. Перед уходом в Маяки опять набрали высоту и, спикировав, еще раз прошли западнее Сынжереи. Меня беспокоила судьба нашей комендатуры. Она находится в этом населенном пункте.

Вернулись на аэродром. Подробно доложил командиру полка В. П. Иванову обстановку на участке фронта:

– Противник вклинился в оборону юго-восточнее Бельцы. Видимо, стремится перерезать дорогу на Кишинев. Сейчас его крупные колонны в десяти километрах от Сынжереи. Надо немедленно убирать оттуда нашу комендатуру.

– Все ясно! Матвеев! – обратился он к начальнику штаба. – Доложите в дивизию результаты разведки.

Командир полка еще раз осмотрел карту, на которую нанесли линию соприкосновения с противником, его колонны на дорогах.

– Выслать последовательно два звена на штурмовку противника в районе Сынжереи, – дал он указание.

– А мне что делать дальше?

– Главная задача для тебя – разведка, – ответил Иванов.

– Товарищ командир полка! Я же летчик-истребитель, хочу драться в воздухе и штурмовать врага на земле.

– Не торопись! Все будет! И разведка, и бой...

На стоянке Соколов сообщил мне о новой расстановке самолетов в эскадрилье. Он решил: звенья Селиверстова и Фигичева должны состоять из трех самолетов каждое, а мое и его – из пар. В моей паре постоянным ведомым назначался Дьяченко. Ведомым в свою пару Соколов взял Лукашевича. Это было разумное решение. Оно подняло у меня настроение. Не скрою, после разговора с Ивановым я вышел довольно удрученным. Сердце рвалось в бой, а в ходе разведки требовалось чаще всего избегать схваток...

– А сейчас готовься к вылету у меня ведомым, – распорядился Соколов. – Звено Селиверстова уже ушло в Сынжерею на штурмовку. На смену им мы вылетим пятеркой. Сынжерею я не знаю, а ты сможешь мне ее отыскать.

– Есть, товарищ командир! – выкрикнул я, обрадованный участием в настоящей боевой работе.

Закончив штурмовку, группа бредущим прошла над нашим аэродромом подскока. Там наши стрелковые подразделения уже готовили оборонительные позиции.

Сели мы на закате солнца. Собравшись у самолета Соколова, делились впечатлениями боевого дня. А тут подъехала таратайка с бутербродами и сухим молдавским вином. В последние дни была такая напряженная боевая работа, что и пообедать некогда. Командир батальона аэродромного обслуживания организовал подвоз чая и бутербродов прямо к самолетам.

Фигичев, вылетавший, как и я, в группе Соколова, налил кружку вина.

– Саша! Брось сердиться! Давай лучше перекусим. До ужина еще далеко, – предложил

он.

– Что-то не хочется.

– За компанию! Уже поздно и вылетать нам не придется.

– Давай! По глотку не повредит, – согласился я.

Но перекусить мы так и не успели. Подъехала «эмка» с офицером штаба. Он передал приказание на вылет группы для прикрытия Рыбницкого моста через Днестр. На него, по полученным данным, идет группа бомбардировщиков противника.

Одним махом мы оказались в самолетах. Взлетели. Барражировали над мостом до наступления глубоких сумерек. Бомбардировщиков не было. Взяли курс домой.

Вскоре обнаружили чуть выше «юнкерса». Это был одиночный дальний разведчик Ю-88. Он шел на запад со снижением. Группа тут же развернулась ему в хвост и атаковала. Я оказался ближе всех к «юнкерсу». Очередью поразил верхнего стрелка и стал сближаться, чтобы с короткой дистанции ударить по моторам. Вдруг мимо крыла моего самолета потянулась трасса к разведчику врага. Глянул влево – стреляет Фигичев. Он шел сзади и сбоку моего самолета и вел огонь мимо меня по бомбардировщику. «Может попасть и в мой самолет, а еще хуже – столкнемся», – мелькнула мысль.

Я решил не мешать Фигичеву и нырнул под «юнкере», Тут же сделал горку, прицелился по кабине летчиков и нижнему стрелку. Но стрелок врага опередил меня. Его очередь точно ударила по козырьку фонаря моего самолета. Какие-то куски полетели в стороны. В лицо ударил мощный воздушный поток. В ту же секунду, почти машинально ручку управления и ногу я резко дал вправо и ушел из-под трассы огня.

Плексигласа в козырьке кабины не было, остался лишь металлический каркас. Не было и коллиматорного прицела, установленного под козырьком. Прицеливаться нечем, в лицо бьет встречный воздух. Оставалось только идти на аэродром. Тут же оторвался от пары Фигичева и пошел со снижением.

На стоянке встретил Вахненко. Он осмотрел внимательно самолет, подумал, еще раз облизал кабину.

– Повезло вам, командир. Пуля попала прямо в лампочку прицела. Отклонись она на два сантиметра в любую сторону, и вы были бы убиты. А вас и не ранило!

– Удивительно, но ни одной царапины, – ответил я. – Доставил тебе хлопот на ночь.

– К утру самолет будет готов.

Сел Фигичев со своими ведомыми, подошли ко мне.

– Что случилось? Почему ушел? Я рукой показал на фонарь самолета. Летчики осмотрели повреждение.

– Ну и досталось тебе! А знаешь, почему? Не подходи так близко. Могло быть и хуже, – высказался Фигичев.

– Не в этом дело. По одной цели атаковать надо последовательно, а не друг через друга. Да и стакан вина сыграл свою роль: замедлилась реакция!

Я понимал, что Фигичев сейчас рад удаче звена. Он не поймет мои доводы. Перевел разговор:

– «Юнкерса» сбили?

– В воздухе начал гореть.

– Поздравляю ваше звено с победой! – Пожал руку, а затем вскочил на крыло «мига» и стал еще раз внимательно осматривать повреждения в кабине.

С утра снова вылетел в паре с Леонидом Дьяченко на разведку в район Бельцы. Город был уже захвачен врагом. По дороге, с направления Флорешты, втягивались в него автоколонны и артиллерия.

Для удара по ним во второй половине дня дивизия направила девятку СБ в сопровождении нашей семерки «мигов». Ох и муторно было лететь на малой скорости на «мигах», охраняя устаревшие по своим скоростным данным бомбардировщики. Но такой боевой порядок был установлен довоенными инструкциями. Сейчас он не обеспечивал нам возможности вести бой на вертикальных маневрах в случае нападения вражеских

истребителей.

Действовали бомбардировщики смело и дерзко. Они точно поразили цель, нанесли противнику немалый урон. Мастерски работали. При возвращении домой нас догнала группа «мессершмиттов». Они подошли выше и, снижаясь, быстро сближались с нашей группой. Надо было действовать энергично. Не дать им первыми нанести удар.

Выскочив перед Соколовым, покачиванием «мига» я предупредил командира группы о появлении противника. Боевым разворотом пошел навстречу «мессершмиттам».

Лобовой атаки моего «мига» восьмерка Me-109 не приняла. Проскочив мимо, они устремились к бомбардировщикам. Энергично развернувшись с включенным форсажем мотора, я ринулся за «мессерами». Одна пара Me-109, отделившись от своей группы, нацелилась на отставшего СБ, который, видимо, был поврежден зениткой над Бельцами. Я бросился ему на помощь. Ведущий пары Me-109 открыл огонь. С опозданием на несколько секунд я прошел его своей очередью. Сбитый «мессершмитт» завалился на крыло, вошел в пикирование и на земле взорвался. Наш бомбардировщик пошел с крутым снижением, оставляя позади струю черного дыма.

«Сбит! Не успел выручить!» – подумал я и решил сопровождать идущий на вынужденную посадку подбитый СБ. На высоте метров триста из бомбардировщика вырвался огонь и сразу же около самолета раскрылись три парашюта. Я обрадовался, что весь экипаж жив.

Наша группа «мигов», отбивая атаки шестерки Me-109 на горизонтальных маневрах, бой провела неудачно. «Мессершмитты» сбили бомбардировщик, подбили самолет нашего летчика Степана Комлева. Раненный, он выбросился с парашютом.

Рано утром из дивизии получено задание разведать переправы через Прут. Это было не просто: переправы ведь были расположены в глубоком тылу наступающего противника.

Для выполнения разведки назначили Фигичева с ведомым Лукашевичем. Мы с Дьяченко должны были прикрыть его пару от возможного нападения вражеских истребителей. Но получилось так, что мой ведомый не смог запустить мотор. Мы вылетели втроем. Таким образом, при нападении «мессершмиттов» я один должен был сковать их боем и обезопасить пару Фигичева.

С самого начала войны я, как и некоторые другие летчики, был сторонником не тройки, а пары. Она лучше обеспечивает маневр в воздушном бою. Сейчас я летел одиночно, прикрывая пару. Маневром, конечно, обеспечен, но помощи в трудной обстановке ждать было не от кого.

Полет на разведку переправы в Унгены, в пекло зенитного огня, был не из легких. Мы знали также, что истребители противника базируются на аэродроме Яссы. А это рядом с переправами. Однако боевое задание и в этой обстановке надо было выполнить точно. Мы понимали его важность.

Пересекли Днестр и вышли севернее Оргеева. По шоссе в направлении Кишинева двигались небольшие вражеские колонны автомашин и артиллерии. Фигичев, за ним и Лукашевич начали обстреливать их. «Зря штурмуют, – подумал я, – могут остаться без боеприпасов, если придется принять бой».

Вскоре наша группа вышла на Прут километров семьдесят севернее Унгены. Над рекой пара Фигичева развернулась на юг и полетела по долине реки на малой высоте. Я был удивлен этому решению. Мы же не сможем внезапно появиться в районе переправ... В долине реки зенитчики без труда обнаружат нас и встретят организованным огнем. Так оно и случилось. При подлете к переправам впереди нас и с обеих сторон потянулись трассы. Пара Фигичева сразу же спустилась к самой воде. Я понимал, чтобы выйти из-под этого мощного и плотного обстрела, надо перейти с малой высоты полета на предельно малую. Нырнул вниз под трассы, прижался к воде, чуть не цепляя ее винтом. За счет снижения нагнал пару Фигичева и оказался левее ее.

В это время Лукашевич увидел впереди себя высокий выступ берега с деревьями. Неожиданно он перешел в левый пеленг, оказался от меня всего в нескольких метрах. Чтобы

не столкнуться, я поддернул самолет вверх метров на тридцать и пропустил его под собой, В эти секунды услышал три взрыва зенитных снарядов. Они попали в мотор. Даю ручку управления от себя и еле успеваю выровнять самолет у самой воды. Тут же начались перебои в работе мотора, тряска самолета. На козырьке фонаря появились брызги воды и масла. Все!.. Подбили!.. Сейчас самолет свалится в Прут. Однако мотор, хоть и с перебоями, но тянул над руслом реки.

Вскоре переправы и зенитные трассы остались позади. Впереди меня на малой высоте удалялась пара Фигичева. С трудом набрав метров семьдесят высоты, я пошел за ними. Был уверен, что Фигичев, увидев, что я отстаю, развернется. Так должен по неписаным законам поступать командир группы. Но пара продолжала полет, все больше удаляясь.

Сейчас даже самый паршивый «мессер» мог короткой очередью добить мой самолет. Чувство одиночества, опасности на какой-то миг сковало меня. Но быстро справился с этим и стал думать, как действовать дальше. Я понимал, что мотор долго не протянет и придется где-нибудь садиться с убранным шасси. Надо тянуть как можно ближе к линии фронта, чтобы успеть выйти к своим, по крайней мере пройти Днестр. Если не успею, то переправиться через эту мощную реку среди скопления вражеских войск не смогу.

Самый короткий путь к нашим войскам – прямо на восток. С небольшим креном разворачиваю самолет. Но впереди меня и левее столбы дыма. Это горит Кишинев. Туда нельзя – за город еще идут бои. Там, наверняка, много зениток, а в воздухе – «мессершмитты». Они добьют. Устанавливаю курс на юго-восток, в обход Кишинева. Здесь наступают, как мне известно, румынские войска. Самолет летит на малой скорости, мотор работает с перебоями и по фюзеляжу слева тянутся к хвосту струйки масла и воды. Стрелки приборов показывают максимальную температуру. Скоро мотор остановится, а подо мною заросшие лесом холмы и ни одной поляны. Внимательно всматриваюсь, ищу, где бы приземлиться с убранным шасси. Вот вдаль показалась большая долина с речкой... Решаю садиться там. Надо обезопасить себя. Очки сдвинул на лоб, чтобы стеклами не повредить глаза. Подтянул плотнее привязные ремни.

Стрелки указателя температуры масла и воды с максимальных показаний упали на ноль. Все! Сейчас мотор заклинит. С трудом переваливаю через холм в долину и осторожно доворачиваю самолет вдоль нее. И вижу:

по дороге движется длинная колонна автомашин и пушек противника. Сразу же понял, что это шоссе от Хуши на Кишинев.

Говорят, что при смертельной опасности, если не терять хладнокровия, рождается единственно правильное решение. Так произошло и в данном случае. Я понял, что надо перетянуть через колонну и речку, через заросший лесом холм – только там мое спасение.

Больше рулем поворота, чем креном самолета, разворачиваюсь поперек дороги и речки. К моему счастью, мотор уже «на последнем вздохе» перетягивает самолет через долину. Над холмом услышал резкий скрежет и удары – в моторе что-то лопнуло.

Но и в эти мгновения мозг работал четко, руки действовали уверенно. Выключил зажигание, чтобы предотвратить пожар при ударе о землю. Бросив ручку управления, упираюсь руками в приборную доску. Весь напрягся.

Истребитель плашмя падает в лес. Удар... И я потерял сознание.

Очнулся. Чувствую, что жив. Первая мысль – где немцы? Мгновенно освобождаюсь от привязных ремней и лямок парашюта. Пересиливая жгучую боль в ноге, с трудом выбираюсь из кабины и заряжаю пистолет. Здесь выбора не будет: лучше застрелиться, чем попасть в плен. Осматриваю пистолет, а сам прислушиваюсь. Утренняя тишина нарушалась только разноголосым пением птиц и отдаленным урчанием автомашин под холмом. У меня две обоймы патронов. Жизнь надо отдать подороже. А сейчас – срочно уходить отсюда!

С сожалением и благодарностью я глянул на разбитый боевой самолет. Валялись по сторонам крылья и задняя половина фюзеляжа. «Миг» верно служил мне с самого начала войны. Да и сейчас он принял удар на себя, спас мне жизнь. Прощай, мой боевой друг!..

По солнцу и часам определяя направление, я весь день пробирался на восток по лесу,

по полям кукурузы и виноградникам к Днестру. Надо было успеть выйти туда до создания противником сплошной линии фронта. Наступила ночь.

Нога болела, но двигаться было можно. Сделал короткую передышку. Потом оглядел небо, нашел Полярную звезду. Сориентировался и двинулся в путь. Уже за полночь вышел на тропу. Она вела меня по высокому берегу речушки. Вдруг увидел впереди себя силуэт человека. В ту же секунду оступись и сорвался под обрыв на поврежденную ногу. В ярости от боли, забыв об осторожности, направился с пистолетом в руке к силуэту. Оказалось, принял за человека распятие Христа. В тех местах – это не редкость. А идти стало еще труднее. Каждый шаг отдавался резкой болью. Надо было искать какой-то транспорт. С таким повреждением я далеко не уйду.

А утро уже вступило в свои права. Медленно шагая, внимательно осматриваю местность. Впереди вижу человека. По заплатанной одежде определил, что передо мною бедняк. Этот не выдаст. Направился к нему. Недалеко видно село. Подошел к крестьянину.

– Здравствуйте!

– Здравствуйте! – И смотрит на меня с испугом.

– Не бойтесь. Я советский летчик. В селе немцы есть?

– Нет.

– А из руководителей сельсовета кто-нибудь есть?

– Никого. Уже с неделю, как все уехали.

– Можете показать, где располагался сельсовет?

Молдаванин показал мне дом под красной железной крышей, хорошо видимый с возвышенности, где мы находились. Тут я увидел, что недалеко, в траве, сидит девочка, дочурка крестьянина. Она смело поднялась, принесла сумку с едой. А я ведь сутки ничего не ел. Кукурузный хлеб, дикие груши показались мне необыкновенно вкусными.

С трудом дошел до бывшего сельсовета. На колоде около дома сидело несколько мужчин. Беседовали. Увидев меня, замолкли. Поздоровавшись, попросил отвезти меня к железнодорожной станции. Они заговорили разом, ссылались, что это опасно, да и лошадей нет. Пришлось напомнить, что время военное, что я еду не по личным делам. Нашлась пара лошадей, таратайка.

Лишь под вечер мы с молдаванином подъехали к станции Кайнары. Но обслуживающие ее железнодорожники убыли в тыл еще пять дней тому назад. Безлюдье. Что делать? Куда дальше двигаться? С горечью смотрел я на обгоревшие развалины вокзала. Ко мне подошел бедно одетый старичок.

– Откуда же здесь летчик взялся? – спрашивает. Мы разговорились.

– Я сегодня утром слышал гудок паровоза вон за той горкой. Там проходит железная дорога. Поезжайте туда, – посоветовал он мне.

Уже затемно подъехали к станции Каушаны. На путях стояли платформы и паровоз. Кто там? Наши или противник? В сумерках было трудно рассмотреть. Решил рискнуть, подъехать к вокзалу. Оказалось, что на станции наши бойцы. Командир части с удивлением посмотрел на меня, когда я ему представился. Кратко рассказал о своем путешествии.

– Как вы проскочили? Вон у дороги лесок, где только что мы вели бой с румынами, – покачал он головой.

А у меня все тревоги как рукой сняло. Я среди своих! И совсем не важно, что был бой и завтра утром уходит последний эшелон по этой дороге. Меня теперь это совсем не интересовало. Я с аппетитом поел кашу, запил ее водой. Потом, забыв обо всем, крепко уснул.

Лишь на четвертый день после вылета на переправу в Унгены я вернулся в свой полк. Там уже считали меня погибшим. Даже в журнале записали: пропал без вести. Летчики и техники взяли на память кое-что из моих вещей. Такой порядок возник стихийно, и не только в нашей летной части...

А я сразу же прибыл на командный пункт. Рассказал Иванову о пережитых событиях. Чувствовалось, что командир полка искренне и глубоко рад моему возвращению.

– Сейчас, Покрышкин, ни о чем не беспокойся. Лечись и отдыхай, – посоветовал он.

В эскадрилье мое появление обрадовало всех летчиков и техников. А Фигичев даже стал оправдываться:

– Я и Лукашевич вылетали снова в район Унгены, искали тебя, – сообщил он.

– Валя! Если бы ты своевременно проявил беспокойство и оглянулся, то не надо было вылетать на поиски, – в сердцах сказал ему и, не желая обострять наши взаимоотношения, направился к самолету Соколова.

А потом пришлось все-таки направиться в санчасть. Нога распухла, натруженная в мытарствах, отдавала глухой болью. Фактически ходить к вечеру уже не смог.

Лежал в палате, вновь и вновь возвращаясь мысленно к прошедшим дням. Слушал гул самолетов, сдерживая нетерпение. Так хотелось встать и поспешить на стоянку...

На второй день к обеду дверь в палату распахнулась. Вижу, входит комиссар полка Г. Е. Чупаков:

– Ну что, отлеживаешься, сталинский сокол? – говорит с порога. – Рассказывай, как слетал.

Кратко поведал Григорию Ефимовичу историю полета, все, как было.

– Надо было дать газ, тянуть подальше к своим, – говорит Чупаков.

– Не смог, мотор не тянул. А как на фронте? Я же газет не видел, пока пробирался в полк.

– Есть много нового. Материал тебе принес с выступлением Иосифа Виссарионовича Сталина. Он по радио обратился к народу как раз в день, когда тебя сбили.

Комиссар, передав мне материалы, не спешил уходить. Сидел молча, пока я нетерпеливо просматривал выступление Генерального секретаря ЦК ВКП(б).

– Вы оставьте, я внимательно прочитаю.

– Конечно. Здесь ответы на многие вопросы, которые та** беспокоят всех.

Комиссар вышел в другие палаты. А я еще раз, теперь уже внимательно, прочитал выступление И. В. Сталина. Тон обращения к народу, задачи, оценки – все для меня было важно. И когда отложил материал, первая и главная мысль, которая возникла в сознании, была обращена к себе: «Что должен сделать лично я, чтобы выполнить указания партии об усилении отпора врагу?»

Чупаков вошел через час. Я прочитал вопрос в его взгляде.

– Все понял, товарищ комиссар. Лежать мне не время. Надо идти в эскадрилью.

Комиссар усмехнулся. Он, наверное, заметил у изголовья койки палку, на которую я опирался, когда шел в санчасть.

– Лежи, у тебя задача одна – быстрее поправиться. А вот осмыслить итоги боев надо. Воевать, чувствую, будем долго. Победу завоевать над таким опасным врагом не просто. Драться надо смело, умно, грамотно.

В моей боевой деятельности наступил временный перерыв. Летать сейчас не мог. Требовалось подлечиться и отдохнуть. Я очень ослабел за эти дни и мог не выдержать летных перегрузок. Однако бесцельно смотреть в потолок было не в моем характере. Свободное время решил использовать для анализа прошедшего периода боевой деятельности. Необходимость в этом возникала и раньше, но боевая работа с раннего утра и до позднего вечера не давала такой возможности. Сейчас ничто не мешало провести такой анализ.

Привычка размышлять и обдумывать свои действия выработалась еще в годы, когда работал слесарем-инструментальщиком на заводе «Сибкомбайн». Это качество воспитал у меня начальник инструментального цеха, отличный мастер, чародей своего дела. Бывало, принесешь к нему на сдачу сложный инструмент или лекало и ждешь решения. Помню, как-то он внимательно осмотрел мое изделие, измерил. А потом по-отечески говорит:

– Точность ты выдержал. Но души не видно в лекале.

– Какая же душа может быть в металле?

– Верно. В металле души нет. А вот у тебя душа должна лежать к работе. Надо сделать

инструмент так, чтобы была радость тебе и тем, кто будет твоим инструментом пользоваться, чтобы боялись прикоснуться к лекалу грязными руками и не бросали его на верстак, а нежно клали в бархатный футляр.

– Но тогда не хватит и двух недель на изготовление, – пытался я оправдаться.

– Хватит и недели, если продумаешь разумный порядок работы.

Его требовательность привила мне точность в работе, стремление осмысливать свои действия. Эта привычка сказалась и при освоении летного дела. Думаю, что именно это качество позволило мне ускоренно окончить Краснодарский аэроклуб, освоить за короткое время полеты на истребителе, научиться пилотировать его.

И вот теперь, вынужденно отстраненный от полетов, я обдумывал свой небольшой боевой опыт, делал выводы на будущее. Что меня прежде всего беспокоило? Почему, наряду с победами, я часто прилетаю на аэродром с пробоинами в самолете, а из последнего вылета пришел пешком? Ведь техникой пилотирования, оружием я владею нормально, в робости меня никто не упрекал, боевой истребитель тоже неплохой. В чем же причина неудач? И я стал самокритично, без скидок думать об этом. К сожалению, ошибок оказалось много. Главным образом, неудачные действия в бою произошли именно из-за моих ошибок, а также из-за промахов других летчиков, которые шли в одной со мной группе на боевое задание.

Вместе с тем было немало причин, которые возникали не по вине летного состава. Они происходили вследствие недостатков в построении боевого порядка, из-за того, что не сделаны правильные выводы из первых боев с противником. А схватки в воздухе показали, что многие приемы боевых действий, которые мы осваивали в предвоенный период, формы построения боевого порядка устарели, не соответствуют практике сегодняшнего дня, «не работают» на победу.

Поражение зениткой моего самолета над переправой в Унгенах еще более убедило, что группа из трех самолетов не годится для истребителей. Она сковывает маневр не только ведущего, но и ведомых, не обеспечивает их безопасность, может привести к столкновению. Когда я оказался в положении левого ведомого у Фигичева, то перестроение Лукашевича с правого в левый пеленг чуть не закончилось столкновением самолетов. Хорошо, что я увидел идущего сбоку Лукашевича. Свобода маневра для перестроения ведомых обеспечивается только при боевом порядке пары.

Звено из трех самолетов свойственно бомбардировщикам. Оно обеспечивает им оборону заднего сектора. Истребителям же, как нападающим, оно не подходит. Боевой порядок группы истребителей в составе четырех или более самолетов должен строиться с рассредоточением пар по фронту и по высоте. В этом построении достигается высокая маневренность группы. Летчики меньше отвлекаются на осмотрительность для предотвращения столкновения друг с другом. Главное внимание они уделяют поиску противника.

Была еще одна очень серьезная причина, которая отрицательно влияла на нашу боевую активность, на эффективность боевых действий. Это отсутствие радиосвязи на наших истребителях. Радиосвязь обеспечивает четкое управление в воздухе, позволяет предупредить летчиков об опасности. Из-за отсутствия радиостанции на наших истребителях мы были вынуждены управлять примитивными эволюциями самолетов.

В первых же воздушных боях сказывались и недостатки в тактической подготовке предвоенного периода. У летчиков вырабатывались навыки летать в плотных боевых порядках, годных лишь для парадов. А ведь именно так летать требовали наставления и инструкции. Для перехода на разомкнутые боевые порядки требовалось переломить и психологические привычки у летного состава. А это не просто.

Анализ проведенных боев, своих и летчиков эскадрильи, подсказывал, что атаки по воздушным и наземным целям необходимо проводить на большой скорости. Это обеспечит внезапность удара, создаст большие угловые скорости перемещения при ведении огня вражескими истребителями, стрелками бомбардировщиков и зенитчиками.

Подтверждением этому был мой бой с пятью Ме-109. Скоростной атакой я, проскочив

ведомых тройки, сбил ведущего и спас Семенова. Повреждение своего самолета получил при этом из-за того, что потерял несколько секунд, наблюдая за горящим «мессершмиттом». Если бы я после уничтожения самолета противника не задержался и энергично ушел вверх, то не попал бы под огонь.

При атаке разведчика Ю-88 мой самолет был серьезно поврежден потому, что я атаковал на такой же скорости, которую имел «юнкере». Тогда от гибели меня спас прицел, принявший пулю на себя. В подобном положении оказался Яковлев в бою под Котовском. Но тогда пуля, пройдя мимо прицела, ударила ему в лицо.

Постарался очень внимательно продумать и наши действия при полетах вместе с бомбардировщиками. Главной причиной неудач при сопровождении СБ была малая скорость истребителей. И как следствие этого – ведение боя на горизонтальных маневрах. Вывод следовал один: сопровождение бомбардировщиков, особенно устаревших конструкций, надо выполнять только на большой скорости. Для получения ее необходимо сопровождающим звеньям и парам полет производить змейкой, выше и сзади бомбардировщиков, эшелонируясь по высоте. При этом пары и звенья истребителей, по моим взглядам, должны строить змейку навстречу друг другу, для взаимного прикрытия. Это способ сопровождения методом «ножниц».

В те дни я пришел к выводу: свои мысли надо изложить на бумаге, продумать схемы, доказательства. Опираясь на палку, я отправился в село Маяки за покупками. Приобрел там мыло, зубную щетку и порошок. А главное – общую школьную тетрадь. Купил и миниатюрный чемоданчик, который легко можно было поместить за бронеспинку самолета при перелетах на другие аэродромы. А такая перспектива явно вырисовывалась ввиду отступления наших войск на восток.

В тетради крупно написал заголовок – «Тактика истребителей в бою». Потом начал записывать свои соображения и расчеты, делать схемы.

Как-то поздно вечером ко мне ввалилась группа летчиков эскадрильи. Они и застали меня с тетрадкой. Окружили, с шутками стали допрашивать. Особенно «старался» Дьяченко.

– Товарищ командир, открой секрет, что ты все это пишешь?

– Делаю кое-какие выводы из своего боевого опыта.

– Это что? Новый роман «Война и мир»? – Все засмеялись. А Назаров даже упрекнул:

– Боевой летчик, а занялся писаниной. Ты что, решил бросить летать?

– Нет! Летать не брошу. Да вот думаю, как воевать тактически грамотно.

Кратко рассказал о том, какие мы допускаем недостатки.

– Ну и какие же твои выводы? – настойчиво допрашивал меня Степан Назаров.

– Разные, с учетом обстоятельств в бою и выполняемой задачи. Например, такой вопрос: ты сбил самолет и продолжаешь вести бой. Стоит ли смотреть, куда он падает?

– И как сам думаешь?

– Смотреть нельзя, а то окажешься рядом со сбитым вражеским летчиком.

Пилоты притихли, задумались. Кто-то спросил:

– А как же с докладом о сбитом самолете? Начальство потребует точное место падения.

– Хочешь быть сбитым – тогда смотри. Или другой вопрос. Лучше летать парой или звеном?

– Конечно, звеном, – высказался Фигичев. – Три самолета сильнее, чем два.

– В количественном отношении три самолета сильнее, а в маневренности? – парировал я. – Одно из важнейших требований к истребителям: высокая маневренность группы.

Разговор у нас завязался интересный. Воздушные бойцы не раз участвовали в схватках, анализировали действия. Конечно, каждый из нас выводы делал разные.

– Ну что ж, Саша, сочиняй. Война только разворачивается. Чтобы победить, надо соображать в бою.

– Чтобы соображать в воздухе, надо готовиться к этому на земле, – заключил я. – Бой требует мысли, ребята.

Конечно, анализ прошлых боев занимал меня. Но товарищи воевали, а я сидел на земле.

Не вытерпев, на третий день после возвращения в полк, опираясь на палку, пошел в свою эскадрилью. В последнее время я, правда, мало занимался делами подразделения. Все время отдавал своему звену и полетам на боевые задания. Сейчас, проходя по стоянке, с интересом наблюдал за работой технического состава, подготовкой летчиков к очередным вылетам. Встречали меня дружелюбно, с добрыми пожеланиями, а иногда и с шутками.

– Понятно, почему пришел на аэродром с палкой, на подломанных «шасси», – улыбаясь, сказал Селиверстов. – Хочешь, чтобы техники тебя подремонтировали...

– Надоело лежать, хочется уже летать.

– Ты что, так и полетишь с костылем? Выбрось эти мысли и лечись. Фашисты пока наступают. Но мы все равно разобьем их.

– Я, Кузьма, не могу, чтобы за меня другие били врага.

– Успеешь еще навоеваться. Подлечись сперва. Мы сейчас как раз вылетаем на штурмовку. Расплатимся с зенитчиками и за тебя.

Пожелал успеха звену Селиверстова, а сам отправился дальше. На одной из пустующих стоянок обратил внимание на работу механика по вооружению. На крыльевой подъемник он прикреплял пулемет БС, видимо, снятый с разбитого самолета.

– Над чем мудришь?

– Хочу сделать зенитный пулемет на случай налета на аэродром.

– Собираешься из этой самоделки сбивать «мессеров»?

– А что же делать? На аэродроме же нет ни одной зенитки. Вот прицел не могу рассчитать, а то сегодня уже пристрелял бы.

– Могу тебе помочь в расчетах. Давай бумагу и карандаш.

– Вы эту задачку решите. В каждом вылете видите противника своими глазами и знаете теорию стрельбы.

– Если будем делать сами, не скоро справимся. Надо поставить прицел с разбитого «мига», – посоветовал механику. И пообещал поговорить по этому вопросу с инженером полка. В затею механика особенно не верил, но хотелось поддержать его хорошее стремление. Я и сам любил изобретать, всегда с уважением относился к людям, ищущим что-то новое в технике.

На одной из стоянок вокруг «мига» со снятыми капотами суетилась группа технического состава. Всегда они так собирались, чтобы общими усилиями быстрее отремонтировать поврежденный в бою самолет. Руководил ими Копылов. Он лишь недавно был назначен старшим инженером полка вместо погибшего Шолоховича.

Увидев меня, Копылов воскликнул:

– Вот и хозяин явился! Для тебя готовим этот самолет. Новый мотор поставили, заменили бензобак и все пробойны заделали. Летай и сбивай фрицев.

Я обошел кругом самолет. Уж очень много заплат было у него на крыльях и фюзеляже. Одно радовало, что поставлен присланный с завода мотор.

– Когда будет готов к облету самолет?

– Скоро. Сейчас начнем ставить капоты. А ты сможешь его облетать с больной ногой?

– Смогу. Когда будет все готово, скажите мне.

– Хорошо.

Иду по стоянке и с удовольствием вдыхаю запах аэродрома. Все кажется родным, знакомым. Даже острый привкус бензина. Сейчас под лучами восходящего солнца он испаряется вместе с росой и вызывает стремление скорее подняться в воздух.

Вскоре самолет был готов к облету. Внимательно осмотрел его, особенно проверил соединения рулей с рычагами управления. Эта привычка у меня выработалась еще в мирное время. Помню, из-за неправильного соединения тросов управления с рулями глубины я чуть не разбился на планере.

Отложив свой костыль в сторону, надел парашют и с помощью техника забрался в кабину. Мотор работал чисто на всех режимах.

Взлетел, намерен был идти в зону и там на пилотаже испытать мотор и самолет. Но

облет был сорван. После взлета шасси не становились на замки. Пилотировать в таком положении было нельзя. Но на посадку сразу не пошел. В воздухе проверил, как слушается самолет рулей на виражах. Лишь потом сел. Техники быстро устранили неисправность и можно было снова взлетать на облет.

В это время подъехал на стоянку командир эскадрильи Соколов. Он собрал летный состав, поставил задачу на штурмовку аэродрома в Бельцах, где базировалась уже авиация противника.

С трудом удалось уговорить Соколова взять меня в его группу. Командир полка Иванов также дал согласие на этот вылет, если успеют подготовить мой самолет. Ненависть к врагу, стремление самому участвовать в ударе по аэродрому в Бельцах, где в первый день войны погибли техник звена Камаев и летчики Овчинников и Суров, лишили меня осторожности. Я решил лететь на фактически необлетанном самолете.

Наступило время вылета. Группа запускала моторы и выруливала на старт. Я и мой ведомый ждали взлета. В воздух пошло первое звено, а за ним – и наша очередь. Даю полный газ, самолет несется по взлетной полосе. Еще секунды – и он оторвется от земли. Вдруг мотор «обрезал». Наступила тишина. Она как бы ударила по ушам. А впереди лог с речушкой, где самолет наверняка скапотитрует. Зажимаю тормоза колес и, не давая самолету развернуться, останавливаюсь на границе летного поля. Ведомый, взлетев, пристроился к группе. В недоумении сижу в «миге» и не соображаю, что случилось? Что произошло? Почему мотор перестал работать?.. Пробежал взглядом по приборам – бензин есть, зажигание включено, бензокран включен правильно.

Вижу, подъезжает на «эмке» Иванов. Он вскочил на крыло, спрашивает:

- Покрышкин, что случилось? Почему прекратил взлет?
- Сам не пойму, товарищ командир. Внезапно мотор «обрезал».
- Может, бензокраны перепутал и перекрыл доступ горючего?
- Да нет. Бензокраны включены правильно.

Иванов пристально посмотрел на меня и приказал:

- Отруливай в сторону! Быстрее освобождай посадочную полосу.

Говорил командир отрывисто. И мне показалось, что он плохо подумал об этом случае. Стало как-то не по себе. Подошли техники. Я увидел в их глазах тревогу и сомнение. Самолет хвостом вперед быстро затолкнули в кукурузу. Вскоре появился инженер Копылов.

- Что произошло?
- Мотор прекратил работу.
- Давай я попробую.

Инженер сел в кабину, запустил мотор, дал полный газ. Мотор ревел, готовый сорвать самолет с колодок под колесами. Копылов показал мне большой палец и выключил зажигание. Вылез из кабины, подошел.

- Саша, мотор работает отлично...
- Давайте я сам еще попробую!

Сажусь в кабину, а на меня устремлены настороженные взгляды. Запустил мотор и дал газ – мотор ревет. Стоящий у консоли крыла Копылов с усмешкой смотрел на меня. Убрал газ на малые обороты и снова перевел на максимальные обороты. И вдруг мотор вновь «обрезало».

Копылов тут же сменил меня в кабине. Но сколько ни пытался запустить, мотор не сделал ни одного оборота. Открыли центропланые бензобаки – горючего, как говорят техники, под завязку. Стали искать неисправность. Хорошо зная МиГ-3, я попросил проверить горючее в заднем баке. Ведь из него бензопомпа забирает горючее и нагнетает в карбюратор.

Скоро вскрыли причину отказа мотора. Оказалось, что при замене центропланых бензобаков кто-то из техников неправильно установил предохранительные клапаны. Поэтому горючее из центропланых баков не поступало в задний, из которого шло питание мотора. Незначительное количество горючего, просочившись через клапаны, натекало

самотеком и на какое-то время обеспечивало работу мотора.

Техники, окружив самолет, приступили к устранению неисправности. Смотрю на них и думаю: вот еще один пример скоротечного освоения «мигов». Вспомнились ошибки Семенова, приведшие его к гибели. Ошибка техника самолета могла бы тоже закончиться трагически.

Командир полка, выслушав доклад Копылова о причинах прерванного взлета, прямо-таки рассвирепел. Я никогда его не видел таким.

– Разгильдяй! Отдам под трибунал! – пригрозил он технику. – Чуть летчика и самолет не угробил!

А тот лучше всех нас понимал, чем могла закончиться его ошибка. Он стоял растерянный, не в состоянии вымолвить слово в свое оправдание.

– Не его надо судить, товарищ командир, а тех, кто новые самолеты прислал нам с запозданием.

– Он тебя чуть не угробил, а ты оправдываешь, – отозвался командир на мою реплику. – Копылов, назначьте на самолет Покрышкина техником Вахненко!

Услышав это приказание, Вахненко радостно улыбнулся мне. У нас с ним давние, дружеские отношения.

Устранили неисправность на самолете сравнительно быстро. К этому времени вернулась с задания группа Соколова. Одного самолета в ее составе не было. Летчики рассказали, что произошло.

Удары по этому аэродрому в предыдущие дни наносились, как и прежде, отдельными звеньями. Этот метод не мог принести ощутимые результаты, но растревожил врага. В ожидании очередного налета противник поднял в воздух восемнадцать истребителей. Они встретили нашу группу над аэродромом. Завязывать с ними бой было невыгодно. Поэтому «миги», сбросив бомбы с пикирования на стоянки вражеских самолетов, заняли оборону в воздухе и стали уходить в восточном направлении. В этот период оторвался от основной группы командир третьей эскадрильи Назаров. Его тут же атаковали «мессеры». На горящем самолете летчик врезался в землю.

Вечером перед отъездом в общежитие поставили нашей эскадрилье задачу завтра снова лететь на штурмовку аэродрома в Бельцах. Штаб дивизии продолжал выдерживать график налетов на эту цель.

Утром Соколов собрал летный состав, дал указание о подготовке к боевому вылету. Слушая его, летчики думали о возможной встрече с истребителями противника, о сильном зенитном прикрытии аэродрома, под огнем которого придется штурмовать вражеские самолеты.

Командир эскадрильи постарался учесть опыт прежнего вылета. Два звена намечались для нанесения бомбового удара и последующей штурмовки пулеметным огнем. Моей паре ставилась задача прикрыть штурмующих от истребителей противника и подавлять зенитки.

Шли на бреющем. Перед границей вражеского аэродрома группа сделала горку для сбрасывания бомб. Мы с Дьяченко сразу же ушли вверх. В воздухе «мессершмиттов» не было. Я бросил взгляд на летное поле.

Группа сработала точно. Бомбы рвались среди «мессеров», «юнкерсов» и бензозаправщиков. Взрывы, пламя, дым... Это возмездие за их налеты. Мы застали противника удачно – шла заправка самолетов горючим. Опомнившись, зенитчики открыли огонь по нашим истребителям. Мы с Дьяченко тут же атаковали батареи «эрликонов».

Пикируем. Вижу, зенитчики бегут по укрытиям. Пушки на время замолкают. Другие же батареи, а их много вокруг аэродрома, скрещивают трассы огня по нашим самолетам. Моя пара штурмует батареи одну за другой. Но сил мало. Мы не в состоянии подавить зенитчиков. Замечаю, что Me-109 запустил мотор и вырывается на старт. Бросаю свой «миг» в пикирование на него, беру «мессер» в прицел и прошиваю его очередь. В наборе высоты пулеметная зенитная трасса попадает в консоль крыла моего самолета. Но он держится в воздухе. А из атакованного «мессера» повалил дым. Летчик не выскакивает из кабины –

видимо, ранен или убит.

«Миги» делают последний боевой заход. Они должны на бреющем полете взять курс домой. А зенитки врага продолжают стрелять. Мы с Дьяченко пикируем на них, обеспечивая безопасный отход от аэродрома наших «мигов».

Догоняю группу и вижу только четыре самолета. Где же еще два?.. Осматриваюсь, ни одного самолета в воздухе. Разворачиваюсь назад, гляжу на вражеский аэродром. Но и над ним нет отставших. Да и зенитки не стреляют. Видимо, два «мига» получили повреждения и ушли раньше. Еще раз осматриваю небо – ни одного самолета. Догоняю группу.

Летим домой, а тревога все больше охватывает меня. Пытаюсь восстановить в памяти всю динамику штурмовки. Ни один наш самолет на аэродром не падал. Сознание не хочет соглашаться с возможной гибелью кого-то из летчиков. Хочется верить, что они идут где-то в стороне или впереди четверки на поврежденных самолетах.

Сразу после посадки сруливаю и смотрю на наши стоянки. Нет самолетов Соколова и Овсянкина.

Собрались группой, еще не успели поделиться соображениями, как подъехал Иванов. Он стал расспрашивать летчиков о паре Соколова. Никто не мог сообщить что-либо конкретное и достоверное. По обрывочным данным можно лишь было предположить, что в конце штурмовки пара Соколова стала удаляться от аэродрома. Было похоже, что она занимает положение для нанесения новой атаки. Но дальше их никто не видел. Да и не мудрено – каждый был занят выполнением боевой задачи. Радость от удачного удара по врагу омрачилась: нет с нами Соколова и Овсянкина.

Все последующие дни, вернувшись с выполнения боевых заданий, летчики в первую очередь интересовались, нет ли сообщений о Соколове и его напарнике. Но штабы полка и дивизии никаких данных не имели. Однако штурмовку аэродрома в Бельцах мы прекратили. Другие заботы появились у командования.

Немецкие и румынские войска вышли на Днестр в районе Бендер. Стали накапливаться там. По-видимому, готовилось наступление на Одессу. Севернее Балты также обстановка складывалась напряженная. Поэтому поредевшие в своем составе истребительные полки нашей дивизии переключились на эти два направления. Через день после нашего налета на аэродром Бельцы меня вызвал В. П. Иванов.

– Покрышкин, принимай эскадрилью, – приказал командир полка.

– А как же Соколов?

– Если вернется, то пойдет ко мне замом.

– А что скажет командир дивизии?..

– Это не твоя забота. Без командира эскадрильи нельзя. Принимай и команду!

– Есть, принять эскадрилью! Разрешите, товарищ командир полка, заодно высказать и несколько соображений? Если так и дальше будем воевать, то скоро командовать будем некем.

– Война, Покрышкин... Потери неизбежны.

– Все валим на войну, – не сдержался я. – Дело в том, что нас посылают на задания мелкими группами. В таких условиях трудно подавить зенитчиков врага. А у противника прикрытие сильное. Да вы сами летали и видели!

– Все это я понимаю. Вот почему посылаю вас шестерками или восьмерками, а не отдельными звеньями. Прошу тебя учесть это.

– Понятно, товарищ командир.

– Ну, вот и договорились. А сейчас готовь эскадрилью к перелету на аэродром Раздельная. Там совместно с четвертым авиаполком будете выполнять задачи. Я туда к вечеру подлечу.

– Есть! Постараюсь свой полк не опозорить.

В Раздельной эскадрилья сразу же получила задание на штурмовку колонн противника на дороге от Кишинева к Днестру. А моей паре было приказано прикрыть группу истребителей 4-го авиаполка при нанесении ими удара по Кишиневскому аэродрому.

Подшли к цели на предельно малой высоте. Группа сделала горку, сбросила бомбы на стоянии самолетов и сразу же ушла в южном направлении. Моей паре, как прикрывающей группу, следовало не задерживаться над аэродромом. Но разве можно просто так уйти с боезапасом! Круто спикировав, прорвались сквозь сильный зенитный огонь и, перейдя в пологое пикирование у земли, ударили по самолетам. Я зажег Ю-87. Бреющим наша пара пошла на догон уходящей шестерки. Вернулись все без потерь.

В этот день и с утра следующего мы всей эскадрильей штурмовали колонны на дорогах. Чтобы избежать потерь, действовали в полном составе, так же, как это делали в Сынжерее.

На второй день, к вечеру, Иванов поставил мне неожиданную задачу:

– Севернее очень тревожная обстановка. Готовь свое звено на сопровождение бомбардировщиков, близко тебе знакомых.

– Су-2?

– Хорошо, что помнишь, – усмехнулся Виктор Петрович. – Вот и постарайся теперь оправдаться перед ними. Они пойдут бомбить переправы в Могилев-Подольском. Ваша группа ударная. Встреча над аэродромом в Котовске. Вылет немедленный.

– Разрешите мне лететь двумя парами.

– Полетишь тройкой. Больше не могу дать. Других задач много, а самолетов мало. Желая тебе успеха.

Самообладание и мастерство

Действия полка с начала войны были сосредоточены на юго-западном направлении. Мы наносили удары по наступающим войскам противника на Пруте, а в Молдавии – и на Днестре. Вот почему задача на сопровождение бомбардировщиков в северном направлении, которую поставил командир полка, была неожиданной. Ведь предстояло действовать в расположении армии, в состав которой наша авиадивизия не входила. Обстановка на этом участке фронта была незнакома.

Перед уходом с КП я спросил у В. П. Иванова:

– Где проходит линия фронта?

– Посмотри сам на карте! – кивнул Иванов на стол начальника штаба. – Но эти данные приблизительные. Они уже устарели. Точное положение наших войск, как всегда, будем узнавать сами.

Наносил обстановку на свою полетную карту, а меня все сильнее охватывало беспокойство. Тревожиться было отчего. Линия фронта проходила на восток, южнее Умани, на Кировоград. Противник здесь нависал над всем южным флангом советско-германского фронта, грозя окружением.

– Опять отступаем! Когда же будем наступать? – вырвалось у меня.

– Для обороны-то сил нет, а тебе давай наступление. Не задерживайся. Бомбардировщики ждать не будут. После выполнения задания садись в Раздельной. Завтра будем перелетать в Маяки и действовать в северном направлении.

Летим на Котовск. Правее меня, в стороне и выше метров на сто – двести, идут Дьяченко и Лукашевич. Получилась импровизированная группа: в составе одного самолета и пары. Что ж, приходится мудрить, чтобы обеспечить хорошую маневренность и не быть скованными в клине тройки.

Пришли на место сбора, стали в круг. Ожидаем подлета бомбардировщиков и взлета истребителей непосредственного сопровождения группы Су-2. Делаем над аэродромом круг за кругом, а бомбардировщиков нет и истребители не взлетают.

Гляжу на часы. Время встречи мы выдержали. Меня возмущает эта неорганизованность. Утюжим воздух, расходуем горючее. Можно, конечно, сесть и

подождать на земле подхода группы, но на «чужом» аэродроме нас наверняка своевременно не обслужат. Чего доброго, в таком случае сорвем задание. Нет, будем ждать в воздухе. Решение оказалось правильным. С Балты к Котовску вскоре подошла девятка Су-2. Тут же взлетела тройка истребителей. У них тоже своя импровизация. Ведущий звена – МиГ-3, а ведомыми у него – два И-16. Пристроились к бомбардировщикам, и группа взяла курс на север. Сопровождающих истребителей – шестерка. Защита вроде надежная. Жаль, мало Су-2, только девятка. Не хватит сил для серьезного удара по переправам. «Не могут отказаться от «булавочных уколов», – подумал я.

Под нами Днестр. Летим на север, вдоль реки. По восточной стороне ее наши войска, по западной – противника. Так мы информированы в штабе полка. Спокойно идем левее реки. Моя группа летит западнее бомбардировщиков, с превышением до шестисот метров. Главное внимание сосредоточиваем в сторону спускающегося к горизонту солнца. Именно оттуда можно скорее всего ждать удара.

Пришлось отказаться от сопровождения методом «змейки». Большие обороты мотора, большая скорость – можно остаться без горючего на обратном пути. Вот что значит ожидание в воздухе. При возможном нападении «мессершмиттов» рассчитываю вести бой на вертикалях за счет превышения над бомбардировщиками.

Недалеко от Ямполья группу неожиданно обстреляли вражеские зенитчики. Били из «эрликонов». Что такое? Неужели и здесь фашистские войска? На моей карте в этом районе должны быть наши. Выходит, противник расположен значительно южнее, чем это обозначено на карте в штабе полка. Звено истребителей из Котовска не выдержало. Пикируя, начало обстреливать зенитчиков почти с тысячи метров. Была бы связь, обругал бы их. Какой прок от таких «атак»? Израсходуют боекомплект, не с чем будет вести бой при нападении вражеских истребителей. А тройка продолжала «резвиться». Летчики и дальше, по пути, стреляли по отдельным зениткам.

При таких действиях трудно рассчитывать на успешное сопровождение бомбардировщиков. Придется, видимо, эту задачу полностью брать на нашу группу.

Впереди, за окраиной Могилев-Подольского, видны на Днестре восемь понтонных мостов. Вот она главная цель. Ради удара по этим переправам мы здесь. Внимательно осматриваю воздушное пространство. Вражеских истребителей пока не видно, зенитки тоже не стреляют. Бомбардировщики стали на боевой курс. С нетерпением жду, когда над мостами взметнется вода. Зенитчики врага, видно, прозевали наш налет – в воздухе разрывов нет. Вниз пошли бомбы. Через секунду взрывы накрывают четыре моста. Молодцы! Точно попали в цель! В это время вокруг бомбардировщиков вспыхнули шапки разрывов. Вдруг от прямого попадания крупнокалиберного снаряда разлетается на куски самолет ведущего нашей девятки. Остальные самолеты, круто снижаясь, стали уходить от переправы. Пятерка Су-2 взяла курс на юг, и за ней пошло звено истребителей из Котовска. Тройка же Су-2 направилась на восток, в сторону Умани. Оставлять их без прикрытия нельзя: при нападении вражеских истребителей их неминуемо всех соьют. Я решил сопровождать своим звеном эту группу.

Но сейчас можно ударить по врагу. Мы сваливаемся сверху на зенитки, которые продолжают вести огонь по уходящим бомбардировщикам и атакуем расчеты зенитных орудий. Перейдя на малую высоту, идем вдогон оторвавшейся тройке. Оглядываю воздух. На юге, куда ушла первая группа, вижу, что истребителей атакует четверка Ме-109. Энергично доворачиваю и на максимальной скорости спешу на помощь. Не успели мы подойти, как один из И-16 сваливается к земле и взрывается. МиГ-3 пикированием вышел из боя и направился в южном направлении. Второй И-16 также пикирует к земле, пытается выйти из боя, идет к нашей группе. За ним – пара «мессершмиттов». Другая же пара вражеских истребителей устремилась к пятерке Су-2.

Теперь все решают секунды. И-16 на попутно-пересекающем курсе проскакивает нас. Его вот-вот догонят «мессеры». Они увлечены преследованием, не замечают нашу группу. Ме-109 рядом. Дьяченко, находясь от меня справа, чуть довернул свой самолет и в упор

расстрелял ведущего пары. Тот с разворотом врезался в бугор. Его ведомый, спасаясь, резко пошел вверх, а затем к Днестру.

Преследовать некогда. Надо спешить к пятерке Су-2. Она осталась наедине с парой «мессершмиттов». Наши истребители шли на пределе, догоняя эту пару. А «мессеры» в эти секунды пристраивались в хвост отставшему от строя Су-2. Он, видимо, был подбит, шел в пятидесяти метрах над землей. Эти мгновения решали судьбу экипажа бомбардировщика. Фашистские летчики, увлеченные атакой, не заметили, что сами находятся под прицелом.

Вот «мессеры» уже рядом. Я понимал, что мой удар должен быть точен. Надо бы сбить ведущего, пока он не открыл огонь по Су-2. Однако, имея небольшое преимущество в скорости над Ме-109, я при такой атаке несомненно попадал бы под удар ведомого. Бой диктовал свои условия: сначала бить по ведомому, а уж затем – по ведущему. Небольшой доворот для прицеливания, очередь в упор по мотору и кабине. Ме-109 тут же вспыхнул, пошел к земле.

Секунды – и в прицеле ведущий. Моя очередь и его по Су-2, по-видимому, совпали по времени. «Мессер», хотя я и попал в него, боевым разворотом ушел из прицела. Но враг сразу же попал под удар идущей выше пары Дьяченко. Они не прозевали этого мгновения. Очередь была точной.

Я успел лишь бросить взгляд в сторону боевых друзей. В этот момент сильный взрыв зенитного снаряда встряхнул мой самолет. И сразу же умолк мотор. Монотонный и безотказный гул всегда воспринимался в неразрывности с окружающей обстановкой, с состоянием нормальной работы в полете. Он как бы сопровождал тебя в бою. Внезапно наступившая тишина отдалась страшной угрозой.

Охватившая тревога мгновенно заставила бросить взгляд на землю. Внизу – необозримые поля пшеницы. По проселочным дорогам, поднимая клубы пыли, двигались колонны вражеских войск. Где-то далеко в памяти мелькнуло событие над переправами в Унгены. Тогда сразу же после попадания зенитки подумал: «Где мне придется садиться вынужденно?» Но там, хотя и с перебоями, мотор работал. А сейчас он молчит! Неужели это гибель?..

И вдруг меня как будто ударило по ушам. Это был рев моего мотора! Самолет рванулся вперед. Радость охватила меня! Сколько он молчал? Может быть, всего несколько секунд? Я не мог определить. Но это мгновение мне показалось вечностью...

Что случилось с мотором, почему он сначала остановился, а потом внезапно заработал? Все это было пока не ясно. Да и мысли были отвлечены другим событием: на пшеничное поле между дорог приземлился Су-2. Его я не успел уберечь от атаки «мессера». Помочь чем-то ему в беде у нас не было никакой возможности. Надо было охранять основную группу. Перейдя на малую высоту, наша тройка шла за четверкой Су-2.

А вскоре к нам присоединилась еще одна группа Су-2. Это вернулись экипажи, которые вначале взяли курс восточнее.

Из всей группы домой возвращалась семерка бомбардировщиков. Два экипажа мы потеряли.

Над Котовском Су-2 взяли курс на Балту. Я решил садиться здесь, а не идти в Раздельную. Самолет поврежден, и не хотелось снова искушать судьбу. Необходимо было также доложить командованию этого полка о тех событиях, которые произошли в нашем полете. Я сомневался, что летчик «мига», бросив в бою напарника и прикрываемых бомбардировщиков, сможет точно и правдиво изложить, как протекал этот бой.

Как только колеса коснулись земли, самолет повело влево. Понял, что повреждена левая нога шасси. Рулем поворота и тормозом удалось удержать самолет. Рулить было невозможно и я выключил мотор.

Низко над аэродромом, покачивая крыльями, пронеслись два «мига». Это отсалютовали мне боевые друзья. Они взяли курс домой. «Миг» с выключенным мотором на посадочной полосе сразу же привлек внимание. Подъехала машина с техническим составом, санитарка. Инженер полка, узнав, что я здоров, приказал отбуксировать самолет с посадочной полосы к

кукурузе, что росла на границе аэродрома. Мы с инженером внимательно осмотрели истребитель. Вскоре разобрались в причине кратковременной остановки мотора.

Видно, судьба берегла меня в этом вылете. Зенитный снаряд «эрликона» попал в воздухозаборное сопло. Мотор всосал газы от взрыва и задохнулся на какое-то время. Винт самолета, вращаясь от встречного потока, прокрутил мотор на холостом ходу, прогнал через его цилиндры газы от взрыва. И он снова включился в дело. На эту остановку ушли секунды. А сколько за это короткое время я успел прочувствовать и продумать! Видимо, в таких острых и опасных ситуациях сознание работает тоже мгновенно, какими-то импульсами, толчками, охватывая сразу большие периоды, спрессовывая их до крайних пределов...

Повреждение у самолета было несложным. Почти все осколки от снаряда попали в колесо шасси, не задев мотора и бензобака. Инженер с удивлением посмотрел на меня:

– Да!.. Повезло! Случай неповторимый!

– Это верно. Однако на войне и не такое бывает. Прошу быстрее отремонтировать мой самолет, – попросил я инженера.

– Не беспокойся! К утру все сделаем.

На КП полка я доложил о выполнении боевого задания моей группы и истребителей их части.

– Меры к летчику примем, хоть он и молодой, – сразу же отозвался командир. Потом заметил: – Не освоили «мига», не умеем еще с толком летать на этом истребителе.

Затем сообщил, что бомбардировщики разбили четыре понтонных моста и потеряли два экипажа.

– Одного Су-2 и одного И-16, – поправил меня начальник штаба.

Пытаюсь объяснить, что прямым попаданием зенитного снаряда был сбит над переправой бомбардировщик, а второй сел на поле между вражескими колоннами...

– Из бомбардировочного полка передали, что этот Су-2 прилетел. Экипаж не растерялся, сумел быстро устранить причину отказа работы мотора, взлетел и пришел домой, – перебил меня начальник штаба полка.

Видно, он был рад сообщить об этом. Удивительный случай. Позже мне рассказали о самообладании и находчивости летчиков этого экипажа. Они оказались вроде бы в безнадежном положении. Но и в этой ситуации не растерялись. После вынужденной посадки летчик сел за турель. Очередями из пулемета он заставил залечь бежавших к самолету гитлеровцев. А штурман, бывший когда-то авиатехником, моментально нашел повреждение. Пулей была перебита бензотрубка. В бортовой сумке для карт штурман, не забыв технические привычки, хранил запас мелких запчастей. Как они теперь пригодились! Быстро поставил дюрит на перебитую трубку, закрепил его стяжным хомутом. На глазах оторопевших фашистов Су-2 взлетел и ушел в воздух. Как говорится, поминай как звали! Вот так высокое самообладание, профессиональные навыки и запасливость спасли самолет и его экипаж.

– Задачу ты выполнил, в сложной ситуации остался жив. Поедем на ужин, – предложил мне в заключение разговора командир полка.

Но с меня уже сошло напряжение от боевого вылета. Мысленно был в своем родном полку с боевыми друзьями.

Чуть свет я был у своего «мига». Заканчивались последние ремонтные работы. Устранены все повреждения. Техники трудились на совесть. Но вылететь в свой полк в этот день не удалось. Ведомственность и на войне давала о себе знать. Для «чужого» «мига» не нашлось колеса. Я ходил за инженером полка, упрасивал, уговаривал, к совести призывал.

– Я же должен воевать, а не бездельничать на вашем аэродроме!

– Мною даны указания командиру БАО. А он заверяет, что запасных колес нет. Иди к командиру батальона и решай с ним.

В штабе батальона я получил категорический отказ: запасных колес нет. Разозленный, я высказал все, что накипело. Но это не подействовало, даже не вызвало никаких эмоций.

– Идите и звоните в свой полк. Пусть оттуда привезут вам колесо. Это рядом.

Дозвониться оказалось не просто. Прямой связи не было, а все промежуточные командные пункты были заняты. Лишь к вечеру удалось связаться с КП полка. Обещали на следующий день подбросить на У-2 техника самолета и колесо.

На все эти переговоры потратил куда больше энергии и нервов, чем на боевой вылет!

С испорченным настроением пришлось ночевать еще раз на Котовском аэродроме. Как ругал я себя за решение приземлиться здесь. В следующий раз буду умнее.

С раннего утра вглядывался в горизонт. С нетерпением ждал У-2. Какое-то беспокойство охватило меня еще со вчерашнего дня. Казалось, что-то непоправимое произошло в мое отсутствие в полку. Лишь к вечеру услышал характерное тарыхтение мотора М-11. Наконец-то! И действительно, это был долгожданный У-2. Встретил Вахненко как самого родного человека. Он, выбросив колесо, выскочил из второй кабины. Вижу, лица на нем нет. А ведь всегда такой приветливый.

– Ты что хмурый? Недоволен, что опять досталось нашему «мигу»?

– Нет. Другая причина. Не хотел вас расстраивать, а придется сказать. Погиб ваш второй ведомый.

– Кто? Дьяченко?!

– Да, товарищ командир!

– Как это произошло? Рассказывай!

– Да что говорить... Вчера над аэродромом появился «хеншель», прикрытый «мессерами». Фигичев с Дьяченко взлетели, пошли на перехват. Был воздушный бой. Дьяченко сбили у Фрунзовки. Туда уехала группа от полка на похороны.

Гибель Дьяченко глубоко потрясла меня. Ошеломленный, я стоял у крыла «мига» и горестно думал. Из всех ведомых, с которыми мне приходилось летать на боевые задания, он был самым надежным и смелым напарником. Умело владел боевой техникой. С ним я уверенно чувствовал себя в самых сложных переделках, всегда знал, что в тяжелый момент боя он выручит. Теперь в моем звене не осталось ни одного ведомого, с которым я начал летать еще до войны. Но как его сбили? Ведь Дьяченко отличный летчик. Он уже имел боевой опыт. Нет, сбить его не так-то просто. Что-то в воздушном бою сложилось нескладно. Гадать, не имея фактов, – только нагнетать плохое настроение. Приеду, расспрошу...

– Вахненко! Почему ты прилетел так поздно, а не утром?

– Утром был налет «мессеров». Ведущий немецкой восьмерки обстрелял незамаскированный У-2. Видите, на крыльях свежие заплата, пришлось чинить.

– А что натворили еще эти гады на аэродроме?

– Ничего. Ведущего сразу же сбил оружейник из пулемета, а остальные задали стрекача.

– Оружейник? Из своей самодельной зенитной установки?

– Точно! Первой же очередью!

– Да!.. Трудно поверить в этот факт... Толковый парень, молодец! Хорошо, если б его наградили.

Я спешил вылететь в полк. Стал помогать монтировать колесо на самолете. А тут еще подошла группа техников и механиков и мы быстро закончили монтаж.

Поблагодарил всех за помощь, взлетел, разогнал самолет у самой земли и хватанул на вертикальную горку. Звук мотора, послушный руке самолет сразу сняли тягостное настроение. Полет, как всегда, полностью захватывал. Пусть это не покажется нескромным, но я жил этой стихией, любил ее до самозабвения! Я снова в воздухе. Казалось, самолет слушается не только управления, но и моих мыслей. Не заметил, как подошел к аэродрому.

Пронесся над ним и с крутого разворота зашел на посадку. Это был мой привет авиаторам в Маяках. Ни я, ни моя машина не утратили своего боевого азарта и снова готовы сразиться с врагом.

На аэродроме я зарулил на свое место и с горечью увидел опустевшую стоянку. Самолета Дьяченко не было. Вчера отсюда Леонид выруливал в свой последний полет...

От мрачных мыслей меня отвлек, вид сбитого «мессершмитта». Его окружили летчики

и техники. Подошел к ним и я. Хотелось ближе рассмотреть вражеский самолет, с которым уже много раз приходилось встречаться в воздухе.

Гитлеровский летчик, по-видимому, был асом, об этом свидетельствовали нарисованные на фюзеляже знаки шести английских самолетов и двух катеров, а также Железный крест на пробитом кителе самого хозяина самолета. Это он привел восьмерку «мессершмиттов» на штурмовку нашего аэродрома. Но теперь вот лежит, поверженный враг. А ведь, наверное, мечтал о новых победах, о новых порядках, мечтал завоевать нашу Советскую Родину. Здесь и нашел могилу.

Потом захотелось внимательно осмотреть Me-109. Особенно заинтересовало переднее бронестекло. Имея такую защиту, вражеские пилоты все же боялись лобовых атак. Жаль, что подобных передних бронированных стекол нет на наших самолетах.

Вооружение «мессера» – две крыльевые пушки и два пулемета в носовой части самолета – было мне уже знакомо по воздушным боям. Интерес вызывала и радиостанция. Кнопка передатчика была вмонтирована в секторе газа. Как нам не хватает всего этого на истребителях! Наличие передних бронированных стекол в фонаре кабины могло спасти жизнь не одному советскому летчику. А насколько увереннее мы бы чувствовали себя в бою. Отсутствие радиостанций делает нас глухими в полетах. Связь нужна для управления группой, для предупреждения летчиков об опасности, она необходима в бою. Как хотелось тогда скорее иметь это все на наших истребителях. И хотя я понимал, что не так-то просто все это создать, поставить на боевые машины, верилось, что в тылу уже работают над этим.

Аэродром в Маяках противник не мог обнаружить с самого начала войны. Но, как видим, накануне «хеншель» все же вышел на аэродром. Паре Фигичева сбить разведчика не удалось. И, по-видимому, он передал данные о нашем базировании. На второй день «мессершмитты» уже сделали первый налет.

Однако их постигла неудача. Думаю, что им помешала нерешительность. Был сбит ведущий восьмерки Me-109 при первой же атаке. Это так напугало фашистов, что остальная группа из семи Me-109 моментально ушла в сторону Молдавии. Один примитивный зенитный пулемет заставил «мессершмиттов» отказаться от штурмовки. Мы же атаковывали аэродромы врага, несмотря на мощный огонь зенитных орудий и пулеметов.

Осмотрев сбитый «мессершмитт», я доложил Иванову о событиях в полете с Су-2, а потом направился к своему самолету. Около него группа молодых летчиков слушала какие-то пояснения Вахненко. Я уже знал, что это прибыло к нам из авиаучилища пополнение. Молодые пилоты напомнили об авиационной юности.

– О чем идет разговор? – спросил я, подойдя к группе.

– Сержант Никитин! – представился один из летчиков. – Разговариваем о всяких случаях, товарищ старший лейтенант.

Атлетически сложенный рослый летчик с худощавым лицом сразу вызывал симпатию.

– Нам техник рассказал о том, что с вами произошло в последнем вылете.

– Ну что же, будем знакомы. – Я подал руку и внимательно посмотрел на него. «Надо же, так поработала природа», – подумал невольно. Никитин напомнил мне скульптуру летчика, виденную в молодости на столе начальника авиашколы. Она олицетворяла покорителя неба: стройный, сухощавый, в шлеме и летных очках, сдвинутых на лоб. В Никитине я как бы снова увидел его, теперь уже наяву. У меня сразу же зародилась симпатия к этому молодому пилоту.

– Труд, – представился сосед Никитина, улыбаясь во все лицо.

«Веселый паренек, – подумал я, – такой сам не заскучает и другим не даст».

– Сержант Супрун, – доложил следующий.

– Вы случайно не родня Степану Супруну, известному летчику-испытателю?

– Однофамилец и даже тезка.

– Будем надеяться, что вы будете летать и воевать, как ваш знаменитый земляк.

– Постараюсь, товарищ старший лейтенант. Вот только на «мигах» нас не учили летать.

Мы закончили Качинскую школу на И-16.

– Придется не только переучиваться. Надо будет научиться вести сначала учебный бой. А потом покажете, на что вы способны, в бою с фашистскими летчиками.

– Опять школа. Уже невтерпеж утюжить небо, когда другие воюют, – не выдержал Труд.

– А вы что, считаете себя настоящими воздушными бойцами? Пока вы еще, как молодой выводок, едва встали на крыло. К настоящему воздушному бою еще не готовы. Вас, как молодых куропаток, срежут в первых же вылетах, – постарался урезонить самоуверенность летчиков.

Вижу, пошли они от самолета чуточку грустные. Даже жалко стало, уж не обидел ли? Но надо было сказать правду. Эти ребята еще не испытали трагедии боевой действительности. И все же молодое пополнение понравилось мне. Опрятный внешний вид, целеустремленность. Из них можно воспитать настоящих воздушных бойцов. Я понимал, что сейчас, несмотря на трудное положение в полку, пускать их в бой нельзя. Нужна специальная предварительная подготовка. Иначе это равносильно тому, чтобы бросить в воду не умеющего плавать. Надо научить каждого молодого летчика пилотировать так, чтобы он психологически сжился со своим самолетом, уверенно чувствовал себя в бою. Важно также освоить тактику ведения боя с наземным и воздушным противником, передать им приобретенный нами боевой опыт.

Уже давно ушли от самолета молодые пилоты, а я все думал о них, даже набросал мысленно, как бы их начал обучать. От этих раздумий меня отвлек техник самолета.

– Товарищ командир, хочу просить вас помочь мне в личном вопросе, – обратился Вахненко.

– Слушаю!

– Я узнал, что есть приказ о наборе техников в летную школу. Очень хочу стать летчиком. Попросите командира полка направить меня на переучивание!

Признаться, не ожидал такой постановки. Я не просто подружился, а по-настоящему полюбил этого старательного, исполнительного специалиста. Другого у своего самолета и не мыслил. Когда-то я сам рвался стать летчиком. Поэтому понимал сейчас стремление боевого товарища. Мой авиатехник хотел осуществить свою мечту, несмотря на то, что видел опасность нашей профессии, знал, как часто не приходят из боевого полета однополчане. Просьба Вахненко тронула меня.

– Если это продуманное решение, то одобряю. Постараюсь убедить Виктора Петровича отпустить тебя учиться, – пообещал я.

В тот же день поговорил с Ивановым. Мою просьбу командир полка поддержал.

Все реже летаем в Молдавию. Севернее нас, от Могилев-Подольского на Умань и юго-восток наступают прорвавшие фронт войска противника. На полетных картах линия обороны проходит южнее городов Сороки и Гайворон. Севернее Кодыма обнаружена большая колонна вражеских войск. Группа «чаек» и И-16 соседнего полка должна нанести по ней удар. Нашему звену приказано прикрыть штурмующих от вражеских истребителей. Ставя задачу, Иванов подчеркнул:

– Покрышкин, вылетишь в составе звена с ведомым Лукашевичем и моим адъютантом Карповичем.

– Товарищ командир полка, разрешите мне лететь парой с Лукашевичем. Карпович еще неопытный летчик и мне придется охранять не только штурмующую группу, но и его, – попросил я.

– Надо его натаскивать. На одних опытных летчиках нельзя строить нашу боевую работу. Ясно?

Конечно, все понятно. Командир полка по-своему прав.

Приходим в район севернее Кодыма. Вот и дорога. Вдоль нее стелется пыль от двигающихся автомашин и артиллерии. «Чайки» и И-16 с ходу бомбят и расстреливают из пулеметов вражескую колонну. Наша группа выше их, внимательно ведет наблюдение, особенно в сторону солнца, чтобы не прозевать появления «мессершмиттов». Слева от меня

летит Лукашевич, а справа – Карпович. Я иду в середине, словно под конвоем. Как сейчас мешает этот боевой порядок – тройка. Он лишает нас маневра.

Как и предполагали, четверка вражеских истребителей появилась со стороны солнца и тут же пошла в атаку. Покачиванием самолета с крыла на крыло предупреждаю ведомых о противнике. Энергичным боевым разворотом влево иду навстречу «мессершмиттам». Они, не принимая лобовой атаки, обходят нас левее. Доворачиваю круто влево и ловлю в прицел заднего Ме-109. В это время вижу правее меня самолет Карповича, а в хвосте у него – «мессер». Резко бросаю своего «мига» в правый разворот, подхожу к самолету врага. Вот он, рядом. С короткой дистанции в упор прошиваю очередью мотор и кабину.

«Мессершмитт» задымил, завалился в пикирование и врезался в землю. Карпович же почему-то уходит в направлении Котовска, хотя его никто не преследует. Все это попало в поле зрения, когда я после атаки уходил вверх, боевым разворотом. Три Ме-109 с набором высоты пошли за мной. Иду в лобовую. Они разворотом обходят, стремясь выйти в хвост моему самолету. Снова выхожу на них в лобовую. Но летчики противника, опасаясь моего огня, опять идут в обход. По-видимому, решаю я, сбит их командир. Это снизило боевую активность врага. Однако и уходить они не хотят. Чувствуют преимущество. Долго пришлось мне отбиваться.

Пока я крутился с тройкой «мессершмиттов», наша штурмующая группа выполнила свою задачу. «Чайки» и И-16 набрали высоту и пристроились ко мне. Вражеским истребителям ничего не оставалось, как выйти из боя и направиться в северном направлении.

Взяли курс на восток и мы. Всю дорогу мне пришлось маневрировать. Переходя на большой скорости с фланга на фланг группы, прикрывал их от возможных атак вражеских истребителей. А самого не покидали мысли о сложившейся ситуации в воздушном бою. Пытался понять, почему мой правый ведомый Карпович оторвался и его чуть не расстрелял Ме-109. Пришел к выводу, что Карпович развернулся вправо, когда я с Лукашевичем делал разворот влево навстречу «мессершмиттам». Если бы не пришел к нему на помощь, то и его могли бы сбить. Поражение в первом боевом вылете наносит тяжелую психологическую травму... Плохо сделал он, что ушел один домой. Его могли преследовать. Я же не имел права бросить штурмующую группу.

А вот что же произошло с Лукашевичем, я не знал. Почему не видел его в воздушном бою, где он сейчас? Стал восстанавливать в памяти завязку боя. Перед предупреждением о нападении «мессершмиттов» и в начале боевого разворота на противника Лукашевич был слева от меня. Больше я его не видел. Куда и когда он исчез? Может, его сбили, когда он пошел на выручку Карповичу? Или он, будучи внутренним на развороте, перетянул ручку на вираже и сорвал свой самолет в штопор? И то и другое плохо.

Вот и аэродром. Захожу на посадку, а мысли о напарниках не дают покоя. Вылетел тройкой, а сажусь один...

Еще на заруливании увидел Карповича. Он разговаривал с командиром полка. Стало легче – один ведомый здесь. Быстро вылез из кабины, направился к В. П. Иванову. Поприветствовал командира и не стал прерывать Карповича. Пусть доложит. Слушаю о событиях в боевом вылете и о причинах его ухода на аэродром. Понимаю, что летчик первый раз в бою. Он еще не может точно и логично рассказать о происшедших событиях и ругать его за это не стоит. По-видимому, надо разъяснить ошибки, чтобы он сам их понял. Спрашиваю Карповича:

– Почему ты развернулся вправо, когда мы с Лукашевичем делали боевой разворот влево, навстречу «мессершмиттам»?

– Побоялся на развороте отстать от вас.

– Вот первая и главная ошибка. Выполнив правый разворот, ты оказался в отрыве от меня и не стал добычей «мессеров» лишь потому, что тебя выручили. Пробоины в самолете есть?

– В правом крыле несколько пулевых.

– Это мелочь! Вот уходить из боя одному нельзя. Этим ты ослабил звено. Я же не имел

права бросать штурмовиков, а тебя одного «мессера» запросто могли добить.

Иванов прервал наш разговор.

– Покрышкин, что с Лукашевичем? Сбили?

– После разворота в сторону противника я его не видел.

– Эх!.. Теряем летчиков! Да так, что и причину потери зачастую не знаем.

– Были бы рации на самолетах, возможно, Лукашевич успел бы сообщить. А так, если он не вернется, то останутся неизвестными обстоятельства его гибели, как и пары Соколова.

– О Соколове и Овсянкине кое-что известно, – сказал Иванов. – За ужином расскажу об этом всему личному составу.

Вечером все собрались в столовой. С душевной болью выслушали мы сообщение командира полка о трагической судьбе наших боевых товарищей.

По предположениям, во время штурмовки аэродрома в Бельцах самолет Соколова получил серьезное повреждение от зенитного огня. Спасение могло быть в одном: долететь до Днестра и приземлиться на левобережье, на нашей стороне. Самый близкий путь к Днестру лежал на северо-восток, в направлении Ямполья. Соколов принял решение идти туда. Его прикрывал Овсянкин. Перелетев Днестр, они сели недалеко от Ямполья, уверенные в том, что здесь наши войска. Но район уже был захвачен врагом. Устаревшие данные, переданные нам в полк из дивизии, ввели в заблуждение Соколова. Окруженные фашистами Соколов и Овсянкин мужественно приняли бой. Последние патроны они оставили для себя. Героическую смерть предпочли плену. Об этих минутах их жизни стало известно на допросе сбитого гитлеровского летчика.

Виктор Петрович этим сообщением как бы снова поднял притупившуюся уже со временем боль. Как тяжела утрата однополчан...

– Боевые друзья! Я сообщил вам подробности героического подвига настоящих патриотов Отечества Анатолия Соколова и Алексея Овсянкина. Вечная им слава!

Мы стояли молча, отдавая дань героям. А в конце ужина неожиданно появился в столовой Лукашевич. Летчики окружили его, начали расспрашивать.

Случай, происшедший с молодым пилотом, был и волнующим, и смешным. При резком развороте на четверку вражеских истребителей Лукашевич, боясь столкнуться с Карповичем, попытался удержаться левее моего самолета, потерял скорость и сорвался в штопор. А для вывода не хватало высоты. Лукашевич выбросился из «мига». Приземлился он на парашюте рядом со сбитым мною «мессершмиттом». Увидел, что вражеский летчик был убит еще в воздухе. Лукашевич считал, что он находится на захваченной врагом местности. А тут видит, приближается группа солдат. За фашистов он принял своих солдат, которых плохо видел из-за кустов. Те окружили его в зарослях. Он уже собирался застрелиться, как вдруг услышал возгласы:

– Здесь он!.. В кустарнике! Окружайте его!..

– Братцы, я свой! Не стреляйте! – закричал Лукашевич и вышел к солдатам.

Командир стрелковой части, немало удивленный случившимся, отменно накормил Лукашевича, выделил автомашину. На ней летчик и прибыл в Маяки.

Все с интересом выслушали Лукашевича, поздравили его с возвращением. Но больше всех, конечно, доволен был я. Сразу ушла с души тяжесть, беспокойство за ведомого. А среди нас были и такие, кто с недоверием относился к докладам летчиков, если они побывали на оккупированной территории. Когда прошли первые мгновения радости от возвращения боевого товарища, я высказал все, что наболело:

– Лукашевичу повезло. Но если и дальше будем боевой порядок строить из троек, то потеряем не одного летчика. Надо переходить на пару. В трехсамолетном звене нет свободы маневра. Летишь, скованный по флангам, не можешь полностью использовать маневренные возможности своего самолета.

– Покрышкин, не нервничай, – прервал меня Иванов. – Вопрос этот ясен. Будем строить группы из пар.

Хотелось верить, что так и будет.

Перед сном мне вручили первое с начала войны письмо от сестры. Оно принесло тяжелое известие. Мария сообщила, что севернее Ленинграда, на Карельском перешейке, пропал без вести мой брат Петр.

Утром авиаразведка обнаружила выдвижение к Гай-ворону кавалерийской дивизии противника. Судя по артиллерии на конной тяге, это были венгерские или румынские части. Авиационное командование проявило высокую мобильность и организованность. Немедленно на уничтожение противника были последовательно направлены все полки истребителей, базирующихся вблизи Котовска и восточнее его. Это был удачный удар по вражеской кавалерии, которая оказалась днем на открытой местности.

Группы «чаек», «мигов», И-16, сменяя друг друга, штурмовали кавалеристов. Бомбы и «эрэсы», пулеметно-пушечный огонь ложились точно в цель. А когда нечем было стрелять, самолеты снижались к самой земле, проносились с ревущими моторами, едва не цепляя винтом кавалеристов. Перепуганные лошади сбрасывали седоков, обрывали построения у пушек и разбегались по полям. Особенно отчаянно действовал Вадим Фадеев. Он так прижимал свой И-16 к земле, что, казалось, собирался винтом рубить противника. К середине дня кавалерийская дивизия была истреблена, и летчики гонялись за отдельными мелкими группами, добивали их.

Вернулись на аэродром, удовлетворенные итогами боевой работы. А вечером началось перебазирование батальона аэродромного обслуживания и переброска технического имущества к новому месту. Полк должен был утром перелететь севернее в Котовск, поближе к обороняющимся войскам.

С наземным эшелоном уезжал в летную школу и техник самолета Иван Вахненко. Его заменил Григорий Чувашкин, молодой расторопный младший лейтенант. По отзывам инженера полка Копылова, Чувашкин считался хорошим специалистом. Я надеялся, что мы сработаемся. Очень важно, когда летчик и техник хорошо понимают друг друга, едины в стремлении, подчиняют все свои действия успешному выполнению боевых задач. При хорошем технике самолет всегда находится в исправном состоянии. Летчик надеется, что машина его не подведет, уверенно действует в бою. Это приводит к настоящей дружбе, к близким, братским отношениям в экипаже. Радости и горести летчик и техник делят пополам. А на войне того и другого всегда хватает. Так у меня было с Вахненко.

Перед отъездом Иван пришел к самолету попрощаться. Они с Григорием Чувашкиным о чем-то своем поговорили обстоятельно. Потом Вахненко обратился ко мне:

– Вы не обижаетесь на меня, что в такое трудное время покидаю вас и уезжаю учиться?

– Конечно, нет! Спасибо тебе за старательную работу, за самолет. Он ни разу меня не подвел. Будем надеяться, что после окончания летной школы нам удастся вместе повоювать, если доживу до той поры.

– Доживете! Я верю в нашу встречу уже в небе. Желаю вам, товарищ командир, больших успехов в боях, – бодро произнес Вахненко.

– Будем надеяться на лучшее, – я обнял его, потом повернул и легонько подтолкнул в спину. – Иди, летай! Счастливых тебе посадок!

Забегая далеко вперед, скажу, Иван Вахненко успешно окончил летное училище. Он мужественно воевал. Сбил несколько самолетов противника. Не прервалась и фронтовая дружба. Он не раз вылетал на боевые задания в моей группе.

Рано утром полк расстался с аэродромом в Маяках. Памятное место. Здесь весной мы переучивались на «миги». Здесь встретили войну, вылетали на выполнение первых боевых задач. Отсюда мои боевые друзья ушли в свой последний полет и не вернулись с боевого задания. Маяки стали памятны для многих летчиков части, важным этапом на дорогах войны.

В Котовске с первой же минуты началась интенсивная боевая жизнь. С утра до вечера действовали группами, наносили штурмовые удары по наступающим с севера войскам противника в районах Кодыма и Гайворона. А в направлении Днестра вели разведку, следили, не появятся ли переправы.

Рано утром пришел на аэродром. Предстояла разведка в направлении Днестра. Увидел, что на мой самолет оружейники подвешивают бомбы. В чем дело? В разведывательном полете бомбы не потребуются, нужны пулеметы, и в первую очередь – крупнокалиберные. Оружейники мне ответили, что крыльевых БС уже нет. Еще вчера вечером приказали их снять, запаковать в ящики и отправить.

– Почему снять? Куда отправить?

К моему самолету подошли летчики эскадрильи. Слышу такие же вопросы. Узнали, что это приказание поступило от инженера полка. Все направились к нему.

– Что вы расшумелись? – оборвал нас Копылов.– Без БС самолеты будут легче. С «мессерами» удобнее будет вести бой. На штурмовку вы же летаете с бомбами.

– А стрелять по самолетам чем будем? Мы же не авиаспортом занимаемся! – наседали летчики.

– Стрелять будете из основного пулемета БС и из «шкасов».

– Вы же знаете, «шкасы» дают короткую очередь. А разве собьешь «юнкерса» из одного БС?

– Товарищи, мы выполнили приказ командования. Наши БС пойдут на вооружение новых самолетов. Для них промышленность не успевает изготавливать пулеметы. Ясно?

Все сразу разошлись. Жаль, что оружия не хватает. Это снижает боевую эффективность, влияет и на настроение. Но мы понимали, что лишь крайние обстоятельства заставили пойти на эту меру. Значит, летчикам следует предпринять все, чтобы маневренностью, дерзостью восполнить недостаток вооружения.

В последнее время из-за большого количества заданий и нехватки самолетов на разведку летали одиночно. Это не просто. Вот таким был и этот вылет. Пройдя с севера вдоль Днестра, я сбросил бомбы по скоплению автомашин в районе Бендер и взял курс вдоль реки в обратную сторону. Недалеко от Дубоссар увидел выше почти на две тысячи метров Ю-88. Дальний разведчик противника, набирая высоту, направлялся в глубь нашей территории.

Надо сказать, что в этом полете я чувствовал себя неважно. Настроение паршивое. Думаю, что тогда сказалось снятие с самолетов пулеметов БС. Неглубоко оценив обстановку, я необдуманно развернулся на «юнкерса» и пошел с набором высоты. Экипаж «юнкерса», видимо, заметил меня и стал со снижением удирать на запад. Только тут я понял свою ошибку. Мне надо было после обнаружения «юнкерса» развернуться на восток и, набирая высоту, как бы заманивать его на нашу территорию. Там я мог с ним разделаться. А сейчас получилось все наоборот. Он меня заманил на оккупированную врагом территорию. Да!.. Плохое настроение приводит в полете и к плохим решениям. Нужна собранность, ясность мысли.

Положение исправить уже было нельзя. Надо действовать, и действовать решительно. Собрал, как говорят, всю волю в кулак.

Догоняю «юнкерса», прицеливаюсь к нему в хвост. Прицеливаюсь и первой очередью поражаю верхнего стрелка. Затем переношу огонь на моторы и на крыльевые бензобаки. Из моторов валит черный дым. Но «юнкере» не горит и не падает. Недалеко Бельцы и оттуда, вероятно, уже взлетели «мессеры», на помощь разведчику. А у меня оружие не в порядке, а главное – горючего мало. Встреча с истребителями врага к хорошему не приведет. Что делать? Еще раз трезво взвешиваю обстановку. «Юнкере» подбит, но на большее рассчитывать нельзя. Делаю разворот и иду на Котовск.

А на аэродроме обстановка усложнилась: его закрыло радиационным туманом, который образовался после восхода солнца. Ракеты, появляясь сверху белой пелены, указывают точку приземления. Значит, слышали, ждут меня. Курс взлета и посадки – в памяти. Беру направление и полого на моторе снижаюсь. Вхожу в туман. Высота десять метров, а земля не проглядывается. Ухожу на второй круг. Снова захожу на посадку. Снижаюсь до предела. Понимаю, что нахожусь в нескольких метрах от земли. А я ее не вижу. Вновь перехожу в набор.

Дальше рисковать нельзя. Было бы глупо врезаться в землю и разбиться. Пока еще не кончилось горючее, надо идти в Маяки. Они открыты. Вскоре сажусь на опустевший аэродром, заруливаю и маскирую кукурузой свой самолет. Придется здесь ждать, пока солнце прогреет утренний воздух и туман рассеется.

Вдруг замечаю, что на аэродроме я не один. Над кукурузой появляется голова человека. За мной наблюдают. Кто это может быть?.. Враг или свой?.. Он все ближе подбирается ко мне по кукурузе. Заряжаю пистолет и иду навстречу. Окликнул его. Показалась голова в пилотке.

– Иди сюда! Не бойся! – потребовал я.

Ко мне вышел солдат с винтовкой.

– Что ты здесь делаешь? Отстал от части?

– Никак нет! Оставлен снять проводную связь. Кругом аэродрома провода протянуты и оставлять противнику их нельзя.

– А что подкрадывался ко мне?

– Думал, что сел немецкий самолет. Вот и решил разделаться с ним.

– Вот ты какой герой! Молодец!

– А что трусить? Это ведь наша земля.

– Правильно! Мы должны чувствовать себя хозяевами страны в любой обстановке и защищать ее. Что ж, выполняй свою задачу.

А вскоре я был уже в Котовске. На стоянке, положив полетную карту на крыло рядом с парашютом, решил обдумать свой доклад, уточнял все, что видел в разведке. Севернее аэродрома послышался нарастающий гул самолетов. Увидел вдали четверку бомбардировщиков Ю-88. Надевая парашют, крикнул технику:

– Чувашкин! Быстро запускать мотор!

Но тут впереди самолета остановился бензовоз. «Зажгут его и самолет сгорит», – подумал я и приказал шоферу отъехать в сторону. Водитель вскочил в кабину и на полной скорости рванул по кукурузе к лесу. Только он отъехал, как вслед ему перед самолетом остановилась полуторка с бомбами.

– Уезжайте, бомберы! – крикнул я.

Шофер, увидев вражеские бомбардировщики, выхватил ключ зажигания из приборной доски и помчался к лесу.

Все!.. Взлететь нельзя. Бросил парашют под крыло «мига» и схватил лежащий в чехле карабин. Бомбардировщики, выстраиваясь в цепочку, заходили вдоль стоянок. К счастью, все самолеты в это время находились на выполнении боевых заданий. Лишь мой незамаскированный «миг» и стоящий в конце летного поля неисправный И-16 могли стать целями. Пристраиваюсь для стрельбы с упора на хвостовой части фюзеляжа «мига». Слышу крик Чувашкина:

– Товарищ командир! Прячьтесь в щель!

Еще в первые дни войны дал зарок не прятаться от врага. Стал с упреждением прицеливаться и стрелять по пикирующим «юнкерсам». Бомбардировщики начали бомбить с самого начала летного поля, сбрасывая мелкие осколочные бомбочки. Мы их называли «лягушками». Вот заходит последний. Он пикирует на мой самолет. Вижу, как из него сыплются «лягушки». Полоса их взрывов приближается ко мне. Невольно вжимаю голову в плечи. Но метров за полсотни взрывы прекратились. «Юнкере» проскочил над моим самолетом. Даже показалось, что почувствовал, как он обдал меня струями воздуха от моторов. При переходе его в набор снова пошла полоса взрывов. Вскоре бомбардировщики взяли курс на север. Я стоял в недоумении и рассматривал валявшиеся вокруг моего самолета «лягушки». Рядом оказался Чувашкин.

– Ты что, тоже не прятался в укрытии?

– Ох, товарищ командир! Натерпелся страху! Одна бомбочка повисла прямо над моей головой...

– Повезло. А то бы ни нас, ни самолета не было.

Около «мига» и вокруг меня упало около трех десятков бомбочек. «Юнкерс» так низко выходил из пикирования, что не хватило высоты для выворачивания предохранителей-ветрянок. Одна «лягушка», пробив перекрытие из веток над щелью, повисла на ветрянке над головой Чувашкина. Увидев ее, он одним махом выскочил из щели, куда предлагал спрятаться и мне.

С трудом мы с Чувашкиным выкатили самолет из окружения «лягушек». А потом, как в тире, расстреляли их из карабина. Четверка «юнkersов», сбросив большое количество бомбочек, лишь незначительно повредила крыло И-16. Налет оказался пустым. Но это было своего рода предупреждение. Линия фронта приближалась, и теперь противник не оставит нас в покое.

Опыт приходит в боях

Оперативная обстановка ухудшалась для нас с каждым днем. Наступление фашистских армий на Вознесенск и Кировоград угрожало обходом и окружением левого крыла Южного фронта. Наши обороняющиеся соединения на Днестре и северо-восточное его начали с боями отходить к Днепру. Противник, используя отход наших войск на восток, форсировал Днепр и начал наступление в направлении Одессы. Наша дивизия получила приказ перебазироваться на юг, к Черному морю.

В один из дней, под грохот артиллерии, долетавший со стороны Балты, наш полк спешно поднялся с аэродрома и перебазировался в район Фрунзовки.

Оттуда весь день летали на штурмовку гитлеровских частей, форсирующих Днестр. Поздно вечером летчики посетили во Фрунзовке братскую могилу революционеров и героев гражданской войны. Возле нее был захоронен наш боевой товарищ Леонид Дьяченко. Возложили к обелиску венки и цветы. От местных жителей мы и узнали о последних минутах жизни Леонида. Трудно было восстановить детали схватки в воздухе. Ясно было одно. Дьяченко героически вел себя в бою с превосходящими силами врага. Бой с двумя Ме-109 сложился для него тяжело, и он погиб, выполнив до конца свой долг.

На следующее утро полк перебазировался в Березовку. Если до этого мы видели трагедию гражданского населения в войне лишь с воздуха, при полетах в тыл противника и обратно, то здесь, в Березовке, встретили потоки беженцев, уходящих на восток.

По дороге, проходящей около летного поля, с раннего утра до позднего вечера шли люди, двигались покрытые пылью повозки с измученными детьми и стариками, с домашним имуществом. По обочинам дороги брели стада коров и гурты овец.

С какой болью в душе смотрели мы на этот нескончаемый поток. Выйти из посадок и поговорить с людьми просто не позволяла совесть. Ведь уходящие на восток люди так надеялись на нашу армию. А мы не смогли сдержать врага...

Среди беженцев иногда появлялись подразделения безоружных солдат, в пропитанном потом обмундировании, запыленные, уставшие, они двигались в направлении Одессы. У одной такой группы поздно вечером спросил:

- Почему идете в тыл, а не к линии фронта?
- Приказано двигаться на Одессу, – хрипло ответил старший. – Новобранцы.
- А где оружие?
- Винтовок не выдали. Сказали, что в пути или на месте должны будем получить...

Как-то вечером над аэродромом пролетела с востока девятка Ю-88, прикрытая истребителями сопровождения. Без команды с КП взлетело трое летчиков, оказавшихся около своих заправленных горючим и боеприпасами самолетов. На этот раз бой был неудачным, не дал таких результатов, как это было в аналогичной ситуации в районе Котовска. Неорганизованная атака на малой скорости в наборе высоты не принесла успеха. Более того, вырвавшегося вперед Селиверстова истребители сопровождения противника

атаковали и подожгли. Оставляя шлейф дыма в вечернем небе, «миг» упал. Но Селиверстов сумел спастись, выбросившись с парашютом.

Приехал он в полк на телеге. Селиверстов появился перед нами как раз во время ужина. Он был в обгоревших сапогах, в реглане с покоробленной от огня полкой. Но летчики оставались летчиками. Увидев, что боевой товарищ жив и здоров, не обошлись без шутки.

– Кузьма! Ты так красиво опускался на парашюте в ореоле лучей заходящего солнца, что эту картину трудно забыть! Жаль, не было фотографа, – подтрунил Ивачев.

– Теперь Кузьме придется летать в обгоревшем реглане и босиком, – дополнил Фигичев. – Командир БАО ни за что не выдаст ему новых сапог и реглана. Срок их носки-то еще не кончился.

Утром за примитивным артельным столом около КП в одной из посадок собрались все летчики и работники штаба на завтрак, привезенный из села. В это время восточнее аэродрома послышался нарастающий гул летящих самолетов. Начальник штаба Матвеев, посмотрев в сторону и подойдя к столу, спокойно сказал:

– Наши бомберы летят!

Все глянули в ту сторону. Вскоре увидели знакомые очертания Ю-88. Пятерка шла на высоте пятьсот метров прямо на нас.

– Какие наши?! Это же «юнкерсы»! – раздался крик, и я, как и другие летчики, бросился через гречишное поле к самолетам. Пока добежал, раза два упал, запутавшись ногами в густой гречихе.

Надевая парашют, крикнул технику Чувашкину:

– На взлет! Снимай маскировку!

Но рядом его не оказалось, он уже был в укрытии. Группа «юнкерсов» встала на курс сбрасывания бомб, в створе которого находились стоящие в конце летного поля незамаскированные У-2 и мой самолет.

Посыпались бомбы. Взрывы приближались. Личная безопасность у меня всегда была связана с самолетом. И сейчас инстинкт самосохранения заставил меня прижаться к «мигу». Недалеко упали три бомбы. Врезавшись в грунт, они выбросили вверх комья земли. Но ни одна не взорвалась.

Если бы эти три, очень крупные бомбы взорвались, то ни самолету, ни мне, конечно бы, несдобровать.

Но вот бомбардировщики с набором высоты ушли на запад. Выскочил из укрытия Чувашкин. Мы быстро разбросали ветки маскировки. Пока я привязывался, техник запустил мотор. Я вырулил и взлетел. Но что это? Шасси не убирались. Глянул на манометр давления воздуха – стрелка стояла на нуле. Чувашкин в спешке не закрыл вентиль баллона сжатого воздуха. С выпущенным шасси пытался было нагнать уходящих «юнкерсов». Но скорость была мала, мотор начал перегреваться из-за закрытых заслонок воздухозаборника. В этих условиях оставалось только вернуться и заходить на посадку. Вскоре приехал на машине Осипенко, грозно спросил:

– Почему не стал догонять бомбардировщиков?

– Товарищ командир дивизии, при запуске мотора стравил весь воздух, а с выпущенными шасси догнать «юнкерсов» не смог, – взял я на себя вину Чувашкина.

– Иванов! – резко обратился комдив к командиру полка. – Я не одобряю ваше ходатайство о назначении Покрышкина командиром эскадрильи. Подберите другую кандидатуру.

Вот так обернулась инициатива. Не скрою, меня обожгла обида: ведь старался сделать как лучше....

От бомбежки в тот раз никто из личного состава и ни один самолет не пострадали. Лишь У-2 имел осколочные пробоины. К концу боевого дня на КП собрали весь летный состав и объявили приказ о перебазировании на аэродром в Тузлы. Выдали новые полетные карты. Нижнюю часть их занимала голубая полоса – Черное море. Некоторые из нас никогда еще не бывали на море, с интересом и, пожалуй, с тревогой рассматривали голубой кусок

карты. Что нам готовил приморский район? Обстановка все время осложнялась. Противник с запада и севера прижимал нас к морю. Отступить было некуда.

Получив указания командира полка, направились к самолетам. Иванов шел впереди меня. Он видел, что настроение у меня в эти дни было, мягко говоря, пасмурное. Неожиданно повернулся ко мне:

– Покрышкин, в полк прибыли связистки. Очень красивые девчата. В Тузлах я тебя познакомлю с ними.

– Вы что же, товарищ командир полка, собираетесь меня женить в такое горячее время?

– Можно и женить. Твоему крутому характеру на пользу будет рядом нежность.

Садимся в Тузлах. Круг на посадку частью проходит над самым берегом. А за ним – ослепительное от солнечных бликов голубое море.

Поздним вечером поехали купаться. Теплый вечер, ласковый шум волн, убегающая вдаль лунная дорожка как-то сразу сняли напряженность. На душе стало спокойнее. Такого состояния я не испытывал с самого начала войны. Глядя в эти минуты на тихое, ласковое море, я вспомнил его другим: бурным и холодным. Шесть лет тому назад, в ноябре, приехал в дом отдыха «Хоста». Мечтая с детства стать летчиком, я постоянно физически закалял себя. Находясь в «Хосте», ежедневно плавал в холодных волнах, а то выходил на лодке в штормовое море. Однажды, вернувшись из заплыва, с трудом вытащил лодку на берег. Неожиданно увидел стоящего рядом известного летчика Степана Супруна. Договорились с ним вместе выходить на лодке в море, даже в штормовую погоду. Так состоялось наше знакомство. На следующий день, переборов прибрежные волны, мы ушли в бушующее море. В доме отдыха забеспокоились. По берегу, вглядываясь в гребни волн, бегали начальник и его помощники. Этот заплыв едва не закончился для меня исключением из отдыхающих. Только заступничество Степана спасло меня от наказания. Я тогда сказал ему:

– Вот видите, к чему привело наше совместное плавание. Когда в шторм я плавал один, это никого не беспокоило. А с вами – другая реакция. Вы же знаменитый летчик-испытатель, а я всего лишь технарь.

– Как техник? Я считал тебя летчиком. Ничего, Саша! Я верю в тебя. Ты будешь летать и летать хорошо.

Совместный отдых сдружил нас. Степан обещал мне помочь стать летчиком. Но я старался не испортить наши дружеские отношения просьбами. Прошло время, и я сам стал истребителем.

Сейчас мне так хотелось встретиться с ним, поделиться мыслями о первых днях войны, высказать наболевшее, спросить совета. Ведь он был настоящий мастер ведения воздушных боев. Еще в тридцатых годах, при нападении Японии на Китай, Супрун участвовал в воздушных схватках. На опытном двухпушечном истребителе сбил шесть японских бомбардировщиков. За эти подвиги ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Мне было известно, что Супрун и Стефановский создали из летчиков-испытателей два полка и успешно воюют на Смоленском направлении.

Воспоминания прервал мой ведомый Лукашевич. Он предложил возвращаться на аэродром. Мысли переключились на боевую работу. В те дни я был почти полностью переключен на ведение разведки. Летать, как и прежде, приходилось в основном одиночно и лишь изредка парой с Лукашевичем. Постоянные полеты на разведку мне, истребителю, были не всегда по душе. Сердце рвалось в бой. Однако, понимая важность и ответственность разведки, особенно в условиях стремительных маневренных действий наземных войск, старался привозить точные данные. Знал, что приблизительные сведения могли вызвать ошибочные решения командования, привести к неоправданной гибели солдат и офицеров.

Полеты на разведку сыграли и положительную роль в тактическом совершенствовании. При разведке приходилось встречаться с группами вражеских истребителей, подвергаться мощному противодействию зенитного огня. Надо было в этих условиях добыть объективно верные данные о противнике, своевременно передать их.

Я научился внезапно выходить на цель, используя солнце, облачность, большую

скорость полета. Скрытно прорывался к разведываемому объекту, как правило, хорошо прикрытому истребителями, имеющему мощную зенитную оборону. Часто использовал такой прием. Предварительно набрав большую высоту, на снижении разгонял своего «мига», метеором пронесся сквозь группу «мессершмиттов». На большой скорости отрывался от них и выходил из зоны зенитного огня. А затем на бреющем, чуть не цепляя винтом траву, шел вдоль вражеских колонн. На малой высоте и солидной скорости мне были не страшны «эрликоны». Я научился летать в сплошной облачности, подкрадываться к цели скрытно, уходить в облака при опасности.

По приказанию командира дивизии разведчикам вменялось в обязанности не только следить за противником, но и штурмовать цели. На мой самолет, как правило, подвешивали две бомбы по сто килограммов. Согласно инструкции, надо было сбрасывать их во время горизонтального полета или с пологого пикирования, прицеливаясь приблизительно. Вероятность поражения была невысокая. Я рассчитал и применил в бомбометании, как и в стрельбе по целям на земле, несколько другой прием, назвав его «соколиным ударом». На высоте более тысячи метров вводил переворотом в вертикальное пикирование свой «миг», прицеливался по перекрестию стрелкового прицела и на высоте пятисот метров сбрасывал бомбы. Они, имея уже скорость пикирующего самолета, точно поражали даже небольшую цель. Я же выходил из пикирования на бреющий полет, ускользал от зенитного огня.

Для уничтожения автомашин или других движущихся целей пулеметным огнем изменял профиль маневра. В начале атаки пикировал почти вертикально, с полным газом мотора в упрежденную точку. Когда же цель проектировалась под углом градусов в тридцать, выводил «миг» в пологое пикирование и расстреливал машину, можно сказать, почти в упор. Проскакивал над ней на минимальной высоте и бреющим полетом уходил из зоны зенитного огня.

В Тузлах инженер Копылов как-то сообщил мне:

– Хочу тебя обрадовать. Мы получили небольшое количество «эрэсов». На твой самолет подвесим под крылья две балки. Бомбы тебе больше давать не будем. Доволен?..

– Дорогой инженер! Как же ты меня порадовал. Теперь я могу сражаться с «мессерами» почти на равных условиях.

В полетах с «эрэсами» появилась большая уверенность в боевые возможности «мига». Верно, когда стрелял ими в первый раз по скоплению автомашин противника, самого передернуло: из-под крыла со свистом вылетел снап огня. К этому надо было привыкнуть:

Как-то, возвратившись с разведки, увидел на стоянке три штурмовика Ил-2.

– Чьи «илы» приземлились у нас?

– Наши. Пригнали на пополнение матчасти полка. Слышал, что и вас хотят перевести на них, – с грустью в голосе сообщил Чувашкин.

– Да?.. Что, уже решили из нашего истребительного полка сделать штурмовой?

– Не знаю! Но вы, товарищ командир, не уходите с «мига»!

– Можешь быть спокойным. «Ил», конечно, отличная боевая машина. Только я по призванию истребитель и штурмовиком не стану.

На следующий день в промежутке между боевыми вылетами под руководством заводских перегонщиков начались занятия по изучению Ил-2, а потом и полеты.

С этим типом самолетов летчики полка были уже знакомы. Однажды к нам в часть на «иле» прилетел заместитель комдива, полковник Серенко. Он сделал несколько вылетов на штурмовку и очень хвалил самолет. Частые же полеты на штурмовку противника на «мигах», не имеющих бронирования, вели к выходу из строя боевой техники, к потерям от зенитного огня. Это вызывало озабоченность у летчиков и техников. Бронированные мотор и кабина, мощное вооружение расположили к себе некоторых летчиков и они решили перейти на Ил-2. Вскоре вылетело самостоятельно все звено Фигичева. Самолет им понравился. Видя мое явно отрицательное отношение к переучиванию, Иванов все же предложил мне сделать два полета по кругу.

– Полеты сделать, конечно, можно, но штурмовика из меня не получится.

– Не отказывайся от «ила», – настаивал Иванов. – Не самолет, а летающий танк. Броня, пушки, «эрэсы», бомбы. Такому самолету никакие «эрликоны» не страшны.

Выполнил полет по кругу, сел. Затем снова взлетел. Еще в первом полете я обнаружил южнее нашего аэродрома в море, недалеко от берега, большой плавучий док, буксируемый сторожевиком. Мористее их шел галсами малый морской охотник. Сейчас, во втором полете, я решил подвернуть к ним. Док был полностью заставлен паровозами. Видимо, ночью они вышли из Одессы и спешили зайти в Днепровский лиман и дальше, в Николаев. Удивляло: как такую цель не обнаружили немецкие бомбардировщики?

Развернувшись над плавучим доком, я пошел на посадку.

– Ну, как самолет? Для штурмовки машина незаменимая, – расхваливал «ил» Иванов. – Согласен поменять на «миг»?

– Нет, товарищ командир! Самолет хорош, но не в моем характере. Дашь ему рули, а он еще думает, прежде чем развернется. На «миге» – другое дело! Нет, на «ила» его не променяю.

– Вот полетишь на штурмовку с «илами» и увидишь, как они будут громить немцев.

– Конструкторы разрабатывают новые истребители. Может быть, доживу до лучших, чем «миг», – отбивался я от предложения Иванова.

– Понимаю тебя, убежденного истребителя. Это хорошо, когда человек твердо идет по выбранному пути, а не мечется.

Дальнейший наш разговор прервал доносившийся со стороны моря звук работающих авиационных моторов. В том направлении увидели идущих курсом на Николаев трех Ю-88.

Бросился к своему самолету. Чувашкин, видя меня, бегущего к «мигу», быстро снял с него маскировку. Вскочил в кабину и, не привязываясь, запустил мотор, взлетел.

Бомбардировщики, решив ударить по доку, развернулись и стали на боевой курс. Этот маневр и подвел их. Я нагнал «юнкерсов» над берегом моря, на высоте тысяча метров. Открыл огонь по ведущему звена из пулеметов, но потом, вспомнив об «эрэсах», прицелился и пустил первый снаряд. Он прошел мимо цели. Пускаю второй. Этот взорвался в «юнкерсе». Самолет вспыхнул, и около него сразу же раскрылись парашюты.

Остальные два Ю-88, сбросив бомбы на воду, спикировали, приблизились к воде и взяли курс на юго-запад. Я устремился в погоню. Атаковать их было очень трудно. Только прицельюсь, дам короткую очередь, как мой самолет уже чуть не цепляет волну. Снова подскок, атака. «Шкасы» отказали после первых же очередей. Работал лишь БС.

У одного «юнкерса» из мотора повалил черный дым. А я никак не могу добить его – кончился боезапас патронов. Ну, думаю, он с пробитым мотором и другими повреждениями не долетит до своей базы. И все-таки было досадно, что стрелять нечем и надо возвращаться на аэродром. Лечу все же удовлетворенный, что сбил Ю-88.

Штаб полка послал запрос подтвердить сбитие «юнкерса». Неожиданно пришел отказ. Моряки мотивировали его тем, что и они вели интенсивный огонь с катеров по группе бомбардировщиков. Кроме того, подобрали на воде парашютистов. Я не расстроился. Считал, что не так важно было, кому записан сбитый «юнкере». Главное, что этот стервятник не будет больше сбрасывать бомбы на наши войска, на города и села.

Вечером в полк вернулся один из водителей батальона аэродромного обслуживания. Он приехал прямо из Березовки. Шофер рассказал, как на второй день после нашего отлета в Тузлы, в село, где размещался штаб и столовая батальона, ворвались фашистские мотоциклисты. Они из пулеметов и автоматов расстреляли официанток, поваров и работниц штаба. Зверство поразило всех нас, отдалось болью в сердце. Мы хорошо знали этих работающих и скромных девушек. Летчики, выслушав сообщение, долго не могли прийти в себя, стояли как вкопанные.

– Встречу мотоциклистов, беспощадно буду их расстреливать, – сказал кто-то, выражая мысли всех нас. Селиверстов поднял глаза от земли:

– Жалко девчат. Только вчера они в вещевом складе обменяли мне обгоревшие сапоги и реглан. Фашисты – это дикие звери и никакой пощады им не должно быть. Их надо

уничтожать, как бешеных собак!

А обстановка осложнялась с каждым часом. Наступающие войска противника с запада и севера надвигались на Одессу и Николаев. Они оттесняли наши ослабленные части к Днепру и прижимали их к Черному морю. Но пока железные дороги на восток не были перерезаны. По ним днем и ночью шли эшелоны на запад с людьми, с оборудованием. По шоссе двигались потоки беженцев.

Угрожающая обстановка на южном крыле фронта заставила перебазироваться еще восточнее. Оставив Тузлы, полк перелетел на полевою площадку между Николаевом и Херсоном, в Копани. В эти дни наша часть, как и вся истребительная авиация в Причерноморье, действовала в интересах наземных войск, наносила штурмовые удары, помогая стрелковым соединениям удерживать оборону.

Мне в паре с Лукашевичем, а чаще одному, приходилось вылетать на разведку войск противника. Маршрут и временной график полета установил штаб дивизии. Они были постоянны: Одесса, Балта и Первомайск. Не случайно именно в этих направлениях «мессершмитты» начали активно охотиться за разведчиками. Обстановка заставила серьезно задуматься о тактике выполнения заданий.

В очередной раз меня и Лукашевича вызвали на КП. Так летчики стали называть командный пункт полка, размещенный в землянке на границе аэродрома. В нем находились командование полка, офицеры штаба, стояли сейф с секретными бумагами, столы с картами и телефонами.

Нам приказали снова вылететь на разведку с задачей определить главные направления движения основных сил наступающего противника на Одессу. Утром на этом маршруте нашу пару уже пытались перехватить «мессершмитты». Стремясь избежать встречи с ними, мы решили выйти в район другим курсом, с севера. Маршрут продумали так, чтобы над занятой противником территорией солнце не слепило нас.

Пара сразу взяла курс на северо-запад, в направлении Ново-Украинки. Севернее Николаева, над дорогой к нему из Кировограда, вижу ниже нас, на высоте тысяча метров, «хенделя». Моментально сваливаюсь сверху и внезапно атакую. Очередь в упор – и вражеский разведчик, перевернувшись, врезался в землю. Уточняю место его падения. Вдруг вокруг моего самолета замелькали трассы зенитных снарядов. На дороге разглядел большую колонну танков и машин. Она двигалась на Николаев. Решаю еще раз, более точно определить силы противника. С Лукашевичем мы зашли севернее, к Бобринцу, спикировали и на бреющем на большой скорости пронеслись вдоль дороги. Одних танков в колонне было более сотни.

Параллельно ей, западнее, по дороге на Новую Одессу двигалась еще одна колонна машин и артиллерии. Вышли на Николаев – в городе было спокойно, никакой тревоги. Дымили трубы заводов, на верфях строились и ремонтировались морские суда, по улицам спокойно шли люди, а в скверах играли дети. Никаких наших войск севернее города мы не обнаружили. А ведь через несколько часов здесь будет враг. Надо быстрее доложить об этой грозной опасности.

Наше быстрое возвращение удивило работников штаба.

– Что случилось? Почему вернулись с задания?

– В пятидесяти километрах севернее Николаева, на дороге из Кировограда до сотни немецких танков и более сотни автомашин. Рядом, по дороге на Новую Одессу, также большая колонна автомашин и артиллерии противника, – доложил я, указывая на карте места движения войск врага.

Данные нашей разведки заместитель начальника штаба полка немедленно передал в штаб дивизии. Там, очевидно, неправильно поняли донесение: уж слишком неожиданными были сведения. Слышу, вместо благодарности за обнаружение крупной и опасной группировки противника из телефонной трубки доносятся упреки за срыв разведки и за якобы выдуманные панические данные.

Обескураженный, я повторил свои показания замначальнику штаба полка:

– Товарищ капитан, это действительно так. Немецкие колонны в полсотне километров севернее Николаева! Через несколько часов они наверняка будут в городе.

– Уходите, пожалуйста, с КП, не мешайте работать. Из-за вас я схлопотал выговор. И вам не избежать этого за то, что вернулись, как следует не разобравшись в обстановке, – услышал я в ответ.

Возвращаемся на стоянку, молчим. Я очень жалел, что нет командира полка на месте.

– Саша, почему не доложил о сбитом тобой «хеншеле»? – неожиданно спросил Лукашевич.

– А!.. Что там «хеншель»... Город в опасности!

Мы с Лукашевичем сидим под самолетом, нервничаем. Вижу, как он теребит планшет, щелкает кнопкой. Понимаю, с нетерпением ждет команды на штурмовку обнаруженного противника. Ведь еще можно задержать колонны, хоть на несколько часов.

Во второй половине дня на У-2 прилетели из дивизии Иванов и Матвеев. Там проходило какое-то совещание. Я бросился к ним, кратко доложил обстановку севернее Николаева. Иванов быстро направился на КП, связался с Осипенко.

Выйдя оттуда, командир полка поставил мне задачу на доразведку противника... Но было уже поздно. Мы услышали взрывы снарядов на дороге в направлении Николаева, в пяти-шести километрах от нашего аэродрома.

– Покрышкин! Вылетайте срочно, посмотрите, что там делается, доложите, – приказал Иванов.

Мы с Лукашевичем бросились бегом к самолетам, взлетели и на высоте пятьдесят метров пошли правее дороги. Впереди за лесными полосами стояло около двух десятков танков с крестами на бортах. К ним подъезжали автомашины с солдатами. Мимо нас пронеслись пулеметные трассы. С беспокойством я глянул в сторону Лукашевича. За его самолетом тянулась тонкая белая струя испаряющегося бензина. Понял, это пробит бензобак. Наши самолеты полностью заправлены горючим и небольшая утечка не может помешать ему лететь со мной до Николаева. Мы продолжаем выполнять задание.

Навстречу нам беспорядочной стаей проскочило около трех десятков «Чаек» и И-16. «Сорвались с Николаевского аэродрома, – подумал я, – значит, в городе уже немцы».

На Николаевском аэродроме горело несколько самолетов. Они, по-видимому, были неисправны и взлететь не могли, их подожгли, чтобы не оставлять противнику.

Мы над городом. Внизу, на улицах – мотоциклисты, танки и автомашины. Кое-где горят здания.

Подавленные увиденным, возвращаемся назад. По дороге на Копань обнаружили густую цепь гитлеровских пехотинцев. С ходу атаковали их. Пулеметные очереди легли точно. Многие солдаты попадали в стерню: кто убитый или раненый, а кто спасаясь. Надо было срочно доложить о результатах полета.

Садимся. Подруливаю вплотную к КП и докладываю Иванову:

– Вон за теми двумя посадками, у дороги, танки и машины с пехотой гитлеровцев. – Показал ему рукой. – В Николаеве – противник. Наверное, нашим данным утром не поверили...

– Что поделаешь. И в вышестоящих штабах, к сожалению, бывают упущения... – на ходу бросил Иванов. Он спешил доложить в дивизию обстановку.

Матвеев срочно выслал вперед заслон на случай подхода противника. А через десяток минут, получив указания, Иванов распорядился немедленно готовить для вылета на штурмовку эскадрильи с посадкой в Чернобаевке. Наземному эшелону дал указание срочно выходить на Херсон.

Подвешиваем бомбы и взлетаем. Через несколько минут пикируем на танки и автомашины. Бомбим и стреляем. После штурмовки разворачиваемся на Херсон и приземляемся на аэродром Чернобаевка. Он полностью забит севшими до нас самолетами. В основном это были устаревшие типы: «Чайки», И-16, И-15бис. Среди них совсем мало «мигов», «лаггов» и Ил-2. Продолжали прилетать все новые группы.

Руководство дивизий и полков заседало в небольшом домике около границы летного поля. Шло распределение близлежащих полевых аэродромов. Мы сидели под крыльями самолетов и ждали команды. Все понимали, что теперь наше базирование будет где-то за Днепром. Заседание кончилось, подъехал Иванов, собрал летчиков.

– Возьмите карты! Нам назначен аэродром в Таврии, около села Чаплинка. Нашли? Порядок вылета отсюда следующий: первыми взлетают «Чайки», потом И-16, за ними – «миги». Вопросов нет? Всем по самолетам! Взлетать сразу за мной!

Запустили моторы и ждем очереди на взлет.

Вдруг на дороге, недалеко от аэродрома, поднялись дымно-пыльные столбы взрывов. Все, конечно, глянули вверх. Над аэродромом проходила девятка Ю-88. По-видимому, «юнкерсы» наносят бомбовый удар по колонне автомашин с противотанковыми пушками, движущейся в направлении Николаева.

Первыми на взлет пошли «Чайки». Не закончив выруливания, они с ходу ринулись в воздух. За ними с разных сторон летного поля начали разбег другие самолеты. Картина напоминала взлет большой стаи переполошившихся птиц. Поддавшись этой сумятице, я тоже начал выруливать, но потом одумался. Зачем торопиться и рисковать, столкнуться здесь – дважды два. Еще раз оценил обстановку. Бомбардировщики уходили на северо-запад. По дыму было видно, что они форсируют моторы. По-видимому, решил я, при заходе на бомбометание увидели большое скопление выруливающих истребителей, сбросили бомбы в поле.

Когда аэродром опустел, мы с Лукашевичем, в полной безопасности взлетели и взяли курс на новый аэродром в Таврии.

И вот наш полк за Днепром, в Чаплинке. На этот же аэродром перелетела еще и другая часть нашей авиадивизии. Уже около двух месяцев длится война. С приближением линии фронта полки перебазируются на другие аэродромы, все восточнее.

Вечером до личного состава полка довели оперативную обстановку. Начальник штаба докладывал ее внешне спокойно. Но мы, летчики, понимали всю сложность и даже трагичность положения. Правда, многое стало ясно несколько позже. Захватом Николаева противник отрезал от основных сил Южного фронта Отдельную Приморскую армию и некоторые части 9-й армии, в состав которой входит наша авиадивизия. Оказавшись в окружении, часть войск прорвалась через заслоны противника, а основная масса отошла к Одессе, влилась в состав обороняющих город соединений.

Ослабленное южное крыло фронта с боями отходило к Днепру, чтобы на этом водном рубеже создать оборону. Авиации была поставлена задача: помочь малочисленным наземным войскам организованно отойти и переправиться через Днепр.

На следующий день после перелета в Чаплинку полк начал штурмовку наступающего противника восточнее Николаева и Кривого Рога. На нашу часть, кроме того, была возложена задача прикрыть паромную переправу в районе Каховки. Эта переправа имела исключительное значение. В низовьях Днепра не было мостов.

С рассвета до позднего вечера мы барражировали над переправой парами, а иногда и одиночно. Внизу, около Борислава, было видно большое скопление беженцев. Они стекают сюда с охваченного огнем правобережья низовий Днепра. В основном женщины и старики. Но для фашистских летчиков и это скопление беззащитных людей было целью. Гитлеровцы стремились сбросить бомбы на свои жертвы, потопить паром. Небольшой буксирный пароходик, с трудом преодолевая течение, тащил за собой с правого берега на левый большую баржу, набитую людьми, повозками, домашним скотом и сельхозтехникой.

В нашем полку стала явственнее ощущаться нехватка сил. Бесперывно посылая группы на штурмовку противника, командование не могло выделить достаточного количества самолетов накрытие переправы. Но каждый летчик, вылетая на патрулирование, понимал, что нельзя допустить обнаглевших фашистских захватчиков до этой переправы. Она должна жить и работать. Выполнить эту нелегкую задачу можно было, лишь проявив мужество, мастерство и новаторство. Ведь воздушный бой в то трудное время,

как правило, приходилось вести одному с группой бомбардировщиков, иногда прикрытых и «мессершмиттами».

Однажды в район Каховки я пришел на большой высоте. Веду круговой обзор. Вижу, как с севера ниже меня идет четверка Ю-88. Надо заставить их сбросить бомбы до переправы! Сваливаюсь на них с форсированием мотора, «соколиным ударом». Атакую ведущего группы. Стреляю «эрэсами» и из пулеметов. Подбитый «юнкере» бросает бомбы в поле, не долетая до переправы. По его примеру и остальные неприцельно высыпают из бомболоков свой смертоносный груз.

За счет большой скорости снова набираю высоту. Новая атака. Смотреть за подбитым вражеским самолетом нет времени, да и не это главное. Важно то, что сброшенные бомбы упали в стороне от объекта. А это уже победа, выполнение поставленной боевой задачи.

Сложнее было вести бои, когда бомбардировщики шли под прикрытием истребителей. Но и тогда задачу свою выполняли. Переправу у Каховки мы не дали разбить. Обеспечили переход на другой берег Днепра не только беженцам, но и нашим отступающим воинским частям.

Базирование двух истребительных полков, а точнее, их остатков на одном аэродроме, значительно осложняло ведение боевых действий. И наш полк перелетел на полевую площадку в Дорунбург. Стоянка самолетов располагалась рядом с машинно-тракторной станцией, забитой комбайнами. В нашем полку часть летчиков выполняла боевые задачи на штурмовиках. Уверовав в надежность броневой защиты Ил-2, летали даже одиночно на «свободную охоту». Сами искали подходящую цель, уничтожали ее бомбами, «эрэсами» и пулеметно-пушечным огнем.

Эти полеты одиночек в условиях ясной августовской погоды все же были очень рискованны. Рано или поздно они могли закончиться гибелью пилота. Да и отсутствие стрелка делало Ил-2 легко поражаемым с заднего сектора. Первым не вернулся с боевого вылета на Ил-2 заместитель командира полка Григорий Жизневский. Вскоре в воздушном бою с «мессершмиттами» погиб летчик Петр Грачев. Такая же участь могла постигнуть и Валентина Фигичева.

Однажды, после возвращения из разведки, я прибыл на КП для доклада. Вижу, вид у начальника штаба озабоченный. Офицеры обзванивают соседние аэродромы.

– Что случилось?

– Фигичев не вернулся с боевого задания, – сообщил Матвеев.

– Этого можно было ожидать. Одиночными «илами» летать в тыл противника, когда погода «миллион на миллион», нельзя. Надо было запретить такие полеты при ясной погоде, – высказал я свое мнение.

– Прекрати поучения, и без них тошно! – оборвал меня Матвеев.

Под вечер летим группой на штурмовку дороги из Николаева на Херсон. По ней непрерывно подходят к Днепру вражеские войска. По-видимому, готовится прорыв в Крым. На обратном пути, после штурмовки, группа прошла над районом предполагаемой «свободной охоты» Фигичева. У меня теплилась надежда найти там севший Ил-2. Хотелось вывезти Валентина. Несмотря на тщательный поиск, самолет не обнаружили.

После посадки пришел на КП. Поиски Фигичева на других аэродромах не увенчались успехом. При докладе о результатах штурмовки сообщил, что летчики группы просмотрели район вероятных действий Фигичева, но не видели «ил».

– Придется мне самому завтра лететь на поиски Фигичева. Покрышкин, пойдешь со мной ведомым? – спросил у меня Иванов.

– Конечно, полечу! Хоть я и не летал ведомым с начала войны, но справлюсь, не беспокойтесь!

Утром вылетели парой на поиск. Виктор Петрович, изменяя высоту полета, тщательно осматривал местность вдоль дороги с Бобринца на Николаев и район западнее Херсона. Я все внимание сосредоточил на поиске воздушного противника. Для меня, как напарника, была понятна высокая ответственность за прикрытия командира полка от возможного

нападения вражеских истребителей. Я должен лечь костями, но не допустить к Иванову ни одного «мессершмитта». Ни одного!

Наши поиски не дали никаких результатов. «Мессеров» мы так и не встретили. Нас лишь кое-где обстреляли зенитки. Конечно, вероятность найти упавший самолет на таком большом участке местности очень низка.

Возвращаемся на аэродром мрачные. Не покидают мысли о судьбе боевого товарища. Но по возвращении нас ожидал сюрприз: на КП увидели повеселевших офицеров и... улыбающегося Фигичева.

– Вернулся! Мы волнуемся, ищем его, а он здесь строит глазки связисткам, – с укоризной проворчал Иванов.

Валентин Фигичев рассказал о своем боевом вылете. При штурмовке противника у Николаева он подвергся сильному обстрелу зениток. На самолете перебило управление рулями глубины. Однако летчик сумел перетянуть через Днепр и приземлился с убранными шасси в степи южнее Херсона. Там в стрелковой части он оставил самолет на хранение и добрался до полка.

Выйдя из КП, я высказал Фигичеву свое мнение:

– Ну что, Валя? Надо и бронированные «илы» тактически грамотно использовать. Нельзя ходить на задание в ясную погоду одиночкой.

– Это верно, Саша! Надо всегда учитывать обстановку, воевать с умом.

– Чтобы хорошо научиться воевать, думаю, не следует расплываться, ходить в бой на разных типах самолетов. Надо знать одно дело, но зато в совершенстве. Ты истребитель, и нечего тебе лезть в штурмовик.

– Ты прав. Буду воевать на «миге». На нем у меня все-таки есть боевой опыт, – твердо заявил Фигичев.

Вернулась в полк группа сотрудников и охраны штаба, выехавшая из Березовки после нашего перелета в Тузлы. Они наскочили на прорвавшихся на юг немцев, сожгли штабной автобус, секретные бумаги, в том числе и с итогами боевых действий полка с начала войны. Все данные о сбитых нами самолетах и подтверждения о них, об уничтоженной боевой технике при штурмовках сгорели. Эта группа штабных офицеров не смогла пробиться на восток и ушла в Одессу, а оттуда переправилась в Севастополь, и лишь затем добралась к нам, в Дорунбург.

Старший штабной группы был строго наказан, но это не воскресило результатов наших двухмесячных боевых действий. К счастью, знамя полка перевозилось с основным составом штаба под руководством Матвеева. А то бы не избежать беды.

В последние дни нашего базирования в Дорунбурге полк переключился на боевые действия по понтонным переправам противника, форсировавшего в нескольких местах Днепр. Оттесняя на левобережье реки наши части, гитлеровцы создали плацдарм для вторжения в Крым.

Помогая обороняющимся войскам, мы штурмовали переправы и скопления войск врага на плацдармах. Но сил у нас было мало как на земле, так и в воздухе. Противник рвался к Крыму, оттесняя нашу пехоту к Перекопу и в сторону Мелитополя.

Боевая работа велась напряженно, с раннего утра и допоздна. Мы страшно уставали, использовали для отдыха каждую свободную минуту. Пока техсостав заправлял самолет горючим и боеприпасами, я прилег и тут же уснул. После прошедшего дождя земля оказалась сырой и я простудился. Еще два дня летал на задания с температурой, головной болью и сильным насморком. В санчасть решил не обращаться. Не хотелось прекращать боевые вылеты в этой сложной обстановке.

В таком состоянии мне пришлось вылететь на перехват появившегося около аэродрома разведчика Ю-88. Взлетел, как говорят, по-зрячему. С «юнкерса» меня заметили. Экипаж сбросил в поле бомбы и самолет скрылся в облачности. Не видя противника, решил выйти за облака, перехватить его там. Вошел в облачность. Иду на пределе набора, а верхнего края все нет. От резкого перепада давления в ушах сверлит боль.

Вот и чистое небо. Тут же увидел разведчика впереди и выше себя. Начал набирать высоту, пошел вдогон. Но вражеские летчики обнаружили меня. Это было нетрудно, «миг» хорошо просматривался на фоне облаков. «Юнкере» круто спикировал и опять вошел в облачность. Я перевел свой «миг» вслед за «юнкерсом». Боль в ушах нарастала, отдавала в плечи. Вдруг почувствовал резкий и сильный болевой удар в ушах. В глазах потемнело и на какое-то время я потерял пространственную ориентировку. Позже понял, что резкое снижение с высоты более трех тысяч метров и создало такую боль. Я оказался в каком-то обморочном состоянии и с трудом вывел самолет из пикирования. В горизонтальном полете на небольшой высоте стало легче. Осматриваюсь вокруг, но «юнкере» не видно. Сажал самолет тяжело. А когда зарулил на стоянку, то сил выйти из кабины уже не было.

– Что случилось, товарищ командир? – испуганно спросил подбежавший Чувашкин. Он всмотрелся в меня. – Вы же больной! Идемте в санчасть. В таком виде летать нельзя.

Я почувствовал, что заболел, и сопротивляться было глупо.

– Помогите выбраться из кабины. Дела, брат, плохи...

В санчасти, расположенной в домике конторы машинно-тракторной станции, меня встретила полнотелая врач. Сразу же измерила температуру. Ахнула:

– У вас тридцать девять градусов! Как же вы летали? Немедленно ложитесь! Будем лечиться.

– Хорошо! Только позвоните в штаб, Иванову, сообщите, что болен.

– Не волнуйтесь! Все будет сделано.

На третий день температура стала нормальной. Я попросил врача вернуть обмундирование, считая себя уже здоровым и годным для боевой работы. Врач же уговаривала меня еще полечиться пару дней. Наш спор был неожиданно прерван взрывами бомб. От ударной волны с жалобным звоном полетели стекла из окон. Врач проворно схватила носилки, упала на пол и укрылась ими. Я едва удержался от смеха, подумал, что вот уж воистину утопающий хватается за соломинку.

Через три-четыре минуты сконфуженная женщина стрелой вылетела из палаты, а я, проворно набросив больничный халат, решительно направился на стоянку эскадрильи. Поговорил с летчиками о делах. Узнал, что произошло. Оказалось, что группа Me-109, по-воровски выскочив из облачности, сбросила около десятка бомб с высоты более тысячи метров и снова скрылась за облаками. К счастью, действовали они в спешке, не прицельно. Бомбы упали в стороне от стоянки. Никто не пострадал, повреждений техники также не было.

«Чего ж они напугались? – думал я. – У нас на аэродроме ведь нет ни одного зенитного пулемета. Видно, хваленые асы нередко проявляют храбрость лишь тогда, когда ловят «легкую добычу».

Вскоре летчики группами взлетели на штурмовку, в том числе и на моем «миге». Поговорив с техниками, «отведя душу», направился снова в санчасть.

Вдруг мое внимание привлек звук работающих авиамоторов. С запада, в направлении опустевших стоянок, подходила к аэродрому шестерка Ю-88. «Надо укрыться», – решил я. И не зная о траншеях и ровиках, устроенных техсоставом, решил просто ничком лечь на землю. Посыпались бомбы. Чувствую, полоса взрывов надвигается все ближе ко мне. «Вот и конец», – подумал я и плотнее прижался к земле. Примерно за полсотни метров от меня взрывы прекратились и бомбардировщики ушли на север.

Вернувшись в санчасть, потребовал свое обмундирование.

– Что вы так торопитесь? Вам необходимо еще подлечиться, – протестовала врач.

– Дорогой доктор! Не хочу погибнуть как куропатка. Вам тоже надо перебираться из этого помещения. Рядом с вашей санчастью сосредоточены уборочные комбайны, а немцы их принимают за боевую технику и бомбят. Немедленно уходите отсюда!

В эскадрилью прибыл кстати: как раз в это время противник с плацдарма у Каховки перешел в наступление на Перекоп. Полк после утренней штурмовки сел на аэродроме западнее Мелитополя, у села Нижние Серагозы. Мы понимали, что расположимся здесь на

короткое время.

Утром все группы истребителей вновь ушли на штурмовку. Техсостав и воины батальона аэродромного обслуживания убыли на новую точку. Подходило время и моего вылета на разведку. И надо же – такая курьезная обстановка: с раннего утра прибулдился к моему самолету небольшой поросенок. Он путался под ногами и хрюкал, надеясь поживиться харчами. Я остановился даже, с сожалением уставившись на осиротевшее животное. Что с ним делать? Оставлять немцам на закуску? Застрелить?.. Жалко. Не придумав ничего другого, я связал ему ноги и пристроил за бронеспинкой. Так мы вдвоем и слетали на разведку. В Нижних Серагозах, доложив результаты, попросил заведующего летной столовой забрать моего необычного пассажира. Он пообещал подкормить повизгивающего от голода попугайчика.

За ужином, не выдержав, рассказал летчикам историю с поросенком. И пожалел, конечно: лучше бы уж промолчать.

– Ну, Сашка! Если бы «мессеры» знали, кто с тобой летит, они бы уж ни за что от тебя не отстали.

– Ладно!.. Хватит смеяться над моим напарником. Я из-за него весь полет выполнял только на бреющем, все берег его, чтобы не задохнулся на высоте.

В Нижних Серагозах поработали пару дней – и снова на новый аэродром.

Противник, прорвав нашу оборону на Днестре, нанес главный удар в направлении Крыма. Своим левым крылом он вел наступление на Мелитополь. Это и вынуждало нас к перебазированию. За последнее время полку часто приходилось вылетать с одного аэродрома, наносить штурмовые удары, а садиться на другом. Техсостав и батальон аэродромного обслуживания уходили на новое место базирования иногда под разрывами снарядов.

Моя группа, успешно выполнив штурмовой удар по колонне автомашин с пехотой, приземлилась на летное поле около Астраханки. Нас никто не встретил, на аэродром еще не успела прибыть передовая команда.

Замаскировав самолеты, мы провели разбор действий летчиков в боевом вылете. К этому времени подъехала санитарная машина с врачом и медицинскими сестрами. Все повеселели – было с кем поболтать на отвлеченные темы. После боя полезно немного развеяться.

В стороне от аэродрома послышался гул самолета и показался УТИ-4. Он так прижимался к земле, что казалось, зацепит за лесопосадки.

– Летит Осипенко! Будет нам сейчас разгон за бездеятельность, – предупредил я летчиков.

– Не стоит волноваться! Смотри, как опасаются «мессеров». Не зацепились бы за землю-матушку, – забеспокоился Лукашевич.

Через минуту, при приземлении, УТИ-4 вдруг накренился и, чиркнув крылом о землю, поднял облачко пыли. Послышался треск ломающегося самолета. Все мы бросились к нему. Самолет был поврежден серьезно, но летчик и комдив отделались небольшими ранениями.

Мы помогли медикам усадить пострадавших в машину, и санитарный автобус быстро направился в село.

– Ну, Лукашевич! Накаркал ты несчастье, – упрекнул я товарища.

– А при чем здесь я? Это они сами себя подвели. Излишняя осторожность в летном деле только вредит...

Вскоре прибыла передовая команда технического состава и батальона аэродромного обслуживания. Самолеты были заправлены горючим, заряжены боекомплектом патронов. На машины подвесили бомбы. Моя группа снова вылетела на штурмовку противника.

К вечеру в Астраханку перебазировался полк и БАО. С раннего утра снова начались боевые вылеты на штурмовку наступающих на Мелитополь гитлеровцев. А я, в паре с Гроссулом, вылетел на разведку в направлении Каховки, а оттуда к Перекопу. Особое внимание уделили поиску противника западнее Мелитополя. Положение в Таврии

ухудшалось. Немцы пробивались к Сивашу, стремясь полностью отрезать Крымский полуостров. Западнее Мелитополя, прорвав слабую оборону наших войск, вражеские колонны, поднимая на дорогах облака пыли, продвигались к городу. Для задержки их требовалось оперативное воздействие нашей авиации, активная помощь с воздуха обороняющимся соединениям.

Вся истребительная авиация была брошена на штурмовые действия. Мы делали все, чтобы не позволить головной колонне противника прорваться в Мелитополь. В полдень для удара по основным силам врага вылетела группа бомбардировщиков СБ. Наша четверка истребителей сопровождала ее. Мы знали, что в их бомболюках находятся контейнеры, загруженные колбами с зажигательной смесью «КС». Бомбардировщики точно вышли на цель и нанесли массированный удар по головной части колонны танков и автомашин. Впервые мы увидели эту эффектную картину. Некоторые стеклянные колбы с зажигательной смесью, сталкиваясь в воздухе, разбивались. Смесью загоралась, образуя гирлянды белого дыма. Они жгутами шли к земле. Большое скопление техники противника было точно накрыто этим ударом. Сквозь белый дым от «КС» проступили столбы черного смрада от горящих автомашин и танков.

Выполнив задачу по сопровождению СБ, мы, быстро заправившись горючим и подвесив бомбы, взлетели вновь. Теперь уже на штурмовку той же колонны противника. Вот уже первым в пикирование перешло звено Фигичева. За ним должна идти моя тройка. Как всегда, перед ударом по наземной цели я осмотрел небо. С южного направления, прикрываясь солнцем, на нас шла восьмерка «мессершмиттов». Предупредив летчиков эволюциями самолета об опасности, я сбросил бомбы с горизонтального полета. Энергичным боевым разворотом влево моя пара пошла в лобовую атаку. Третий летчик звена, Александр Гроссул, развернулся вправо и оторвался от нас. Он точно повторил ошибку Карповича под Кодымой.

«Мессершмитты» лобовой атаки не приняли и пытались нас обойти. Я иду за ними в правом развороте и вдруг вижу, что ведущая пара вражеской группы заходит в хвост самолету Гроссула. На большой скорости за счет форсирования мотора проскакиваю мимо ведомого пары «мессеров» и бью очередь с короткой дистанции по мотору и кабине ведущего. Не успел я выйти из атаки, как левее крыла моего самолета пронеслась дымовая трасса и послышался легкий удар по самолету. Все же второй Me-109 успел зацепить меня своей очередью.

Где-то внизу звено Фигичева штурмовало врага на земле, а мое связало боем группу, вражеских истребителей. И на этот раз на противника оказало психологическое воздействие уничтожение в начале схватки командира группы. Атаки «мессершмиттов» были неуверенными, вялыми.

Вскоре вражеская шестерка прекратила бой и взяла курс на запад. Лишь один Me-109 настойчиво атаковал звено при отходе к Мелитополю. Но мы, применяя маневр «ножницы», отразили эти попытки.

Перед ужином, как всегда, командир полка информировал нас об итогах боевого дня. Он передал нам благодарность от наземного командования за успешные действия истребителей и бомбардировщиков, задержавших наступление немцев на Мелитополь. Противник сумел лишь перерезать железную дорогу между городом и Крымом, захватив станцию Акимовку. В заключение Иванов сообщил:

– А Покрышкину командование наземных войск прислало благодарность и подтверждение на сбитие немецкого аса, награжденного Железным крестом.

– Что, летчик попал в плен? – спросил Гроссул.

– Нет! Он был убит в воздухе.

– Это хорошо!.. Убитый фашист лучше, чем пленный. Теперь понятно, почему так настойчиво нас преследовал один из «мессеров». Хотел расплатиться с нами за своего ведущего...

Утром инженер сообщил, что мой самолет получил в бою повреждение и требует

ремонта. Бронебойный снаряд попал в верхнюю обшивку крыла, сделал поперечную выемку в лонжероне. Была нарушена прочность плоскости. Иванов вызвал меня и поставил задачу:

– Перегонишь своего «мига» в наши полковые мастерские в Володарском. Там проверь подготовку молодых летчиков и подучи их. Через пару дней заберешь и привезешь в полк. Пора молодое пополнение вводить в бой.

На аэродроме в Володарском меня окружила молодежь, направленная на дополнительную отработку техники боевого применения «мига». В авиашколе приемы воздушного боя пилоты не освоили и фактически не были готовы к тому, чтобы участвовать в борьбе с врагом. По имеющимся в полку данным, этот пробел был устранен.

– Ну, как с подготовкой? – спросил я у летчиков.

– Готовы к выполнению любых боевых задач! – бодро доложил Никитин как старшина группы. – Товарищ старший лейтенант, заберите нас на фронт!

– Если хорошо подготовлены, то вылетим в полк.

– Мы здесь научились вести воздушные бои, стреляли по целям на земле. Вот бомбометание не отработали, нет полигона.

– Практическим бомбометанием будете заниматься на фронте. Сегодня проведем занятия по тактике, а завтра будет проверка техники пилотирования в бою с воздушным и наземным противником, – разъяснил я задачи, которые наметил решить за два дня пребывания в Володарском.

– Скорее бы на фронт!.. Так хочется подраться с «мессерами»! – восторженно высказал чернявый летчик.

– Супрун? Я не ошибся? Посмотрим, как ты оправдаешь в боях фамилию твоего знаменитого земляка, летчика-испытателя Степана Супруна. Он здорово дерется с немцами на Западном фронте.

– Степана Павловича Супруна уже нет. Он погиб в воздушном бою и награжден посмертно второй медалью Героя Советского Союза, – скорбно поведал мне эту печальную новость Никитин.

Ошеломленный неожиданным сообщением, я растерянно смотрел на летчиков. В сознании не укладывалось, что могли сбить такого мастера пилотажа и снайпера воздушной стрельбы. Мысли опять вернулись к устаревшей тактике истребителей, рекомендованной довоенными наставлениями и инструкциями. Да плюс еще отсутствие радиосвязи на наших самолетах. Вероятно, в этом таилась и причина гибели Супруна.

Никитин, догадываясь о моем состоянии, спросил:

– Вы встречались с Супруном, знали его?

– Больше чем знал!.. Все! Разговоры кончаем. На занятия.

До позднего вечера, используя модели самолетов, осваивали тактику истребителей. Старался довести до молодых летчиков все то новое, что было выработано в боях с гитлеровскими асами. Не стеснялся говорить и об устаревших приемах, ссылаясь на опыт лучших летчиков нашего полка.

На следующий день начались полеты на отработку техники пилотирования. Главное внимание уделил энергичному выполнению маневра в бою. К вечеру, после учебных воздушных боев, облетал свой отремонтированный «миг». Показал молодежи, как наносится по наземной цели скоростной «соколиный удар». У самой земли дал очередь по мишени-макету. И надо же такому случиться – вдруг влетел в стаю скворцов. Сразу же повел машину на посадку. Еще в полете увидел вмятины. Теперь придется менять две плоскости крыла.

На земле еще раз осмотрели повреждения. Маленькие птицы при столкновении с самолетом, летящим на большой скорости, наносят серьезные повреждения. Пришла мысль: надо быть осторожным при нанесении «соколиного удара» в боевых условиях. Сейчас, осенью, начинается перелет птичьих стай. Столкновение с ними может закончиться очень плохо.

Вечером съездил в Мариуполь. Познакомился с городом металлургов. Он жил

напряженной трудовой жизнью, выплавлял сталь для фронта. О войне напоминали замаскированные здания, заклеенные полосками бумаги окна и множество военных плакатов и лозунгов. Удастся ли нашей армии удержать Мариуполь, не отдать город фашистам?

Утром, облетав снова свой самолет, вылетел с пополнением в Астраханку. Молодые летчики летели парами с превышением одна над другой, с небольшим уступом от фронта. Приятно было видеть, что мои занятия пошли впрок. Ведущие Никитин, Труд, Супрун и Бережной умело маневрировали своими парами. Хотелось, чтобы молодежь грамотно использовала технические приемы, которые родились в боевой обстановке, добивалась побед.

Понимал состояние молодых летчиков. Ребята жаждут сразиться с врагом. За эти дни я проникся к ним отеческой заботой, передал им все, чему научился сам, что освоили летчики части за тяжелые месяцы войны. Они вступают на боевой путь лучше подготовленные тактически, чем мы, когда начиналась война. За новое мы заплатили кровью, гибелью товарищей. И они должны умело использовать бесценный боевой опыт.

В Астраханке молодежь уверенно села парами. Всей группой прибыли на КП, чтобы представиться командиру полка. Виктор Петрович внимательно присматривался к каждому, тепло пожимая руку.

– Ну, как они подготовлены? Можно их посылать на боевые задания? – спросил у меня Иванов.

– Вначале только с опытными летчиками. Рвутся встретиться с «мессерами». Вот только бомбометание практически не отрабатывали.

– Этому здесь быстро научим. Началось наступление наших войск. А у нас в полку не хватает силенок для поддержки пехоты. Веди свою соколиную стаю на Акимовку. Там просят нашей поддержки. Надо помочь выбить противника из кирпичных зданий. Действуй!..

Пока в штабе я уточнял задание, под самолеты были подвешены сигарообразные контейнеры. Вся группа подготовилась к вылету. Я обратил внимание Чувашкина на необычный вид бомб. И почему подвесили их?

– Такое было приказание.

– Ну, раз так приказано, то будем выжигать фрицев горючей жидкостью. Поджарим их сейчас!

Летим. Мы с Гроссулом парой на «мигах», за нами – восьмерка молодых летчиков на И-16. Внизу, в разрывах облаков, станция Акимовка. Противник, приспособив для обороны кирпичные здания и фундаменты домов, упорно сопротивлялся нашим частям. Надо выкурить гитлеровцев из оборонительных сооружений и помочь бойцам захватить этот важный опорный пункт.

Вытягиваясь в цепочку, с полукруга пошли в пикирование. У самой земли сбрасываем зажигательные бомбы. Огонь сразу же охватил опорный пункт. Плотный белый дым от «КС» ослепил огневые точки. Наша пехота поднялась в стремительную атаку. Гитлеровцы панически удирали со станции. Мы расстреливали их из пулеметов и пушек до полного израсходования боекомплекта.

В этот день наша группа произвела еще два вылета на поддержку наступающих стрелковых частей западнее станции. Вечером пришла благодарность от наземного командования за помощь в освобождении Акимовки.

Молодые летчики ликовали: первые боевые вылеты и благодарность. В последующие дни группа в полном составе наносила штурмовые удары по огневым точкам врага, скоплениям автомашин и артиллерии на позициях. Так в боях вчерашние птенцы обрели крылья.

Неделя испытаний

Оперативная обстановка не радовала. Несмотря на поддержку авиации, продвижение наших наземных частей в Таврии было незначительным. Не хватало сил для прорыва обороны противника. Артиллерии в войсках было мало, а танков мы вообще не видели. Наступление не получило развития и выдохлось.

В один из дней, под вечер, меня вызвали на командный пункт.

– Покрышкин, парой с капитаном Барышниковым немедленно вылетайте в район Пологов и Орехова. Проведите детальную разведку, – сказал командир полка. – Из дивизии сообщили, там на дорогах появились вражеские мотоциклисты.

Лететь предстояло на север, в тыл 18-й армии. Это насторожило. На этом направлении я уже имел неприятности при сопровождении бомбардировщиков на Могилев-Подольский. Да и ведомым брат Барышников не хотелось. Он пожилой летчик. За последнее время стал проявлять повышенную осторожность при выполнении боевых заданий. Я знал, что его психическое состояние нелегкое, а поведение граничило порой с проявлением боязливости. Однако летного состава не хватало и выбирать не приходилось.

Обстоятельно побеседовали и взлетели.

Идем на Пологи на высоте пятьдесят метров. Небо закрыто невысокой сплошной облачностью. Хорошо видно, что на запад двигаются пешим порядком отдельные наши части. Вот и артиллерия на конной тяге. Это подкрепление нашим наступающим войскам в районах Каховки и западнее Мелитополя.

Под нами Пологи. Здесь все спокойно. Однако меня не покидает чувство тревоги. Сообщение о появлении в нашем тылу мотоциклистов значило многое. По своему небольшому боевому опыту я знал принцип наступления танковых войск противника после прорыва их в тыл обороны. Впереди двигаются разведывательные части на мотоциклах. За ними – сильные передовые отряды танков, а уж затем главные силы. Если появились мотоциклисты, то, следовательно, в наши тылы прорывается мощная танковая группировка. А это грозит окружением наших войск в Таврии, как это было под Николаевом.

Берем курс на Орехов. Летим на высоте пятьдесят метров. С этой высоты ни один мотоцикл не укроется от наблюдения. Но кроме беженцев на дорогах никого не видно.

Подходим к Орехову. Дорога опустела. У небольшой речушки разрывы снарядов. Это насторожило: по кому же бьет наша артиллерия? Делаю разворот. Еще раз осматриваю местность. Вот они, мотоциклы, замаскированные в приречном кустарнике. Где-то близко должны быть танки.

В низине, за мостом, вижу нашу самоходную гаубицу. Вхожу в вираж и рассматриваю ее – кабина открыта и пуста. Рядом тоже никого нет. Глянул в сторону Орехова, а за нами сплошные зенитные разрывы.

Несомненно, по нам вела огонь зенитка противника. Да и сам характер разрывов подтверждал, что нас обстреливают «эрликаны».

Все ясно... В Орехове противник. Надо разведать обстановку там. Но идти на малой высоте нельзя, сразу же собьют. Принимаю решение уйти за облака, выйти севернее и внезапно выскочить на Орехов. Делаю боевой разворот и ухожу к облачности. Успел, правда, посмотреть, где находится ведомый. Барышников взял курс на наш аэродром. Придется действовать одному. Это даже лучше для меня. Не надо будет охранять ведомого. А «эрликаны» бьют не переставая.

На высоте восьмьсот метров убрал крен и вошел в облака. Сразу отвернул влево градусов на тридцать. Правее меня, по направлению прежнего курса, летели светящиеся снаряды. Выйдя за облаками на Синельниково, пикирую к земле и на большой скорости мчусь вдоль дороги на Орехов. По ней сплошным потоком идут танки и машины врага.

Снижаюсь на два-три метра от земли, прижимаюсь вплотную к колонне, используя ее как щит, прикрывающий меня от зенитного огня. Вражеские зенитчики, опасаясь поразить свои машины, не могут вести настильную стрельбу из пушек и пулеметов.

Выскочил на северную окраину Орехова. Здесь скопление танков. Идет заправка

горючим. Пронесся вплотную, перепугал танкистов и водителей бензовозов. Вышел из зоны зенитного огня в низину южнее Орехова.

Решаю, куда лететь дальше. На аэродром? Нет, надо еще посмотреть, как действуют наши войска в районе Каховки. Направляю истребитель туда. Восточнее ее идет бой, но наших отходящих частей не видно. Значит, держатся стойко. Разворачиваюсь и лечу на Мелитополь, вдоль фронта. Здесь такая же картина. Войска упорно ведут бои и, видимо, не помышляют об отходе. А ведь они могут попасть в окружение.

Взял курс на аэродром. Мысль об угрозе окружения наших войск в Таврии не выходит из головы. В ближайшие дни лавина танков с севера отрежет пути отхода всему южному крылу фронта. Сумеют ли обороняющиеся части задержать танки, или же они окружат две армии Южного фронта? С доверием ли отнесутся вышестоящие штабы к данным, полученным в разведке? Примут ли срочные меры? Все эти мысли не давали покоя.

Приземляюсь на аэродром с прямой и быстро подруливаю вплотную к командному пункту. Около него вижу летчиков полка. Они ожидают автомашины для поездки в село на ужин. Командир полка, видать, ждал меня с нетерпением, пошел навстречу.

– Что обнаружил? Докладывай! – Слышу в его голосе тревогу.

– Дело дрянь, товарищ командир полка! С Синельникова и от Запорожья по дорогам на Орехов движутся более двухсот танков и сотни машин! У Орехова производят заправку более ста танков. Может произойти окружение восемнадцатой и нашей девятой армий.

– Что ты говоришь?!

– Точно, товарищ командир! Здесь дело хуже, чем под Николаевом.

– Матвеев! Срочно доложите об этом в штаб дивизии! – приказал Иванов, а сам поспешил на КП, чтобы связаться с командиром.

Меня тут же окружили летчики. Расспросили об обстановке. Я ничего не стал замалчивать. Вижу, задумались. Им понятно было, к чему приведет появление танковых частей противника в нашем тылу.

Спустя несколько минут к нам вышел командир полка.

– Отставить отъезд на ужин! – твердо приказал майор Иванов. – Немедленно поэскадрильно вылетать на наш запасной аэродром в Володарское!

Я понял, что командование оперативно среагировало на складывающуюся обстановку. Значит, летал не зря, значит, мои данные полностью приняты во внимание.

На другой день пришлось снова лететь в район Орехова на разведку. Этот вылет оказался драматичным. По насыщенности событий такого вылета у меня не было в ходе всей войны.

А началось все так. На рассвете к нам в полк приехал заместитель командира авиадивизии генерал Гиль. Он сразу же вызвал меня. Мне уже приходилось встречаться с этим отлично знающим дело генералом.

– Передаю тебе благодарность за вчерашние сведения. По твоим данным о прорыве первой танковой армии противника принято решение на отвод наших частей, – такими словами встретил меня генерал.

– Спасибо. Возможно, наши войска не попадут в окружение.

– Трудно сказать, как это получится. Придется снова слетать в район Орехова. Сейчас очень важно знать, что предпринимает противник на этом направлении, куда он направил острие своих ударов? Указания по организации вылета даст командир полка.

Майор Иванов уточнил задание, подчеркнул, что надо разведать подход новых сил противника. Он дал конкретные указания о выполнении задачи.

– Полетишь парой. Ведомым с тобой пойдет Комлев, – закончил Виктор Петрович.

– Комлев? Но он еще не вошел по-настоящему в строй после возвращения из госпиталя.

– Может быть, вернемся к Барышникову? Я с ним очень серьезно поговорил.

– Нет! С таким ведомым на разведку лететь нельзя.

– Ты знаешь, что все опытные летчики задействованы в штурмовых ударах.

– Все понятно! Разрешите идти и готовиться к вылету!

Назначение Степана Комлева ведомым меня беспокоило. Молодой летчик был сбит в воздушном бою в Молдавии, получил ранение. Три месяца он лечился. Все это, конечно, сказалось на летной форме. Я также считал, что он еще полностью не избавился от психологического потрясения, которое получил в бою. Следовало бы дать ему возможность восстановить технику пилотирования самолетом, а также полетать на боевые задания в составе шестерок.

За последнее время, после гибели Дьяченко и назначения заместителем командира эскадрильи Лукашевича, у меня ведомыми летают разные, в том числе неопытные, летчики. Они порой скованно чувствуют себя в бою, не используют положительные качества «мига», выполняют маневры в замедленном темпе, не всегда понимают мои замыслы. Вот почему в тот период я чувствовал себя увереннее, когда вылетал на разведку один.

Степан Комлев, узнав, что полетит со мной, был очень доволен. Я дал ему ряд указаний, подчеркнул, что он должен внимательнее смотреть за воздухом, когда будем вести разведку, а в случае появления «мессершмиттов» немедленно предупреждать меня выходом вперед, строго держаться в боевом порядке. Я и сам отнесся с высокой ответственностью к этому вылету. Понимал, что мне доверена разведка оперативного значения, в интересах всего Южного фронта. От качества ее выполнения зависят решения командования. Вскрытая вчера обстановка вызывала чувство ответственности за выполнение поставленного задания, но и настораживала. Для точного определения действий противника требовался полет на малой высоте. А это ставило меня в невыгодное положение при встрече с вражескими истребителями. Наша пара в таком случае – удобная цель. Да и то, что со мной идет летчик, имеющий большой перерыв в боевых полетах, заставляло заранее обдумать все варианты действий.

Взлетели, а на душе беспокойно. Я опасался за действия Комлева, хотя были обговорены возможные варианты, которые могли встретиться нам в боевом вылете.

Идем по маршруту. Под нами и по сторонам большая часть местности закрыта утренним туманом. На его фоне нас хорошо видно сверху, как на экране. Нам же трудно рассмотреть, что делается на земле. От Полог поворачиваем на Орехов. По дороге на запад выдвигаются отдельные небольшие колонны автомашин и артиллерии. Навстречу им движется поток беженцев. Снижаемся. Видим, как спешат наши войска. Понимаю, они идут, чтобы создать заслон танковому клину противника. Сил у наших мало, но идут твердо, не растягиваясь. Идут, чтобы стоять насмерть.

Снова выходим на среднюю высоту. Восточнее Малой Токмачки, у лесных посадок, видны наши крупнокалиберные пушки. Они ведут огонь в направлении Орехова. Вот и западная окраина села. Вчера я видел стрелковые подразделения, роющие здесь окопы. Сегодня просматривается сплошная траншея, занятая бойцами. Хватит ли у них сил отразить удар вражеских танков?..

А впереди, ближе к Орехову, уже противник. Просматриваются танки с крестами на бортах, автомашины. Они расползаются по лесным посадкам, скошенным полям. Орехов забит боевой техникой. Да, много сил у противника...

Обойдя батареи зениток, идем к Запорожью. По дорогам на юг снова танки, машины, пушки. Развернулись на обратный маршрут. Внимательно смотрю, стараясь запомнить на местности колонны противника, их состав, направление движения. Комлев при энергичных маневрах иногда отрывается от меня, потом вновь занимает боевой порядок.

Вот уже Орехов позади, скоро наша оборона в Малой Токмачке. Обстановка на земле вызывает злость на врага. А это чувство не всегда приводит к разумным действиям. Решаю перед выходом к своим ударить «эрэсами» и прострочить пулеметным огнем автомашины на дороге. Перевел самолет в пикирование и глянул в сторону Комлева. За мной его нет. Ищу взглядом. Вон он, выше и впереди. Уходит на восток. А за ним – пара «мессершмиттов». Могут нагнать...

Энергично вывожу самолет из пикирования, облегчаю винт, даю форсаж, бросаюсь

вслед за вражеской парой. Смотрю вперед, глаз не спускаю с Комлева. Почему он не включает форсаж мотору? Тогда смог бы оторваться от противника. Как хотелось в эти минуты подсказать Степану это. Вот и сказалась неподготовленность Комлева к действиям в сложных ситуациях боевого полета. Разве мог я предугадать, что он не знал этой простой истины?..

А вражеская пара уже в хвосте у «мига». Через секунды откроет огонь. Надо спасать Комлева. Дистанция до «мессершмиттов» еще большая, но ждать дальше нельзя. Пускаю «эрэс». Он пронесится мимо. Пускаю второй. Снова нет попадания.

Однако снаряд с огненным хвостом пронесся так близко от ведомого пары, что напугал его. Он тут же развернул свой самолет вверх. А я нагоняю ведущего. От него к самолету Комлева уже потянулись дымные пулеметные трассы. Нельзя терять и мгновения. Тут же открываю огонь и длинной очередью прошиваю «мессера». Из него вырвался дым. Он как-то осел, но еще идет своим курсом. Продолжаю стрелять по нему и дальше... В эти секунды чуть не врезался в горящий самолет противника.

Вдруг по мотору моего «мига» ударила пулеметная очередь. Бросил истребитель вправо, ниже трассы. Над моей головой пронесся «мессер». Сгоряча, спасая Комлева, я не заметил справа вторую пару врага. Они и вклепили очередь в мой самолет.

Мотор сразу дал перебои, скорость резко упала. Три оставшихся «мессершмитта», построившись в цепочку, стали заходить в хвост моего «мига». Об активном бое и думать теперь нечего. Помощи ждать неоткуда. Надо рассчитывать только на себя, на умение уходить из-под ударов. Понимаю, надо тянуть к своим войскам у Малой Токмачки. Там мое спасение.

Вражеские летчики, уверенные в победе, будут стремиться добить меня, увеличить счет сбитых самолетов. В эти секунды я собрал в кулак всю свою волю и самообладание и подготовился к маневрированию. Оставалась только эта возможность.

Повернулся из-за бронеспинки лицом к приближающимся «мессерам». Наблюдаю, как они «волчьей стаей» настигают меня, заходят в хвост поврежденному «мигу». Мне надо уловить мгновение открытия огня Me-109 и резко уйти под трассу. Главное, не допустить прицельного огня, особенно пушечного. Маневр нельзя делать раньше, запаздывание равносильно гибели.

Вот уже приближается первый «мессер». Слежу в оба. Он на прицельной дистанции открытия огня. В то же мгновение бросаю истребитель со скольжением вниз и в сторону. Огненная трасса проходит выше, и тут же надо мной проскакивает самолет врага. Провожая его взглядом. Он снова возвращается в растянувшуюся цепочку самолетов.

Заходит на атаку второй. Все повторяется. Но, или я чуть запоздал с броском «мига», или он открывает огонь раньше, – пули дробно бьют по бронеспинке, будто молотком отстучали. Но жив мой самолет...

Так повторяется раз за разом стрельба по «мигу», а я ухожу от огня противника. Бросаю взгляд на высотомер. Постепенно теряю высоту с каждым уходом из-под трассы. А она так нужна мне, чтобы дотянуть до своих.

Перед самой землей мотор заглох. Выравниваю самолет и иду на приземление, «на живот». В поле зрения земля, железнодорожная будка, девочка гонит прутом корову. Такая мирная картина. И вдруг дробь пуль по бронеспинке. Но подныривать под трассу уже нельзя, – не позволяет земля. В самолете раздаются взрывы, и он, с перебитым управлением, идет к земле. Грохот... Удар головой о приборную доску – и я теряю сознание.

Смутно слышу гул моторов над собой. Очнулся от сильной боли в голове. Ломит в висках, болит лицо. Поднял голову, взгляделся в небо – тройка «мессершмиттов» цепочкой разворачивается для атаки недвижимого «мига». «Хотят сжечь на земле», – мелькает мысль. Крепко, видно, «насолил» им, что и сбитого не оставляют в покое.

Понимаю, надо немедленно покинуть самолет. С трудом отстегиваю привязные ремни, лямки парашюта. Пытаюсь подняться. И не могу. Наползает какой-то туман на глаза. В полубморочном состоянии переваливаюсь через борт кабины. Падаю головой вниз на

крыло. Замечаю капли крови и чувствую, что правый глаз ничего не видит. Все! Глаз выбит, и мне уже больше не летать. Такая горечь и обида сжимают душу. Неужели пришел конец моим полетам?!

Отползаю от самолета. Сознание будоражит вопрос: «Где я сел? У нас или у немцев?» А сверху пикируют «мессершмитты». Сейчас пойдет очередь по самолету и по мне. Недалеко, у переезда, вижу мостик. С трудом поднимаюсь и бегу к нему. Надо скрыться. Ушел под настил своевременно – рядом вздыбились бугорки от снарядов.

Надо подумать и о самообороне. Вынимаю из кобуры пистолет и заряжаю его. Однажды в Молдавии, боясь плена, чуть было не поторопился застрелиться. Сейчас знаю, что с этим спешить не следует. Надо разобраться в обстановке, а потом принимать решение.

Прислушиваюсь. Рядом никого нет, и «мессершмитты» уже уходят, так и не сумев поджечь мой «миг». Вышел из укрытия. Огляделся. Рядом домик. Видать, живет железнодорожник. Иду к нему. Открывается вид на село. Навстречу мне спешит пожилая женщина, плачет и руки у нее трясутся.

– Хозяюшка! Это Малая Токмачка?.. Здесь в селе еще наши? – спрашиваю ее.

– Токмачка! Наши здесь, советские! Воюют с немцем по ту сторону села, – показала она рукой на западную окраину. Теперь и я услышал взрывы снарядов и треск пулеметов.

Все же у своих. На душе стало веселее. Вот только залитый кровью глаз ничего не видел и это беспокоило.

– Будьте добры! Принесите воды, надо смыть кровь с лица.

Женщина быстро достала из колодца ведро воды и полила на голову и ладони. Открываю глаза – видят оба!

– Хорошо! Глаза целы, летать буду. Ну и расплачусь же я с фашистами! – рассуждаю вслух.

– Где уж хорошо? У вас все лицо поранено, – с сокрушением говорит хозяйка дома.

– Все заживет! Вот где бы найти мне медиков и перевязаться?

Она указала мне дом, в котором расположен медпункт. Иду туда, а сам думаю о том, как поднять и вывезти «миг».

Взрывы снарядов и мин, стрельба из винтовок и пулеметов усилились. Ясно, бой идет рядом. Чем он закончится, неизвестно, но увозить самолет и убираться самому отсюда надо быстрее. Можно было предвидеть дальнейшее развитие событий на нашем участке фронта. И я хотел до завершения окружения успеть вернуться в полк со своим, пусть и продырявленным, «мигом».

Здесь, у переднего края обороны, мне довелось впервые увидеть работу медицинского пункта. К сараю, около которого лежали кучи окровавленных бинтов, подвозили раненых. Внутри сарая слышались стоны и крики. Тут оказывали первую помощь. Перебинтованных клали на повозки и увозили в тыл. Санитары выносили на носилках и складывали в ряд на разостланной соломе за сараем умерших. Им уже не требовалась медицинская помощь. Я стоял и смотрел на эту страшную картину, не решаясь войти в сарай.

Ко мне подошел пожилой санитар в окровавленном халате.

– Товарищ летчик! Что вы ждете? Идемте в медпункт. Врачи окажут вам помощь.

– Нет! Подожду, когда будет посвободнее, – ответил ему, чувствуя, что идти на перевязку раньше этих искалеченных бойцов не позволяет совесть.

– Идемте! Пока идет бой, сюда все время будут подвозить раненых, – настойчиво повторил санитар.

Наш разговор был прерван взрывом снаряда. Ближайший дом завалился на бок. Вскоре двое солдат, держа на весу, принесли оттуда мальчишку лет семи, с распоротым животиком. На посиневшем лице ребенка выделялись широко раскрытые глаза. В них застыли удивление и» как мне показалось, укор нам, взрослым, допустившим такое...

Я видел много страданий, пережил гибель боевых товарищей... Но такого, видимо, не забуду до конца своей жизни. Ненависть к врагу сжала меня в комок. Жажда мести фашистам за страдания наших людей охватила меня. В упреке, увиденном в глазах ребенка, я

почувствовал и свою вину, вину воинов армии, допустивших врага на нашу землю. Быстрее надо возвращаться в полк и мстить фашистским убийцам за все несчастья, которые они нам принесли.

Повернулся, было, чтобы уйти. Но меня задержала медсестра. Тут же во дворе она промыла рану и забинтовала.

Двинулся в сторону передней линии обороны. Вскоре встретил сержанта и попросил проводить на командный пункт части. Под свистящими осколками мин и снарядов мы пробирались по неглубокой траншее.

– Пригнитесь, – предупредил меня сержант. – Геройством здесь никого не удивите. Вы что, хотите, чтобы вам голову оторвало?

Порицание прошло мимо сознания. Какое-то безразличие к своей безопасности овладело мной. Сказались, наверное, переживания в это утро. Вот и КП.

Представился командиру полка. Он стоял у амбразуры, с биноклем. Повернулся ко мне, спросил:

– Это тебя добивали «мессершмитты»?

– Меня! Но я с ними еще рассчитаюсь за это сполна. Прошу вас помочь мне вытащить подбитый самолет.

– Не волнуйся. Вот отобьем атаку танков и поможем. Садись. Отдохни. – Он опять повернулся в сторону поля боя.

Через полчаса наступила относительная тишина. Командир облегченно вздохнул. Появилась улыбка на его усталом лице.

– Высыпали фрицам! С десятков танков подожгли и подбили. Теперь скоро в атаку не сунутся. Начальник штаба, выделите ему машину и солдат. Ну, а ты, летчик, побыстрее забирай свой самолет, пока затишье.

Кратко рассказал командиру о полученных данных в ходе разведки. Поблагодарив за помощь, я попросил пару бутылок с горючей смесью. Их много стояло в ящике, в углу КП.

– Бери! Если самолет не вытащишь, то сжигай. Учти, что с середины ночи мы начнем отход на Пологи.

Через десяток минут мы уже подъехали к самолету, приступили к подъему его. Противник сразу же открыл по нас минометный огонь, стрельбу из крупнокалиберных пулеметов. Пришлось развернуться и скрыться за домами. Самолет лежал метрах в четырехстах от переднего края обороны, на открытом поле, и о работе в светлое время суток нечего было и думать.

Как только наступила темнота, соблюдая светомаскировку и тишину, наша группа снова приступила к подъему самолета. Однако, несмотря на старания, двух десятков солдат не хватило, чтобы приподнять за крыло трехтонный «миг». А обстановка торопила – правее позиции полка, в направлении на Пологи, доносился непрерывный скрежет движущихся танков. Завтра с утра они нанесут удар по флангу и тылу полка. Что делать? Я разрешил солдатам перекурить, а сам еще раз обошел «миг», обдумывая, как лучше решить задачу. В это время подошел офицер.

– Полк начинает отход. Командир полка приказал заканчивать работу и отпустить солдат. А самолет сжечь, – жестко сказал он.

Я даже растерялся. Как это, сжечь самолет? Этому противилось сознание воинского долга. Самолет – это мое личное оружие. Вернуться в свою часть без боевой машины, а их у нас в полку и без того мало, нельзя. Что делать? Исчерпаны ли все возможности? Мы до сих пор действовали по принципу: сила есть, ума не надо. А раз сил для подъема самолета мало, то надо искать другой способ.

В этот критический момент и пришла мысль подкопать под крыльями углубление и выпустить шасси. Десять солдат выполнили эту работу за несколько минут. И вот мой «миг» стоит на своих ногах. Мы быстро закрепили его хвост в кузове подъехавшей трехтонки и ЗИС с самолетом на полуприцепе выехал на дорогу. Для сопровождения мне оставили сержанта и двух бойцов.

Ехали всю ночь. Нелегкий это был путь. Приходилось глядеть в оба: по обочинам дороги было немало препятствий. А это грозило поломкой консолей крыльев, Утром, при проезде через село, нас остановило стадо коров. Крылья «мига» перегородили всю улицу и надо было переждать, когда стадо обойдет самолет.

Сбоку от машины, опершись на калитку, стояла и смотрела на нас средних лет женщина. Какой же у нее был печальный вид, каким тоскливым взглядом провожала она нас...

– Товарищ старший лейтенант, попросить бы у этой женщины что-нибудь поесть, – зашептал мне на ухо, перегнувшись из кузова в кабину, сержант. – А то мы ничего не ели со вчерашнего дня.

Да и я был голоден, более суток ничего не брал в рот. Подошел к женщине.

– Здравствуйте, хозяйюшка! Можно ли достать у вас что-либо поесть?

– С едой у нас полный достаток. Сейчас жить стали хорошо. Вот только кому все это достанется! Значит, наша армия уходит, а нас бросаете под немца? Пойдемте до погреба.

От заслуженного упрека крестьянской женщины, муж и сыновья которой наверняка где-нибудь воюют, меня охватил стыд. Ноги налились свинцом, приросли к земле. Стыд за нашу беспомощность не позволил идти получать продукты для команды. Повернувшись, я быстро подошел к машине и под удивленными взглядами солдат вскочил в кабину.

– Что стоишь? Заводи быстрее! – прикрикнул на водителя.

До самых Полог не выходила из моей памяти женщина-мать со своей скорбью. Как правильно она сказала: только люди стали жить счастливо, а тут – нашествие врага.

К середине дня приехали на площадь города Пологи. Здесь отогнали машину в сторону и, никому не мешая, стали отсоединять плоскости крыла. Надо сохранить их от повреждений при дальнейшем движении. Навыки в распаковке самолета у меня были. Работа слесарем до армии, старшим авиатехником в чести привила умение грамотно обращаться с разнообразной техникой. Сержант и солдаты сноровисто помогали.

Быстро отсоединили, уложили и закрепили крылья между хвостом «мига» и бортами кузова автомашины. Теперь можно побеспокоиться и о себе. Боль в ране все сильнее давала знать. Госпиталь долго искать не пришлось: он был тут же, на площади. Врач выслушал мою просьбу и приказал сестрам снять бинты.

Отодрали присохшую марлю, промыли раны на лбу и удалили кусочки стекол от разбитых летных очков.

– Вам надо ложиться на лечение, а то можете потерять глаз.

– Не могу, доктор! У госпиталя стоит самолет, бросать его нельзя. Да и убираться отсюда надо побыстрее.

– Я что-то вас не пойму!

Пришлось кратко рассказать об обстановке. Врач расспросил, как я получил ранение. Выслушав, распорядился перевязать и сделать укол от столбняка. Медицинские сестры, делая перевязку, обмолвились, что вчера к ним тоже доставили раненого летчика. Он сел около Полог.

– Как его фамилия, где он сейчас? – спросил я. Одна из сестер пошла посмотреть книгу раненых в приемном отделении.

– Это был младший лейтенант Комлев, – сообщила она. – Вечером его отправили в тыл.

– Вы что, знаете его? – спросил врач.

– Это мой напарник. Выходит, обоим нам со Степаном досталось.

– Ваш товарищ был легко ранен и послушался нас, поехал подлечиться. А вы упрямы и не хотите лечь, – упрекнули меня.

– Не могу, доктор! Надо самолет спасти, да и самому отсюда выбираться быстрее. Вам также не советую здесь задерживаться. Танки обходят Пологи.

– Ждем, когда вернется транспорт, увезший раненых вчера. Мы должны увезти всех, кто попал в госпиталь. Не бросать же их.

Я еще раз посоветовал медикам принять срочные меры к вывозу раненых и эвакуации

госпиталя. В те минуты и не предполагал, что мой совет, как и мой отъезд, уже запоздали.

Вернувшись к самолету, увидел, что у сопровождающих меня бойцов удрученное настроение.

– Что случилось? Садитесь в машину и поехали!

– А куда ехать? Говорят, восточнее прорвался противник! Там дороги танками перерезаны, – сообщил сержант.

– Откуда у вас такие сведения?

– Машины оттуда вернулись. Солдаты рассказали, как они напоролась на танки и едва спаслись, – указал сержант на автомобили, стоявшие на площади. Они появились, пока я был на перевязке.

Сообщение обескуражило. Если танки противника в районе Куйбышева перехватили дорогу в Володарское, то куда же ехать? Оставался пока открытым путь на юг, к Азовскому морю. Туда, возможно, не успели дойти передовые части врага. Думай не думай, а выход один. Решаю ехать на юг. Чем скорее мы проскочим к морю, тем больше надежды встретить там отступающие от Мелитополя войска и пробиться с ними на Мариуполь.

– Садитесь в машину! Заводи! – дал распоряжение своей малочисленной команде. Водителю указал дорогу, по которой лежал наш путь.

Везти самолет со снятыми крыльями было удобнее. Меньше мешал встречный и попутный транспорт. В этой относительно спокойной обстановке невольно задумался над причинами неудачи в последнем полете. Как это мы не заметили нападения «мессершмиттов»? Комлев, ответственный за поиск противника в воздухе, просмотрел их. Но в этом виноват и я. Слишком понадеялся на напарника, не учел его малый боевой опыт. При нападении истребителей противника поведение ведомого было неправильным. Вместо того, чтобы предупредить о «мессерах», держаться около меня, он решил уйти на восток. При этом не использовал форсаж мотора и позволил вражеской паре себя догнать. С подобными ошибками в боевом полете у слабо подготовленного технически и тактически пилота мне уже приходилось встречаться не раз. Теперь их допустил Комлев.

Я тоже хорош. Выполняя такую важную задачу, не сдержался, ринулся штурмовать колонну врага. Командование ждало от меня разведывательные данные, а я выбираюсь с подбитым самолетом из окружения. Этой ошибки себе никогда не прощу! Видать, не сформировались необходимые качества в характере, которые бы сдерживали от поспешных решений.

Мучили мысли о дальнейшей судьбе Степана Комлева. Удалось ли транспорту с ранеными из Пологского эвакогоспиталя проскочить, или его где-нибудь перехватил противник? Мы уже знали о том, что фашисты раненых советских воинов в плен не берут, уничтожают на месте.

Начало темнеть, когда подъехали к станции Верхнетокмак. Она была забита автотранспортом, повозками. В некоторых местах, вдоль улиц, прижавшись к домам, стояли артиллерийские орудия. Но на тягачах не было видно ящиков со снарядами. Мощные пушки и гаубицы были сейчас не страшны для врага.

С трудом нашел руководителей этой сбившейся массы войск. Представился старшему командиру. Он стоял у стола с картой. Вокруг офицеры. Посмотрел на меня, спросил:

– Летчик?

– Да! С подбитым самолетом.

– Ну, что же, пристраивайся к нам. Будем вместе прорываться.

Совещание продолжалось. Я понял, что мои надежды опередить противника, проскочить к морю, не оправдались. Танковые части врага уже захватили город Осипенко. Оставалось только прорываться на восток вместе с собравшимися в Верхнетокмаке частями.

А командиры вели себя спокойно, уверенно. Высказывали разумные предложения, глубоко и точно анализировали обстановку. Все это вселяло веру в успех ночного рейда сквозь вражеские заслоны. Совет командиров решил выступать на прорыв в час ночи, установил порядок выдвижения частей, наметил другие меры по организации прорыва.

Вскоре я возвратился к машине на северо-восточной окраине станции. Мы подъехали к одной из хат. Хозяйка встретила нас радушно, пригласила заехать во двор, нажарила мяса убитой при бомбежке овцы. После плотного ужина я определил, кто и когда будет стоять на посту у самолета, предупредил о выходе войск на прорыв в час ночи и приказал разбудить меня заранее.

Перед этим я двое суток не спал. Чуть прилег, сразу же мертвецки заснул. Когда открыл глаза, за окном было светло. Тут же выскочил из хаты. На душе – тревога. ЗИС с самолетом стоит, а кругом пусто.

«Все! Проспал! – в отчаянии подумал я. – Солдаты, не разбудив, ушли на прорыв с войсками». Бросился к машине, вскочил на колесо: мои сопровождающие крепко спали в кузове, под хвостом самолета. Растормошил их, отругал, как преступников. Солдаты лишь виновато смотрели на меня заспанными глазами и молчали.

В первые минуты не смог сосредоточиться, решить, что делать, как исправить ошибку. Догнать нам, с опозданием на четыре часа, ушедшие на прорыв войска было уже невозможно. Но охватившее меня отчаяние заставило ринуться вслед частям по пути прорыва.

Проехали несколько посадочных полос восточнее станции. Увидели место, где с боем прорывались ночью части – воронки от мин и снарядов, разбитая техника. Вот здесь и задумался по-настоящему. Дальше ехать втроем, почти безоружными, глупо. Где-нибудь наскочим на противника и нас легко перебьют. Надо искать другой путь, искать попутчиков для выхода из окружения.

Прислушались... На востоке тишина, а западнее нас слышны частые разрывы снарядов, артиллерийская стрельба. Там, по-видимому, еще дерутся наши. Вот туда и надо двигаться. Там спасение.

Еще раз осмотрели местность. Недалеко от дороги стояли брошенные повозки и автомашина. Подъехали к ним, осмотрели. Нашли ручной пулемет с заряженными дисками, две полуавтоматические винтовки и гранаты. Я вооружался, как настоящий пехотинец. Подошли к полугорке. Внешних повреждений она не имела, но мотор не запускался. Продули насосом бензиновую трубку, карбюратор – и машина затарахтела. Я сел за руль. Поехали в обратном направлении.

Пересекли Верхнетокмак и вскоре подъехали к Черниговке. Отсюда увидели, что в лесопосадках наши пушки ведут огонь в западном направлении. Сразу же направились туда. Я представился старшему по званию артиллеристу и попросил дать нам возможность пойти на прорыв из окружения.

– Обратись лучше в штаб армии. Там планируют прорыв. Наша задача пока – прикрывать огнем отход частей.

В штабе армии спешно грузили на машины железные ящики и сейфы. Пылал костер, сжигали бумаги. Один из офицеров, остановившись на секунду, бросил несколько слов: «Сбор всех на северной окраине села». Вскоре сосредоточение было закончено и сигнальная ракета дала команду к выходу.

Машины штаба в движении выстраивались в длинную колонну. За ними пристроились и мы. Позади нас – самоходные орудия. Параллельно строилась колонна из повозок. Двинулись на восток, к лесным посадкам. Вдруг впереди путь преградили взрывы мин, трассы пулеметного огня. Развернули колонну правее. Но и оттуда, из посадок, нас встретил интенсивный обстрел из минометов и пулеметов.

Вернулись в северную часть Черниговки. Часть машин спустились в лог, что был рядом с селом. Плохо подготовленный прорыв не состоялся. И обстановка неясная. А противник продолжал периодически обстреливать из минометов скопление частей. Для подавления минометных батарей врага у нашей артиллерии не было снарядов. Стоим, ожидая новых распоряжений. Моя команда укрылась от осколков мин за стеной хаты, расположенной рядом. Шофер предложил и мне из кабины автомашины уйти за стену. Но я остался на месте. Хоть и не фаталист, но что судьбой predetermined, то и случится.

Через несколько минут увидел впереди легковые машины штаба. Решил узнать обстановку. А обстрел усилился. Минометы непрерывно бьют по селу. Идти опасно, но мной овладело какое-то безразличие к этой обстановке. Неожиданно прямо-таки натыкаюсь на генерал-лейтенанта. Высокий, статный, он возбужденно прохаживается один вдоль посадки. Догадываюсь, что это командующий 18-й армией. Приветствую его. Генерал вопросительно смотрит на меня красными, воспаленными от пыли и недосыпания глазами.

– Летчик? Как сюда попал?

– Вел разведку под Ореховом. Был сбит. Как мне поступить с самолетом?

– По ту сторону посадки начальник воздуха, генерал Горюнов. Спроси у него, – сказал командующий.

Направился туда. Увидел среди разбросанных ящиков группу военных с авиационными петлицами на гимнастерках. Они жгли на костре штабные документы.

Обрадовался этой встрече с авиаторами. Надеялся получить здесь разумный совет старших авиационных начальников о дальнейшей судьбе, о самолете. Сегодня, участвуя в попытках прорыва, я и сам понял, что «миг» надо уничтожить. С ним едва ли сумею прорваться через вражеский заслон. Он сковывает движение, мешает окружающему нас транспорту. Однако для уверенности хотелось услышать совет опытных людей.

Увидев полного, небольшого роста генерал-майора, я представился и обратился к нему:

– Товарищ генерал, меня к вам направил командующий армией.

– Докладывай! Что тебя беспокоит? – спросил он, глядя на меня усталыми глазами.

Я рассказал ему о разведке, о моих мытарствах с подбитым самолетом и спросил его совета о дальнейшей судьбе «мига».

– Знаешь, что я посоветую тебе, старший лейтенант, сожги самолет. И если удастся отсюда выбраться, то благодари судьбу.

– Понятно! Только жалко самолет. Его можно отремонтировать и снова воевать.

– Отбрось асе колебания. Прорываться будем ночью и он будет мешать движению. Отобьешься от колонны и из окружения не выйдешь.

Что делать? Подогнал к скирде соломы своего израненного «мига». Запалил. Грустно и больно было смотреть на горящий самолет. На нем воевал три месяца. Он не раз выручал меня в районе Могилев-Подольска и здесь, в Орехове.

Сразу же решил проехать со своей командой на южную окраину Черниговки. Здесь не было наших подразделений. Надо было раздобыть что-нибудь поесть и запасть питанием на дорогу. Сажу за рулем полуторки, в кузове солдаты. Едем вдоль окраины села. Вдруг из-за крайнего дома раздалась длинная очередь. Трассы пуль прошли рядом с кабиной. Спасла стремительная реакция. Резко рванул машину во двор дома. А из двери, навстречу нам, женщина. Как запричитает:

– Зачем вы сюда заехали?! Уезжайте скорее! За хатой немцы! Уезжайте, а то они спалют и нашу хату!

Делаю крутой разворот, и под автоматные очереди мчусь на северную окраину села. Лишь там перевели дыхание. Решили голодать, но больше не рисковать.

Под вечер в село въехало с десятков санитарных автомашин. Все мы невольно обратили внимание на них. Резко выделялись красные кресты на бортах. Вышли врачи и медицинские сестры. Среди них я узнал доктора и сестер, которые перевязывали меня в передовом эвакуогоспитале в Пологах. Подошел, поздоровался.

– Не успели выехать раньше? А как раненые?

– Еле уехали. Спаслась только часть медицинского персонала и раненых, – не поднимая глаз, сообщил мне врач. И, как бы оправдываясь, закончил: – А что мы могли сделать? Ранее ушедшие машины не возвратились.

– Если можно, сделайте перевязку. Ноет бровь, – попросил я.

Сестры достали из сумок пакеты, спирт, отодрали присохший бинт. Врач осмотрел рану.

– Все в порядке. Глаз цел, а рана заживает. Слова «машины не возвратились»

взволновали меня. Сумел ли Комлев с группой раненых проскочить в тыл? А если напоролись на немецких танкистов? Не дай бог оказаться там. Иду к своей группе. В кузовах набилось полно солдат. Они боятся оставить машины перед прорывом, ждут ночи. Я думаю о том, что в моем состоянии вести полуторку ночью, без дорог, будет трудно.

– Кто-нибудь из вас умеет водить машину? – обращаюсь к солдатам.

– Я шофер второго класса, – говорит один из них.

– Хорошо. Осмотри автомобиль, подготовь его к тяжелой дороге.

Стемнело. На поле, восточнее села, стали сосредоточиваться подразделения, машины и артиллерия. Я решил выдвинуться вперед, к рубежу прорыва. Выезжаем к передовым цепям. Они готовы к наступлению. За нами пристроилась колонна медиков, десятки других машин.

Обнаруживаю, что нет трехтонки с сержантом. Оглядываю колонну – не видно. Отстал или же решил своим ходом выходить из окружения? У нас с ним, еще до выхода к месту прорыва, состоялся резкий разговор. Когда среди солдат прошел слух, что положение почти безвыходное и надеяться не на что, сержант сказал мне:

– Плохо наше дело. Надо выходить по-своему.

– Как это «по-своему»? – не понял я.

– Переоденемся в гражданский костюм. Я уже выходил под Киевом.

– Ты что говоришь? – возмутился я. – За такие разговоры!..

Сейчас ни его, ни машины рядом не было. Неужели струсил и скрылся?

А офицеры уже строили колонну, готовили стрелковые подразделения к атаке лесополосы, где затаились заслоны врага. Полковник, руководящий прорывом, дал команду к атаке, и передние ряды солдат молча побежали вперед. Тут повисли в воздухе осветительные ракеты противника и из лесополосы потянулись к бегущим солдатам трассы светящихся пуль. Цепи залегли. Наша колонна остановилась.

Несколько офицеров прямо в цепи поднимали солдат. Слышу возгласы: «Почему залегли? Так всех перебьют! Вперед в атаку!» Сперва отдельные группы, а потом и все подразделения поднялись и ринулись на врага. Ослепляющий свет ракет, трассы пуль и разрывы мин снова прижали воинов к земле. Лишь некоторые солдаты продолжали по-пластунски двигаться к посадке. Движение застопорилось. Да это и понятно. Основная масса солдат в цепи – из тыловых частей. Они в настоящих переделках не были, не обстреляны. Ложатся под трассами пуль. Так нам не прорваться.

Спрыгнул с подножки, вышел вперед и ждал, когда поднимется цепь в атаку, чтобы идти в ее рядах. Меня, освещенного ракетами, увидел полковник, крикнул:

– Летчик? Давай вперед! За бронемашинной! Я дал рукой команду шоферу нашей полуторки и группе солдат.

– Вперед! За мной!

Прижимаясь к бронемашине, ринулись на лесополосу, навстречу светящимся трассам пулеметов. Чувство боязни вражеского огня исчезло, всех охватило стремление добежать до врага в лесополосе и уничтожить его! Только бы добежать!

Наверное, так и бывает во время штыковой атаки. Надо бежать вперед, только вперед, не обращая внимания на свист пуль, на падающих рядом товарищей. Побеждают те, кто не дрогнул, не повернул обратно. Такое чувство охватило и меня и всю группу, всю цепь.

Немецкий заслон в лесополосе был уничтожен, дорога свободна. Наша небольшая колонна машин с бегущими рядом бойцами устремилась дальше. Бронемашина, стреляя, пошла вдоль посадки, подавляя пулеметы на фланге. Я вернулся к машине, огляделся.

Впереди нас, немного правее, в слабом свете полумесяца вырисовывалась, возвышенность. Ее пересекала лесная полоса, а сверху была видна тригонометрическая вышка. Не доезжая высоты, решаю сделать остановку и подождать основную колонну. Едва слышу скрежет гусениц самоходных орудий. По-видимому, отстали от нас более чем на километр. Мне не хотелось отрываться от колонны небольшой группой. Это опасно.

Понимаю, что сейчас надо самому проявлять инициативу и принимать решение. Полковника, руководившего прорывом, рядом нет. Решаю, что будем двигаться через

высоту. Возможно, там пролегают полевые дороги. Однако на возвышенностях выгодно располагать огневые точки. Противник может воспользоваться высотой. Посылаю на разведку четырех солдат с автоматами.

А главная колонна все ближе. Слышна работа моторов в нескольких сотнях метров. Наконец появляется и четверка солдат. Докладывают, что на высоте противника нет. – Поехали! – даю команду шоферу. – Держи направление на вышку!

Машина чуть стронулась с места, как мотор зачихал и заглох. Идущая за мной группа, обходя нас, двинулась вперед. Всех попутчиков с нашей полуторки как ветром сдуло. Они догоняли уходящие от нас машины и забирались в них, уже полностью забитые солдатами.

Мы остались вдвоем в темноте, среди поля.

– Давай насос и открывай капот! – крикнул я шоферу. – Нельзя медлить.

Минуты потребовались, чтобы продуть бензотрубку, карбюратор и запустить мотор. Только тронулись, как из посадки на высоте внезапно по колонне ударили пулеметные очереди. Сразу же вспыхнули передние машины. Стало светло как днем.

Стоп! – приказал шоферу, а сам думаю, что делать.

Смотрю на горящие машины у тригонометрической вышки. Вижу, часть группы возвращается назад. Неужели солдаты, посланные на высоту, не осмотрели ее? В сознании не укладывалось преступное отношение к отданному распоряжению, возмущал их ложный доклад о том, что «немцев там нет». А может быть, небольшая группа противника только что заняла позицию? Я сам добросовестно и честно выполнял долг, верил, что и другие относятся к делу так же.

Подошедшие автомашины сбились около нашей полуторки. Противник перенес огонь по скоплению техники. Надо что-то предпринимать, иначе сожгут машины и перебьют людей...

Еще раз осмотрел местность. Вижу левее на поле темный провал. Ясно, туда не доходит отсвет от горящих машин. Догадываюсь, что это лощина и нам следует по ней двигаться дальше.

– Давай влево! В низину! – даю команду шоферу.

Съезжаем в темноту. За нами идет вся группа. Пулеметные трассы теперь проходят выше. Они не страшны.

Решаю, что надо подождать основную колонну и указать ей, как обойти засаду. Вышел чуть назад, прислушался. Машины еще далеко. Невольно подумал о превратностях судьбы. Я проникся уважением к нашей полуторке, подобранной нами на дороге у Верхнетокмака. Она уже не раз спасала от гибели. Да, на высоту пошли машины эвакогоспиталя. Это по ним ударили первые очереди, они теперь горят на возвышенности. Наверное, сестры и врачи погибли...

В голове подошедшей колонны увидел знакомого мне полковника. Он стоит на подножке, всматривается в дорогу.

– Вправо на высоте засада. Колонну лучше направить по логу, в обход, – кричу ему.

– Хорошо! Давай вперед! – дает он команду водителю.

Опытному офицеру, видимо, и без моих советов было ясно, что через возвышенность двигаться нельзя – там горели машины. По низине без потерь прошли все части. Без остановок мы двигались на восток, обходя населенные пункты, занятые врагом.

Вскоре подошли к Берде. В полной темноте переправились вброд через реку. Лишь одно орудие, попав колесом в яму, свалилось на бок. Двигались весь день, почти без остановок.

Под вечер столкнулись с колонной вражеских мотоциклистов. В разгар схватки к ним на помощь подошло несколько танков. Но наши дрались мужественно и отразили нападение. Вскоре мы выдвинулись к лесу, где был наш аэродром. Отсюда я вылетал в последний раз на разведку в Орехов. Решил заехать туда, вдруг встречу кого-нибудь из своих. Мы выехали на летное поле. Там было пусто. Полк и БАО убыли отсюда. Куда? Где их искать?

Может быть, об этом знают жители ближайшего поселка, где ночевали летчики? Но

вначале следовало запастись горючим. Мы уже днем ехали на последних литрах, На бензоскладе среди леса валялись пустые бочки. Но к нашей радости, одна большая цистерна, закопанная в землю, была с авиационным бензином. Нашли на складе альвеер, залили бак автомашины и прихватили две бочки в запас.

Подъехали к машинам штаба. Нашел старшего, доложил о цистерне с горючим.

– Очень кстати. Поезжай вперед и показывай дорогу, – сказал он и дал команду шоферам двигаться за мной. Через три часа цистерна была пустой.

В лесу мы были не одни. Здесь сосредоточилось несколько отступающих полков. В Мариуполе уже хозяйничали гитлеровцы, и командиры частей решили прорываться ночью на северо-восток, обходя город. С наступлением темноты части начали вытягиваться из леса и брать направление на город Сталине.

Ночной прорыв, движение по проселочным дорогам, в обход населенных пунктов, занятых немцами, соблюдение строгой светомаскировки – все это был очень тяжелый труд. Ехать пришлось с выключенными фарами, ориентируясь по белому листу бумаги, наклеенному на задний борт кузова впереди идущей машины.

В первой половине дня колонны вышли к Старо-Бещеву. Здесь прочно оборонялись наши войска. Сдав своих попутчиков по машине в распоряжение воинской части и немного отдохнув, к вечеру нашел штаб нашей армии. Командующий дал мне указание утром следующего дня выехать в Таганрог, где базируется наш полк, а также отбуксировать туда на прицепе и его поврежденную автомашину.

Рано утром тронулись в путь. Я ехал на своей полуторке, полностью загруженной деревянными кольями от палаток и с прицепленной на тросе легковой автомашиной. Меня удивил этот груз. Теряем города и села, заводы и колхозы, а спасаем никому не нужные колья, годные лишь на дрова. Сетуя, я и не предполагал, что перегрузка выдавшей виды полуторки обернется для меня спасением.

Хотя и двигались мы без остановок, но явно не успевали в светлое время попасть в Таганрог. Грузенная машина едва ползла. А с наступлением темноты решили встать: над дорогой начали действовать ночные бомбардировщики противника. Они сбрасывали бомбы на машины, едущие с включенными фарами. Подъехали к селу Покровское. Расположились на его окраине, в доме железнодорожника. Только заснули, как громкий стук в дверь поднял всех. Схватили оружие, открыли дверь. Вошли офицеры в форме НКВД.

– Чьи машины у дома? – глядят на нас строго.

– Мои! Едем в Таганрог. Здесь заночевали. В темноте не решились ехать, – ответил я.

– В Таганрог? Там немцы! Вам повезло, что не поехали дальше. Южная половина села уже захвачена противником.

Надо срочно уезжать. Соображаю, куда взять направление.

– А на Ростов дорога не перехвачена?

– Нет! Уезжайте отсюда немедленно. Мы взрываем элеватор и тоже уходим.

Добрались в Ростов без особых происшествий. Вскоре я нашел свой полк в Батайске. Предстал перед командиром полка.

– С возвращением! Не совсем тебя прибили немцы? – улыбаясь, спросил майор Иванов.

Было видно, что он рад моему возвращению.

– Пытались, но не вышло.

– А глаз как, цел?

– Разбита бровь, а глаз не поврежден.

– Хорошо! Значит, летать и воевать будешь. Мы знали, что ты вернешься. Ждали. Отдохни здесь, в Батайске. После такой «одиссеи» надо подлечиться. А потом приезжай к нам, в Султан-Салы. Туда перебазировается полк.

Много тяжелого пережил всего за одну неделю, но встреча с летчиками и техниками полка развеяла мрачные мысли. На стоянке самолетов встретил Андрей Труд. Улыбаясь, поприветствовал:

– Товарищ старший лейтенант, где это вы «махнули» «мига» на эту потрепанную

полуполуторку?

Гляжу в его улыбочливое лицо, на душе еще больше потеплело. Все такой же. Шутка и добрая «подначка» – в первую очередь.

– Эх, дружище Андрей, эта полуполуторка раза три меня спасала. За мной ее сам командующий закрепил. Можно сказать, персональная машина.

Летчики и техники тут же окружили нас, попросили рассказать о мытарствах. Пришлось снова мысленно пройти дни и ночи этой тяжелой недели, рассказать о пережитом. Вспоминаю, а сам думаю о ведомом. Знают о нем что-либо? Не выдержал, спросил. Но в полку ничего не было известно о Степане Комлеве.

В санчасти мной занялись всерьез. Очистили рану, удалили кусочки стекла. Но настроение было скверное. Я плохо чувствовал себя в отрыве от боевой работы, от друзей. Тянуло к ним. Видел, как стойко, честно и смело выполняют свой долг однополчане в сложной боевой обстановке. Прямо физически чувствовал потребность быстрее включиться в боевую работу. На третий день не выдержал. На своей «персональной» полуполуторке выехал в Султан-Салы. Настроение у летчиков было невеселое. Не вернулись с боевого задания командир эскадрильи Константин Ивачев и его ведомый сержант Иван Деньгуб. А на другой день погиб Кузьма Селиверстов, который вылетел на И-16 на поиск этой пары.

Лишь много позже мы узнали, что Селиверстов один вел бой с четверкой Ме-109. В этом неравном бою на устаревшем самолете Кузьма был сбит. Его похоронили рядом с аэродромом, с которого он вылетел в свой последний боевой полет... Пройдут дни, и я приеду к его могиле. Буду стоять и думать об этом патриоте нашей Отчизны и о многих других летчиках, погибших в боях с врагом. Сколько могил имеют скромные обелиски, а сколько еще безымянных героев...

В тот день, пережив скорбные минуты, я пришел на КП. Попросил, чтобы включили в боевую работу. Виктор Петрович посмотрел на меня и твердо сказал:

– Нет, Покрышкин. Тебе будет другое задание: переучивать молодых летчиков с И-16 на «миги». Надо готовить их воевать на новой технике.

Я не соглашался, возражал. Хотелось сражаться с врагом. Но Виктор Петрович стоял на своем:

– Не упрямься! Ты же знаешь, что обучать должен опытный летчик. Пока глаз не заживет, я не разрешу тебе летать на боевые задания.

Командир, как всегда, был прав. Включаться в боевую работу мне было еще рановато. Простился с друзьями, забрал молодых летчиков и поехал к месту сбора – в Зерноград. Второй раз за войну мне поручают подготовку молодежи.

Ехал, а думы одолевали. Понимал, что взял на себя непростое дело. Времени отводится немного, а задача сложная. Зрела главная мысль: передать молодежи все, чему научила война, уделить основное внимание формированию тех морально-политических и боевых качеств, которые делают пилота бойцом. Мы, конечно, освоим технику, научим летчиков пилотировать «миг». Надо еще помочь им приобрести уверенность в себе, научить критически анализировать результаты, воспитать постоянное стремление к совершенствованию, постоянное неудовлетворение тем, что уже сделано. Да и может ли нас сейчас удовлетворить даже крупная победа в воздухе. Враг еще топчет нашу землю. И пока он держит в руках оружие, его надо истреблять...

Где же танки Клейста?

Зерноград нашу группу встретил тепло и ласково. Погода стояла солнечная, светлая. Последние дни бабьего лета. Тянули в воздухе свои нити паучки. Осень разукрасила деревья и кустарники. Все это расслабляло, тянуло к отдыху. Хотелось снять физическую и психологическую нагрузку последних тяжелых месяцев. Но на любование красотами южной

природы времени не было. Немедленно приступили к учебе.

Пока у меня был перевязан глаз, занимались теоретической подготовкой. Много внимания уделяли глубокому изучению МиГ-3, особенностям его пилотирования в бою с воздушным и наземным противником. По схемам и на простейшем ручном тренажере я учил летчиков определять по прицелу дистанцию до вражеских самолетов и до открытия убойного огня. Изучали самолеты противника Ме-109, Ю-88, Ю-87, их устройство, вооружение, наиболее уязвимые места, подходы для атаки.

Большинство занятий взял на себя, делился опытом полетов на МиГ-3. Особое внимание уделял тактике истребителей, выработанной в ходе четырех месяцев боевых действий на фронте. Говоря о боевых порядках, подчеркивал преимущество пары перед тройкой. На схемах и моделях самолетов доказывал летчикам, что широко разомкнутый боевой порядок группы по фронту и высоте лучше обеспечивает поиск противника, меньше отвлекает внимания на осмотрительность. Он не сковывает маневренность самолетов в группе. Конечно, пришлось объяснять, почему в своих рекомендациях я отхожу от некоторых довоенных инструкций.

Молодежь меня понимала. Летчики жадно тянулись к опыту фронтовиков, знали, что вскоре сами окунутся в боевую жизнь, и надо быть к ней готовым. Порой приходилось отходить от темы, когда выяснялась «слабинка» в каком-либо вопросе. В ходе занятия, например, чувствую, путают летчики термины «осмотрительность» и «поиск». Вижу, не случайно. Пришлось разъяснить молодым пилотам, что поиск – это наблюдение летчиков за окружающим пространством с целью обнаружения воздушного противника. А осмотрительность сводится к наблюдению за препятствиями и своими самолетами на земле и в полете для предотвращения столкновения.

Много внимания уделяли изучению летчиками принципов ведения боя на вертикальных маневрах и выполнению «соколиного удара» по целям. Уже в первые месяцы войны этот маневр в ходе атаки давал наибольший эффект, позволял малыми силами успешно действовать в бою. Сводился он к тому, что летчик, имея преимущество в высоте, атаковал цель сверху, на большой скорости. «Соколиный удар» требовал повышенного мастерства, умения точно поразить врага в короткие мгновения. Скорость спрессовывала секунды, она властно диктовала свои условия.

В беседах неизменно подчеркивал эти особенности скоростного боя, старался, чтобы молодежь была готова к ним. Решая вводные, ставя задачи перед летчиками, отводил на это столько времени, сколько отпускала реальная обстановка в воздухе. Истребитель должен приучить себя почти мгновенно вырабатывать правильное решение.

Каждый день планировалась политическая подготовка. Занятия часто приходилось проводить и мне. Общеизвестно, что командир должен обладать навыками и умением вести политическую работу. Летчики на политзанятиях, проводимых командиром, имеющим личный боевой опыт, более внимательно слушают объяснения, проникаются ненавистью к врагу, четче осознают свои задачи по защите Родины.

В политическом воспитании большую роль играли печать и радио. Летчики по вечерам читали газеты, слушали по радио сообщения из Москвы. Мы были лучше информированы о событиях на всем советско-германском фронте, чем в условиях боевой деятельности. К сожалению, сообщения с фронта не радовали. С беспокойством следили за событиями на подступах к Москве. У летного и технического состава росло стремление качественнее и быстрее закончить переучивание, включиться в боевую деятельность.

Вскоре разбитая бровь поджила и я начал вывозить летчиков на УТИ-4. Затем перешли на «миг», осваивая вначале полеты по кругу, а потом и в зону. Программу пилотирования на «мигах» завершили полетами на групповую слетанность в паре и в звене. Перешли на ведение учебных воздушных боев. Обучение шло без летных происшествий, хотя не обошлось без казусов.

Во время учебного воздушного боя Никитина с Трудом западнее Зернограда из облачности вывалился Ю-88. А молодые пилоты, гоняясь Друг за другом, не заметили рядом

настоящего противника. Навести их у нас не было возможности. Как не хватало радиостанции на наших самолетах... Я вскочил в стоявший на старте «миг» и взлетел. Но с «юнкерса» увидели крутившихся недалеко «мигов». Фашистский летчик сбросил бомбы в поле и «юнкере» скрылся в облаках. Не найдя противника, я сел, разозленный на своих учеников. Вскоре Никитин и Труд приземлились и подошли ко мне.

– Товарищ командир, задание на воздушный бой выполнили!

– Чему я вас только учил? «Юнкерса» видели? – спрашиваю сурово.

– Никакого «юнкерса» не заметили. А то бы мы его свалили, – с улыбкой отвечает Андрей Труд.

– Эх вы, истребители! Поиск противника надо вести, начиная с посадки в самолет до заруливания на стоянку. В любом полете. А вы в воздухе вели себя, как ротозеи. Хорошо, что вас не сбили.

Не один день пришлось им краснеть под насмешками товарищей.

Напряженно занимаясь освоением «мигов», мы стремились закончить переучивание к дню Великой Октябрьской революции. С огромным вниманием, радостью и гордостью слушали сообщение о торжественном заседании и параде на Красной площади. Выступивший с речью Иосиф Виссарионович Сталин говорил о великой освободительной миссии Красной Армии. Он напутствовал советских воинов, партизан и партизанок словами: «На вас смотрит весь мир, как на силу, способную уничтожить грабительские полчища немецких захватчиков. На вас смотрят поработанные народы Европы, подпавшие под иго немецких захватчиков, как на своих освободителей. Великая освободительная миссия выпала на вашу долю. Будьте же достойными этой миссии! Война, которую вы ведете, есть война освободительная, война справедливая. Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков – Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьмы Минина, Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова! Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина! За полный разгром немецких захватчиков! Смерть немецким оккупантам!»

Выступление И. В. Сталина наполнило нас уверенностью в неминуемом разгроме фашистов под Москвой, уверенностью в нашей победе.

В самый канун праздника противник предпринял наступление и на нашем фронте в направлении на Шахты. Он ставил цель окружить войска в районе Ростова, осуществить прорыв на Северный Кавказ, отвлечь наши резервы от Москвы. Главный удар наносила пополненная техникой и личным составом 1-я танковая армия противника.

В связи с угрозой захвата Султан-Салы полк перелетел на освоенный нашей группой аэродром у Зернограда. А сразу же после праздника мы в полном составе перебазировались на летную площадку у станицы Семикаракоровской. Отсюда и начали боевую работу.

С осенью пришли низкая облачность и туманы. Они ограничили действия авиации. Воздушные бои проходили все реже. Летать крупными группами на штурмовку противника стало трудно, а обстановка требовала активных действий. В такую погоду основная нагрузка ложилась на более опытных пилотов. Летая одиночно на разведку и небольшими группами на штурмовку наступающих частей противника, мы стремились действовать эффективно, наносить ощутимый урон, помогать нашим наземным войскам в отражении вражеского наступления.

В кровопролитных оборонительных боях наши войска остановили натиск врага. У города Шахты бои постепенно затихли. Гитлеровским соединениям не удалось обойти Ростов с севера. Противник начал перегруппировку своих сил, особенно танковых.

Командованию фронта в этих условиях очень важно было знать, куда перебрасывает враг свою главную ударную силу, танковую армию. Но в эти решающие дни непогода придавила нас к земле. Авиаразведка стала невозможной.

Как-то утром одного из таких серых от низкой облачности дней летчики собрались в своей полковой землянке. Я внимательно рассматривал полетную карту. «Вот бы сейчас слетать одному на бреющем полете и проштурмовать немцев на дорогах, – родилась мысль.–

Зениток можно не опасаться. В такую погоду зенитчики конечно же будут вести себя беспечно». Стал прикидывать маршрут полета, характерные ориентиры на нем, определять дороги, где можно внезапно выйти на колонны врага.

Еще не успел до конца все обдумать, как вдруг меня вызвали на командный пункт полка. Был твердо уверен, что зовут по какому-то делу, но уж не для полета. На КП командир полка, спросив меня о самочувствии, сказал:

– Наш полк представлен к гвардейскому званию. Но сейчас позвонил комдив и сказал: какие мы будем гвардейцы, если не найдем танковую армию немцев.

– Ультиматум ясен. Надо найти танки. Но лететь одному.

Майор Иванов походил минуту, размышляя вслух:

– Вся надежда сейчас у командования на нас, летчиков. Фактически на таких, которые смогут действовать в крайне сложной обстановке.

– Не беспокойтесь, товарищ командир! Постараюсь найти!

Учти! Погода очень плохая. Из соседнего полка на выполнение этого задания вылетали «Чайка» и И-16. Оба летчика разбились. Но ведь ты летишь на «миге»...

Получив маршрут полета, по двухкилометровой карте стал изучать его характерные ориентиры. Старался запомнить их. Маршрут совпадал с тем, о котором думал в землянке, когда планировал полет на штурмовку. Вскоре доложил о готовности к вылету. Виктор Петрович проверил меня и дал добро. Я уже собирался уходить с КП, как зазвонил телефон. Командир дивизии решил лично поговорить со мной.

– Покрышкин, от Шахт куда-то ушла танковая армия немцев. Надо найти ее. Это очень важно для командования фронта.

– Понятно, товарищ генерал. Приложу все усилия, чтобы выполнить задачу, – заверил я Осипенко.

– Посмотри на Большие Салы и Чалтырь. Там, по имеющимся у нас данным, наши войска окружили немцев. Но главное – танки!

– Все ясно! Разрешите выполнять?

Едва взлетел, не набрал и тридцати метров, как коснулся нижнего края облачности. Горизонт закрыт. Земля просматривается лишь на удалении не более пятисот метров. Выхожу на железную дорогу Новочеркасск – Ростов и беру курс на Большие Салы. Лечу на высоте десять метров. Выскакиваю к селу. У его южной окраины замечаю стоящие вразброс танки. Их пушки направлены на населенный пункт. Подхожу ближе и вижу на бортах белые кресты. Противник! То же самое – на западной окраине. Здесь десятка два танков.

На восточную окраину Больших Сал идти нельзя – зенитчики наверняка меня заметили, изготовились, встретят огнем. Беру курс по указанному мне маршруту. Проскакиваю вдоль дорог, над самыми крышами домов в населенных пунктах. Больше танков нет. Где же основные силы танковой армии противника? Надо было искать. Пора ложиться на обратный курс. Противника не видно. Иду вдоль дороги. Нагоняю колонну мотоциклистов. Они едут спокойно, уверенно. Надеются, что в такую погоду авиации в воздухе не будет. Хорошо слышу треск десятков работающих моторов. Прицеливаюсь и нажимаю на гашетки. Простреливаю всю колонну пулеметным огнем, с хвоста до головы. Вижу, как переворачиваются и летят в кюветы мотоциклы. Хорошо... Эти уже не доедут до Ростова. Успешная штурмовая атака сняла с меня злость за неудачу в поиске главных сил танковой армии.

Вновь прохожу над окраиной Больших Сал, но теперь уже с востока. Там тоже с десяток немецких танков. Отхожу в сторону, разворачиваюсь и проношусь над центром села. Там наши повозки, солдаты. Называется «окружили немцев»... Наши внутри села, а кругом более тридцати танков противника... Видимо, это передовой отряд армии Клейста. А где же основные силы? Искать их я уже не могу, горючее кончается, и надо уходить домой. Иду на Чалтырь. Там такая же картина: внутри села наши войска, а вокруг немецкие танки. Восточнее его – линия обороны. Здесь наши части ведут бой с танками, держатся стойко.

Вернулся на аэродром. Приземлился. Докладываю в штаб дивизии, что обнаружил

более полсотни танков, окруживших Большие Салы и Чалтырь. Чувствую по тону, по вопросам, которые задает офицер штаба соединения, что не верят данным об окружении этих населенных пунктов.

К середине дня погода улучшилась. Вылетевшие на разведку летчики подтвердили эти данные.

К вечеру туман снова начал сгущаться, понизилась облачность. Комдив вызвал меня к телефону и лично приказал снова вылететь на разведку. Маршрут прежний, и задача такая же. Я сел тут же на КП к столу. Задумался. Противник не дурак, он не будет делать перегруппировку танков вблизи фронта. Поэтому надо проверить дороги в глубине от оборонительной линии. Так и сделал в полете. Прошел вначале уже по знакомым линейным ориентирам на Чалтырь, от него через Большие Салы к Новошахтинску. Танковых частей не обнаружил.

В первый момент охватило чувство отчаяния. Где же главные силы танковой армии? Если они нанесут внезапный удар, то грош цена и мне как разведчику. Поставлю под удар наши войска. В Больших Салах и Чалтыре передовые отряды. Где-то за ними и главные силы. Решаю просмотреть более отдаленный район севернее и западнее населенного пункта Генеральское, хотя он и не входил в маршрут, установленный командиром дивизии. Проверил горючее – хватит. И взял новый курс. Вот там, недалеко от дороги, на поле, я и увидел глубокие следы гусениц. Развернулся, прошел над ними. Следы привели меня к лесным полосам. В вечерних сумерках и сгустившемся тумане увидел у посадок огни. Пронюшу с боку от них. Десятки костров. От них разбегаются экипажи к танкам, которые стояли рядами, замаскированные в лесной полосе. На глаз прикинул – более двухсот машин. Неужели нашел? Это же главные силы танковой армии врага!

Как захотелось в этот момент ударить по гитлеровцам. Ведь у меня под крыльями два неиспользованных «эрэса».

Высота облачности двадцать пять – тридцать метров. Она не позволила быстро осуществить маневр. Разворачиваюсь с малым креном. Крыло – у самой земли. Это заняло около минуты. Но и этого времени хватило для подготовки вражеских зенитчиков. Они встретили «миг» мощным огнем. Среагировал сразу. Нырять в облачность и делаю отворот вправо. Левее меня летят светящиеся снаряды «эрликонов»: догадываюсь, стреляют по курсу входа в облака.

В стороне от скопления танков вышел из облачности и взял курс на аэродром. Иду домой и мысленно ругаю себя за глупость. С таким трудом нашел танковые части и мог бы лишиться командование ценных сведений. В памяти всплыло такое же ошибочное решение под Ореховом. Оно привело к срыву важной разведки и к мытарствам в окружении. Нет, надо брать себя в руки. Учиться хладнокровно принимать решения.

Вот и аэродром. На КП встретили с тревогой и радостью. Майор Иванов укоризненно посмотрел на меня.

– Наконец-то прилетел. Мы тут волнуемся. Горючка у тебя на исходе, а туман сгущается. Почему затянул полет? Наверное, нашел танки?

– Нашел, еле ушел! – ответил я с усмешкой.

– Давай докладывай Осипенко. Он нас уже замучил звонками. Все справлялся о твоём прилете.

Командир дивизии, выслушав мое сообщение, довольным голосом произнес:

– Молодец! Считаю, что я тебя уже представил к награждению орденом.

– Благодарю, товарищ генерал!

Очень хотелось добавить, что воюю не за ордена, но решил не портить хорошее настроение себе и комдиву.

Утром следующего дня меня подняли чуть свет. Как только позволит погода, надо вылететь к лесопосадкам, узнать, куда движутся обнаруженные вчера танки. Ушел в полет на предельно низкой высоте. Танковые колонны врага, не маскируясь, двигались по дорогам к Ростову. Четко вырисовывался замысел противника. Он готовил удар на город с запада и

севера. В Больших Салах и Чалтыре уже не было наших частей. Ночью они вырвались из окружения и соединились с обороняющимися войсками. Путь их выхода обозначили брошенные кое-где повозки.

Все эти сведения были доведены до командования фронта. Думаю, что они сыграли определенную роль в выработке дальнейших решений.

На нашем фронте в середине ноября произошли большие события. Танковая армия врага с подошедшими пехотными дивизиями ринулась на Ростов. В тот же день перешли в контрнаступление западнее Шахт войска Южного фронта. Они успешно прорвали оборону фашистских войск и стали заходить в тыл главной группировке противника. Вражеская танковая армия, с большими потерями захватившая Ростов, оказалась в критическом положении. Противник начал поспешное отступление на заранее подготовленную линию обороны по реке Миус, прикрываясь заслонами в узлах дорог и населенных пунктах.

К сожалению, авиационные части не могли активно участвовать в боях. Низкая облачность, туманы и снежные заряды ограничивали наши действия. Самолеты врага вообще не летали. Генерал Осипенко часто посылал меня на разведку вражеских арьергардных заслонов, для поиска наших кавалерийских соединений, действующих в тылу врага. Мне приходилось вести многие полеты в самых тяжелых погодных условиях, летать вслепую, на высоте тридцать и менее метров, попадать в снежные заряды. Только точное пилотирование самолета по приборам позволяло выдерживать курс и высоту, не раз спасало от столкновения с землей.

Разведка танковых заслонов, прикрытых зенитками, даже на бреющем полете была небезопасна. Местность открытая, войск мало. Зенитчики врага вели настильный огонь. От него трудно спастись, хотя и вел самолет, прижимаясь почти вплотную к стерне. Приходилось энергично уходить в нависшую облачность, резко менять курс, маневрировать, уходить от светящихся трасс «эрликонов». Да и последующий выход из облачности для визуального наблюдения на малой высоте требовал большой осторожности. Можно было легко зацепить землю. В таких случаях я применял выход пологим скольжением, с небольшим креном. Это был более безопасный способ, чем снижение прямо перед собой.

Исключительно сложные погодные условия выработали привычку тщательно готовиться к каждому полету, быть предельно собранным, внимательным, проявлять постоянную бдительность, чтобы выполнить боевую задачу.

В эти дни тяжелых боев под Ростовом каждый из нас постоянно думал о Москве, с горечью переживал неудачи в оборонительном сражении у стен столицы. Мы твердо верили, что Москва не будет отдана врагу. Но тревога за нее не покидала ни на минуту.

В этой обстановке важную роль сыграло усиление политической работы, направленной на укрепление морально-психологического состояния личного состава полка. Все делалось, чтобы поднять боевую активность каждого летчика и техника, развить инициативу, настойчивость. Эту работу действенно организовал комиссар полка Михаил Акимович Погребной. Он прибыл к нам на смену Чупакову, ушедшему на летную работу в запасной авиационный полк. Хотя Погребной и не был летчиком, но личный состав полка относился к нему с большим уважением, ценил его за внимательное отношение к каждому воину, за доброту. Его беседы, полные ярких примеров героизма, все мы слушали с большим вниманием. Он умело доводил до летчиков задачи, подчеркивал, что наши успешные действия здесь, под Ростовом, направлены и на защиту Москвы. Громя врага, мы сковываем его резервы, уничтожаем живую силу и технику.

Хорошо организованная и целеустремленная работа политического состава, партийных и комсомольских организаций вдохновляла летчиков и техников на более успешное выполнение боевых задач. Штурмуя колонны врага, нанося огневые удары, мы все понимали, что каждый убитый завоеватель, каждая сожженная машина, поврежденная пушка – наш вклад в общее дело Победы.

В первой половине декабря закончилось сражение под Ростовом. Группировка противника была разгромлена и отброшена к Таганрогу и за реку Миус. Враг понес большие

потери, и только подброшенные сюда дополнительные силы с других участков фронта и заранее подготовленные оборонительные позиции позволили гитлеровцам остановить наше контрнаступление.

А какое ликование принесла весть о разгроме главной группировки фашистской армии под Москвой, о стремительном наступлении наших войск на запад! Радоваться было чему. Противник понес огромные потери, был отброшен от столицы. Такого удара гитлеровцы еще не испытывали за всю вторую мировую войну. Развеялись наши тревоги за Москву. Стала более осязаемой вера в неминуемый разгром фашистских захватчиков, в нашу Победу.

После тяжелого первого полугодия войны все мы с большими надеждами вступали в военную зиму. Полк перебазировался на полевую площадку у города Шахты. Отсюда было ближе действовать по гитлеровским войскам. Летчики вели разведку, штурмовали скопления врага на позициях, уничтожали его транспорт на дорогах. Авиация противника на нашем участке появлялась редко, и воздушных боев почти не было.

Зима в тот год выдалась суровой. Морозы и снежные метели значительно ограничивали боевую активность. Погода диктовала свои условия. Летали небольшими группами и одиночно, уничтожая автомашины пулеметным огнем и «эрэсами». Применять бомбы из-за низкой облачности было нельзя.

В один из таких вылетов в канун Нового года наша группа из четырех «мигов» обнаружила на дороге к Амвросиевке небольшую колонну. Мы неожиданно вышли на цель и с ходу атаковали ее. Удар был молниеносным и точным. Зажгли двенадцать машин. Среди них пять бензовозов. Они взорвались, поражая другую технику.

Доложили о результатах штурмовки. Начальник штаба полка тут же передал эти данные в дивизию. Неожиданно оттуда потребовали сообщить дополнительные сведения. По-видимому, эти данные потребовались руководству для итогового новогоднего доклада.

– Покрышкин, штаб дивизии требует доложить, сколько ваша группа убила солдат противника, – сообщил мне капитан Матвеев, не выпуская телефонной трубки из рук.

– Мы же не могли видеть сверху, сколько уничтожили солдат противника, – развел я руками. – О сожженных машинах сообщил вам точно, а водители и прислуга в панике разбежались по кюветам. Боеприпасы мы израсходовали, стрелять было нечем.

Матвеев, переговорив с офицером штаба дивизии, протянул мне трубку:

– На! Требуют твоего личного доклада.

Выслушав странный вопрос, я ответил:

– О точных данных придется запросить немецкое командование...

Какой же поднялся тарарам! Я поспешил положить телефонную трубку.

– Ну, Александр Иванович, этого тебе не простят. Через несколько минут мы с Никандрычем (так в полку звали Александра Никандровича Матвеева) «схлопотали» по выговору.

А к вечеру группа летчиков, награжденных командованием фронта, выехала в соединение для получения наград. Провожая нас в Ровеньки, где размещался штаб дивизии, Матвеев наклонился к моему уху, тихо сказал:

– На всякий случай, дырку в гимнастерке заранее не делай. Может, она и понадобится, а может, и нет. Вдруг отменят награждение после твоего доклада о результатах штурмовки в штаб дивизии...

– Не отменят! Орденом Ленина награждает командующий фронтом.

В Ровеньки я ехал с радостью. Знал, что встречу с известными летчиками дивизии. Но особенно меня обрадовала возможность познакомиться с Вадимом Фадеевым. Богатырского сложения человек. Было немало рассказов о его героических делах, удали, смелости и находчивости. Мне очень хотелось лично познакомиться с этим незаурядным летчиком. Когда в начале войны мы, истребители, громили кавалерийскую дивизию противника в районе Кодыма, до нас дошли слухи о его удачных атаках: израсходовав все боеприпасы, он пытался рубить кавалеристов винтом своего самолета, гонял лошадей по полю до изнеможения...

Дошел до нас и недавний случай на Миусе. Однажды при штурмовке самолет Вадима Фадеева был поврежден. Ему пришлось сесть на нейтральной полосе, между траншеями. Вадиму удалось под обстрелом добежать до своих. Наши пехотинцы с удивлением окружили летчика богатырского сложения. Стремясь спасти свой самолет, Вадим тут же договорился с командиром об атаке.

– Вперед! За Родину! – крикнул Фадеев. Его мощный басовитый голос услышал весь батальон.

Бойцы выскочили из траншеи и с криками «Ура!» бросились на высоту. Эта атака была такой неожиданной и такой решительной, что гитлеровцы не успели опомниться. Наши воины вскочили во вражескую траншею, перебили фашистов, захватили высоту и организовали ее оборону.

Вадим Фадеев с помощью бойцов оттащил свой И-16 в безопасное место. Командир стрелковой дивизии поблагодарил Фадеева за помощь в захвате господствующей высоты, затем пригласил к себе на КП пообедать и выделил автомашину для буксировки самолета.

В штабе дивизии я сразу узнал Вадима Фадеева. Подошел к нему и дружески протянул руку:

– Здравствуйте, Фадеев! Старший лейтенант Покрышкин. Много слышал о ваших героических делах и рад с вами познакомиться.

– Сержант Фадеев. Тоже слышал о вас. Готов стать другом!

Так состоялось наше личное знакомство. Оно переросло потом в настоящую боевую дружбу. Судьба соединила наш путь...

После вручения наград летчиков и инженеров пригласили на техническую конференцию. На ней в числе других выступил дивизионный инженер. Он взял очень сложную тему – о превосходстве наших истребителей над «мессершмиттами». Но говорил неубедительно, поверхностно, расхваливал горизонтальную маневренность «Чайки» и И-16, их преимущества, коснулся и высоких качеств «мигов». В обсуждении доклада летчики почему-то не проявили инициативы. Им в боях много раз приходилось встречаться с «мессершмиттами» и «юнкерсами» и лично на себе испытать боевые возможности нашей техники и техники врага. Я тоже решил выступить на конференции. Высказал свои взгляды на современную тактику боя истребителей, сказал о преимуществах «мига» в скорости полета и при бое на вертикальном маневре. Вместе с тем указал на его слабое вооружение, на отсутствие в нем радиостанции, столь необходимой для управления действиями групп истребителей. Подчеркнул необходимость иметь на новых истребителях пушки, ибо пулеметное вооружение не всегда достаточно эффективное средство в современном воздушном бою.

Почувствовал, что мое выступление не понравилось кое-кому из руководства дивизии. Завуалированно меня обвинили в недооценке нашей боевой техники, в отсутствии чувства уверенности в своих самолетах. Спорить с людьми, которые ни разу не провели воздушного боя, не имели боевых вылетов, было просто лишено какого-либо смысла.

Вечером уезжали из Ровеньков. В принципе для меня это был радостный день. Получил высокую награду Родины, познакомился с интересными людьми. Но примешивалось и чувство неудовлетворенности. Не смог я глубоко и убедительно выступить на конференции. Наверное, не хватило доводов, умения отстаивать взгляды. Да и реакция на выступление была не такой, какую я ожидал. А ведь надо уметь не только искать новое, но и отстаивать его, говорить убедительно, веско, чтобы каждый согласился: «Да, это так!»

Шли последние дни декабря. В штабе полка был настоящий аврал. Беспеременно звонили телефоны из дивизии, переворачивались кипы бумаг, вспыхивали острые споры между офицерами. Нам, летчикам, было известно, что готовятся данные для подведения итогов боевых действий частей за полгода. В полку оцениваются результаты каждого летчика.

В самый канун Нового года все успокоилось. В этот день к вечеру в общежитии летчиков появился адъютант нашей эскадрильи Медведев. Вскоре подошел ко мне. Вижу –

расстроен.

– Не смог я отстоять вашу кандидатуру.

– А в чем дело?

– Первое место в полку установили Фигичеву.

– Ну и что же тут плохого?

– У вас около двухсот боевых вылетов, сбито более десяти самолетов. А вам отвели второе место.

– Ну, а зачем расстраиваться? Разве мы воюем за призовые места?

Медведев, видя, что его не поддерживают, даже растерялся. Я подошел к нему, спокойно сказал:

– Свой авторитет защитим в боях. Не скрою, мысли были о другом. Надо было подготовиться к завтрашнему вылету на штурмовку, открыть боевую деятельность в новом году. К таким вылетам готовились и другие летчики.

Перед ужином майор Иванов посоветовал мне, И. Лукашевичу и В. Карповичу пораньше лечь спать. Мы поняли, что утром тройкой вылетим на штурмовку.

На торжественный ужин был собран почти весь офицерский состав полка. Виктор Петрович тепло и сердечно поздравил всех с наступающим Новым годом и пожелал боевых успехов. Слушая его, каждый летчик думал о прошедших месяцах войны, о своих успехах и неудачах, о погибших боевых товарищах. Что принесет новый год нашей Родине и каждому из нас? Конца войны еще не было видно. Мы знали: нас ожидают жестокие бои. И мы были готовы к ним.

Когда один в небе

Досталось техникам в первый день нового года. Мороз выдался на редкость для этих южных мест крепким. Пришлось прогревать моторы специальными печками. Но все равно двигатели запустились с трудом. Долгое проворачивание их холодным сжатым воздухом вызвало запотевание свечей. Надо взлетать, а мотор работает с перебоями... И в воздух нельзя, и вылет срывать не хочется. Сажу в истребителе, думаю, что делать.

Слышу, у Лукашевича мотор работает почти без перебоев. Я оставляю свою машину, высаживаю Лукашевича, взлетаю на его самолете.

Над аэродромом поискал в воздухе Карповича, рядом его не было, взглядом окинул старт. Тоже нет. Стоял лишь мой «миг». Не успели убрать. «Неужели отказал мотор и он упал?» – мелькнула мысль. Тут же глянул в поле, по направлению нашего взлета. Вон он – самолет Карповича! Стоит, вроде на шасси, в двух километрах от аэродрома.

На моем самолете мотор все же изредка дает перебои. Лететь одному или сесть? С возвращения начинать новый год нельзя, сорвешь боевое задание. Упрямый сибирский характер не позволял идти на посадку. Принял решение лететь в одиночку, искать вражеские цели.

На заснеженной равнине хорошо видны наезженные дороги, вьются между шахтерскими поселками и городками. Изредка встречаются отдельные машины. Мороз загнал всех немцев в дома. На станции Амвросиевка сбросил с вертикального пикирования бомбы по железнодорожным эшелонам. Зенитчики, греясь в домах, прозевали мой удар. Они открыли огонь, когда я уже уходил вдоль дороги на Таганрог. На ней мне удалось сжечь пару машин марки «Шкода».

Лег на обратный путь. При подходе к линии фронта увидел на краю села дым и огонь от костров. Вокруг них грелись танкисты. Их узнаешь сразу, да и с десятков танков стояло в стороне. Поздно всполошились. От моих пулеметных очередей многие не успели укрыться в танках. А как поспешно они ныряли в люки! Это рассмешило меня. До самого аэродрома ироническая улыбка не сходила с лица.

Зарулив на стоянку, спросил у техника:

– Что с Карповичем?

– Ничего страшного. Мотор сильно барахлил. Он сел вынужденно. Сам невредим, самолет цел.

– Это хорошо! Я волновался за него. Командир полка внимательно выслушал мой доклад о результатах вылета. Потом спросил:

– Как у тебя работал мотор в полете?

– На маршруте изредка давал перебои. Всю дорогу дрожал, но все-таки работал.

– Почему же не вернулся?

– Товарищ командир! Не хотелось подвести под неприятность полк. Был бы срыв задания.

– Ух! Твердолобый сибиряк. Сломаешь когда-нибудь шею из-за своего характера.

– Лучше уж разбиться, чем терпеть позор.

– Ладно, иди! Сегодня отдыхай, – отпустил меня Иванов. По его настроению я понял: хотя он и пожурил, но был доволен, что боевое задание выполнено.

Однажды повседневная боевая работа прервалась: полку передавали самолеты Як-1 из соседней части. Мы получили десяток «яков», а бывшие их хозяева убыли на авиазавод за новыми.

Боевая матчасть, а у нас не хватало самолетов, вызвала радость у летчиков. Но одновременно и небольшое огорчение: получили-то мы уже потрепанные в боевых действиях «яки». Нам, конечно, тоже хотелось летать на новых самолетах. Но делать нечего: какие ни есть – а боевые машины.

Вторая эскадрилья срочно приступила к переучиванию летного состава. Надо отметить, пилоты быстро освоили Як-1. Самолет, по сравнению с «мигом», был прост в управлении во всех видах полета, легок в пилотировании и имел на вооружении пушку и два «шкаса». Вооружение было не очень мощное, но все-таки сильнее, чем на «миге».

Через несколько дней на наш аэродром пришла из глубокого тыла группа летчиков на новых Як-1. Возвращаясь на фронт, они сели для заправки горючим. А прежде чем сесть, решили удивить нас: стали выполнять на «яке» пилотажные фигуры. Их можно было понять, летчики радовались новым самолетам. Все в полку, задрав головы, смотрели на представление. В один из моментов над нами пронеслась пара «яков» и перешла в крутую «горку». Ведущий пары на «горке» пытался сделать восходящую «бочку». Но выполнил эту фигуру неумело. Вместо «бочки» у него получилась «кадушка». Так опытные пилотажики называют неумелое выполнение этой фигуры, когда переданы элероны, опускается нос самолета и теряется высота. В данном случае ведущий из-за «кадушки» ушел под своего ведомого, оказался сзади него.

Я видел это, подумал: «А ведь так можно уходить из-под огня противника, когда он у тебя в хвосте». Мы с лейтенантом Искриным продумали и проиграли на моделях этот маневр. А чуть позже, с разрешения комэска над аэродромом стали его отрабатывать. Искрин заходил в хвост моего самолета и брал в прицел. На дистанции возможного открытия огня я полностью давал на вращение самолета элероны, делал «бочку» со снижением и уходил вниз. За счет прибранного газа мотора оказывался ниже Искрина метров на пятьдесят – сто и в хвосте его самолета. Даю газ, делаю «горку» и ловлю напарника в прицел.

Этот маневр мы с Николаем Искриным тренировали после каждого боевого вылета. Отработали до автоматизма и были готовы уверенно его применять в настоящем бою с «мессершмиттами». Отрепетировав на прямой, стали применять его на виражах. В последующие годы войны этот прием три раза спас меня от вражеских истребителей.

В морозные дни января в полк прибыло пополнение – группа молодых летчиков в звании младших лейтенантов. Наконец-то был отменен предвоенный приказ о присвоении летчикам после окончания авиашколы звания сержанта. Однако молодые пилоты освоили в школе лишь полеты на И-16. Боевое применение не отрабатывали. Было ясно, что с такой подготовкой выпускать на боевые задания неразумно. Требовались тренировочные полеты в

боевых порядках групп. Надо было научить их штурмовым действиям, ведению воздушного боя. Это хорошо понимало командование полка. Решено было создать специальную эскадрилью из молодых летчиков. Кому-то надо было помочь в их боевом становлении.

В один из дней Иванов вызвал на КП Павла Павловича Крюкова и меня. Он поздравил нас с присвоением звания капитанов, а потом завел разговор о методике подготовки молодежи. Командир решил с нами посоветоваться. Это сразу же насторожило. Такой подход грозил тем, что можно оказаться во главе эскадрильи молодых летчиков. Закончив обсуждение подготовленной штабом программы ввода молодежи в строй, командир полка сказал:

– Ну что же. Вы мне очень помогли вашими советами. Вот и займитесь обучением молодежи. Командиром тренировочной эскадрильи я думаю назначить вас, товарищ Крюков, а заместителем у вас будет Покрышкин.

– Товарищ командир! Вы скоро из меня, летчика-истребителя, сделаете постоянного инструктора! – взмолился я.

– Александр Иванович! Ты уже имеешь опыт подготовки молодых летчиков. Надо и этих ребят научить воевать.

Я испытывал большое уважение к Виктору Петровичу и не хотел его огорчать. Не стал больше упрашивать и дал согласие. Прельщало и то, что командиром специальной эскадрильи назначили Крюкова. Все летчики полка уважали его за спокойный характер, рассудительность. Пал Палыч смело воевал на Халхин-Голе. За проявленное мужество в боях с японцами был награжден орденом Красного Знамени. Он служил примером и в боях с гитлеровцами.

Закончив формирование, наша эскадрилья на десяти И-16 перелетела на аэродром, ближе к линии фронта. Не теряя попусту времени, начали усиленно заниматься изучением тактики действий при штурмовке наземных целей и ведении боя с самолетами противника. Закончив практическую отработку техники пилотирования и стрельб по наземным целям полетов в боевом порядке группы, приступили к боевым вылетам.

Среди молодежи мне очень понравились своей хваткой Степан Вербицкий, Николай Науменко, Владимир Бережной и Саша Мочалов. По всему чувствовалось – будут настоящие истребители. Определили их ведущими пар. К сожалению, в первое время морозная и снежная погода мешала выполнению нашего плана. Пускать в боевой полет неопытных молодых летчиков при низкой облачности и плохой видимости было опасно. В такую погоду мы летали с Искриным парой или одиночно на «свободную охоту». Уничтожали паровозы на перегонах, автомашины на дорогах.

Как-то выдался очень морозный день. Взлетать надо было срочно – требовалось произвести разведку на дороге. Я не успел надеть лицевую маску. И за это здорово поплатился. Техник в спешке не смог хорошо очистить от снега часть фюзеляжа. В полете хлопья кружились по кабине, снег прилипал к лицу, таял. А мне было не до этого; следил за местностью, искал цели. Да и за воздухом нужно было зорко наблюдать. После посадки техник самолета, глянув на меня, тревожно произнес:

– Товарищ капитан! Вы же все лицо обморозили! Надо быстро что-то делать!

Он было схватил варежкой снег... Но обморожение было таким сильным, что «российский метод» не помог. К вечеру лицо и шея страшно распухли. Смазал их по совету врача жиром, но это не дало вначале положительных результатов. Несколько дней пришлось скучать в казарме и лечиться. Кабина на И-16 не имела колпака, обогрева и поэтому часто даже опытные летчики обмораживали себе лицо в морозные дни, летая без лицевой маски. А надевать ее не хотелось, она мешала летчику в воздушном бою, уменьшала обзор.

Отрыв нашей молодежной эскадрильи от полка, частая непогода сказывались отрицательно. Настроение у летного и технического состава было паршивое. Поэтому даже случайные посадки летчиков к нам при возвращении с боевого задания вносили заметное оживление.

Как-то прилетел на наш аэродром Вадим Фадеев. Мы как раз выходили из командного

пункта, направляясь в столовую. Видим, с ходу садится И-16. Подрулил к нашей группе. Мы все смотрели как замороженные: вылезает из кабины двухметровый великан в меховом комбинезоне. Молодые летчики от удивления даже рты раскрыли. Не верилось, что такой огромный человецище поместился в небольшой кабине. Лицо летчика было все в струпьях от многократного обморожения, и только по бороде я узнал Вадима. Бросился к нему.

– Вот так встреча! Как тебя занесло к нам?

– Ходил на разведку, горючее кончилось. Вот и решил сесть к вам, дозаправиться. Где у вас телефон? Надо срочно передать данные в дивизию.

Я проводил его на КП. Он передал сведения в штаб. Я пригласил Вадима в столовую пообедать, а сам на несколько минут отлучился, чтобы дать указания инженеру по подготовке самолета Фадеева к вылету. Вхожу в столовую и вижу: Вадим трясет за плечи командира нашего батальона аэродромного обслуживания. Пришлось вмешаться:

– Вадим! Что случилось? Прекрати, душу вытрясешь из человека.

– Ты знаешь, Саша, не хочет давать мне сразу два обеда. Сам командующий армией написал в этом документе – давать мне двойную порцию, – шумел Вадим, трясая перед лицом комбата замусоленной бумагой.

– Успокойся, Вадим! Все будет нормально. Накормим от души.

– Да я не из-за этого. Еды хватает. Все, кто на меня глянет, тащат две порции. Ведь и так ясно – без бумаги!

Мы засмеялись. А Фадеев сбросил верхнюю часть комбинезона. На его широкой груди засверкал орден Красного Знамени, а на петлицах я увидел два кубика.

– Дорогой Вадим! Поздравляю тебя с присвоением звания лейтенанта. Наконец-то стали уважать боевых летчиков. А то такого прекрасного воздушного бойца и держали в сержантах! – сказал я, качая головой.

После сытного обеда Вадим тепло распрощался с нами, вырулил и с шиком взлетел. Я не удержался от похвалы, потом подробно рассказал молодым летчикам о героических делах этого незаурядного воздушного бойца. Он вызвал явную симпатию у нашей молодежи, стремление подражать ему.

Особую радость приносило нам посещение комиссара полка. В те дни снабжали нас газетами нерегулярно и комиссар не забывал навещать эскадрилью. Интересовался боевой работой и жизнью, проводил беседы о положении на фронтах и в стране, информировал о событиях в полку, помогал нам решать текущие вопросы. Его посещения как бы сближали нас с полком. Правда, комиссар был строг. Бывали и неприятные минуты. Однажды даже получили разнос за беспорядки на нашем аэродроме. Но всегда он говорил по делу.

В один из буранных дней на наши занятия неожиданно нагрянул комдив. Его сопровождал инспектор Сорокин. Мы как раз отрабатывали по схемам и на моделях самолетов построение боевых порядков пары и четверки истребителей. Командир дивизии придирчиво осмотрел схемы, послушал объяснения летчиков. Многое ему не понравилось.

– Разве так об этом указано в наставлениях и инструкциях? Сорокин! Возьмите альбом. Объясните, как надо воевать!

Летчик-инспектор открыл свой альбом, составленный еще в предвоенные годы. Методические рекомендации устарели и не отвечали современной тактике. Но всем пришлось выслушать инспектора, сделать записи. В заключение комдив приказал учить летчиков строго по наставлениям. Улетел к себе в штаб он явно рассерженный. Павел Павлович Крюков, проводив взглядом самолеты, вернулся в класс. Я зашел к нему, опустился на стул.

– Давай подумаем, что надо делать, – устало сказал комэск.

Ответ у меня уже был готов давно: учить летчиков тому, что нужно в бою: воевать не числом, а умением. Суворовское правило. Оно не стареет.

Я понимал сейчас Крюкова. Он в ответе за подразделение. Но я знал его характер: если уверен в деле, будет настаивать на своем.

– Доведем нашу программу до конца. Мы выработали ее на первом опыте войны.

Может быть, что и не так, но лучшего пока нет, – твердо сказал он.

Настоящий командир, фронтовик, умеющий сделать правильные выводы. Позже я не раз думал об этих днях. Трудный был период. Бой требовал новых приемов, новой методики. А ее нет, официально действуют еще прежние положения, старые инструкции. Требовалась не только гибкость, но и большая смелость учить по-новому. Надо быть очень уверенным в правоте своих выводов, не соглашаться, отстаивать и утверждать свои мысли. И тот, кто познал в бою правоту новых приемов, кто уверен в себе, был способен это сделать. Именно в эти дни у меня уже выкристаллизовались мысли о необходимости смело брать на вооружение новые приемы, отбрасывать прочь старое!

Итак, мы продолжали учить молодежь тому, что показал опыт боевых действий. Он выработан летчиками в боях, а не в «конторе», людьми, которые смотрели противнику в глаза, а не теми, кто «видел бой издалека».

В условиях благоприятной погоды отрабатывали тактику поражения наземных целей практически, под вражеским огнем. Штурмовали железнодорожные станции и скопления войск и техники противника на дорогах. Летчики уверенно вели огонь по наземным целям. Но в первых полетах при встрече с «мессершмиттами» нервничали, жались к нам с Крюковым. В таких вылетах я боялся, что подопечные могут столкнуться в воздухе. Порой так близко подходили к самолету, что приходилось принимать меры. Но с каждым вылетом у молодежи росли уверенность и смелость. При появлении «мессеров» они стали активнее использовать «эрэсы». В таких случаях вражеские истребители теряли охоту приближаться и оставляли нас в покое. За все боевые вылеты в период переучивания эскадрилья не потеряла ни одного летчика и самолета.

Через пару месяцев, закончив программу, подразделение вернулось на аэродром близ шахты Свердловской, где базировался полк. Пока мы занимались подготовкой молодого пополнения, на нашем фронте произошли некоторые изменения. Была проведена зимняя наступательная операция, освобожден населенный пункт Барвенково-Лозовая. Изменилось и главное направление действий нашего полка с Таганрогского на Донбасс. Этот район с плотно расположенными городами был очень сильно насыщен зенитными средствами противника. С улучшением погоды противодействие вражеской авиации, в том числе и истребителей союзников Германии, становилось более активным. Чувствовалось, что противник сосредоточивает свои силы в Донбассе. Наше командование требовало усиления разведки этого района.

В полку я опять пересел с И-16 на свой МиГ-3. Меня вернули к основной боевой работе – ведению разведки наземного противника. Не скрою, это решение командования расстроило. Я стремился к полетам на прикрытие войск, хотел ходить на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков. Мне казалось, что в воздушных боях я смог бы проявить себя как летчик-истребитель более полно. Увы, пока об этом мог только мечтать. Теперь я нештатный воздушный разведчик, предназначенный вести визуальное наблюдение за расположением и передвижением войск противника. С поиском же воздушного противника, с ведением боя, к чему стремится каждый истребитель, приходится пока распрощаться. Командование заинтересовано в точных разведывательных данных. Поэтому от меня категорически требовали избегать воздушных схваток, внимательно наблюдать за движением колонн противника, за сосредоточением его сил. Срыв задания, даже в случае вынужденной схватки с истребителями врага, резко порицался, считался невыполнением боевой задачи по вине разведчика.

В условиях ясной погоды прошедшего лета, когда полк не испытывал недостатка в самолетах, вылеты на разведку производили в основном парой или звеном. Разведка велась силовая. Мы преднамеренно или вынужденно ввязывались в бой с «мессершмиттами». Теперь же, в зимних условиях, полностью перешли на одиночные полеты разведчиков. Плохая погода стала нашим союзником. Она позволяла скрытно и внезапно выходить на цели, а при опасности уходить в облака от вражеских истребителей или огня зениток. Но такие полеты требовали высокой подготовленности, умения летать в сложных

метеоусловиях и точно ориентироваться на местности, вести самолет по приборам.

В то же время недооценка особенностей полетов в сложных погодных условиях порой приводила к тяжелым последствиям. В начале осени не вернулись с задания комиссар эскадрильи Федор Захаров, сержанты Леонид Сташевский и Иван Войтенко. Эти летчики не имели опыта полетов в сложных метеоусловиях. Неизвестно, как и где они погибли. То ли были сбиты противником, то ли не справились с пилотированием в облаках. При одиночном полете рядом с разведчиком не бывает свидетелей. Родные же получали сообщения о том, что их сын пропал без вести.

Но лучшие летчики части свою задачу выполняли успешно. Регулярно летал на разведку и я. Освоил этот вид боевых действий. В таких полетах и прошла зима.

Март принес с собой яркое солнце, ясное небо. Полеты одиночных разведчиков в подобной воздушной обстановке изжили себя. Однако руководство дивизии не учло это. Нас продолжали по инерции посылать одиночными экипажами. Между тем в Донбассе, где противник ускоренно сосредоточивал войска, появились сильные патрули истребителей, нарастала мощность зенитного огня.

В подобной воздушной обстановке одиночный разведчик чувствовал порой себя просто обреченным. Если быть объективным, то следует, к сожалению, признать: противник в воздухе имел явное количественное и тактическое преимущество.

Когда ты один в небе и за тобой охотится враг, психологическое состояние летчика крайне напряженное. Небо кажется чужим, враждебным. Рядом с тобой нет даже напарника, присутствие которого развеяло бы чувство одиночества, повысило уверенность в успехе боевого вылета.

Визуальная разведка замаскированных объектов противника велась на малой высоте. Летчик обязан избегать воздушного боя, уметь уйти от вражеских истребителей, прикрывающих объект с неба, и зенитных средств. Его задача фактически «выкрасть» данные, правдиво, четко и полно доложить о результатах полета. Все это требует высокой самодисциплины, исключительного самообладания и тактического мастерства. Нужно глубоко знать противника, его силы и средства, приемы борьбы. Можно перечислить еще немало качеств, без которых разведчику не добиться успеха. Нужна и храбрость: умение пройти сквозь огонь зенитных пушек и пулеметов, не допустив при этом тактических ошибок.

Одиночный разведчик, как и минер, ошибается только раз.

Подчиненная мне эскадрилья, предназначенная в основном для ведения разведки, была укомплектована опытными летчиками. В ее составе были Иван Лукашевич и Владимир Карпович, а также способная молодежь, прибывшая в полк год назад. В подготовке летчиков большое внимание уделялось тактике построения разведывательного полета. В основу ее мы положили выход к цели на большой скорости со стороны солнца, скоростное снижение за счет предварительно набранной высоты, распознавание целей, уход от зенитного огня на бреющем полете.

Боевую работу эскадрильи затрудняла нехватка самолетов МиГ-3. Эта машина наиболее полно отвечала требованиям скоростного метода выхода к объекту разведки. Но новых «мигов» к нам в часть не поступало. Выпуск их промышленностью к этому времени был полностью прекращен, так как моторы конструктора А. А. Микулина ставились на штурмовики Ил-2. Из-за нехватки техники на каждом самолете закреплялось два летчика. Моим напарником был Даниил Никитин. Летали на задания поочередно.

Светлое время с каждым днем увеличивалось, выходить в тыл противника приходилось часто. Особенно большая нагрузка легла на нас после тяжелого ранения Карповича, одного из лучших летчиков полка. В тот раз на разведку войск противника в Донбассе Владимир вылетел с утра, первым. Время его полета еще не закончилось, как вдруг над аэродромом появился самолет. Видно было, что пилот с большим трудом управляет истребителем. Беспокойство охватило всех нас. Посадку летчик произвел с высокого выдерживания, как говорится, плюхом. Когда самолет закончил пробег, лопасти винта уже не вращались. Все

бросились к машине, застывшей на посадочной полосе. Еще издали заметили развороченный снарядами борт «мига». В кабине увидели Карповича. Он повис на привязных ремнях, опустив голову.

Рядом с самолетом остановилась санитарная машина. Врач с помощью летчиков вытащил из кабины тяжелораненого Карповича. Он был в бессознательном состоянии. Левая рука повисла, из нее сочилась кровь. «Санитарка» тут же увезла Карповича в санбат...

Все мы были поражены мужеством и самообладанием нашего товарища. Тяжело раненный, он все-таки сумел одной рукой довести самолет до аэродрома, сесть и выключить мотор. По-видимому, чувство долга, качества настоящего бойца помогли ему вести разбитый истребитель, посадить его на своем аэродроме.

Зенитная оборона в том районе, куда вылетал Карпович, была мощной, и недооценивать ее было нельзя. Я сам испытал ее силу. Выполняя полет на разведку, увидел ниже, впереди себя «хеншеля», идущего, видимо, от линии фронта на аэродром. Спикировав, зашел ему в хвост и пустил «эрэс». Но тот прошел мимо цели. Пустил второй – снова неудача. Обозленный, стреляю в упор по кабине «хеншеля». Очередь прошла самолет врага. Падая крутой спиралью, он ткнулся мотором в землю и застыл с задраным хвостом. Я решил поджечь его на земле. Снижаюсь для атаки. Но тут зенитчики открыли такой ураганный огонь, что пришлось прижать самолет к земле и уходить на повышенной скорости.

Зарулив на стоянку, еще не сняв парашюта, обратился к технику самолета:

– Чувашкин, почему «эрэсы» уходят в сторону от линии прицеливания?

– Товарищ капитан, с ними в спешке порой обращаются, как с дровами. Развозят навалом. Вот и сейчас, посмотрите: привезли из склада и побросали на землю!

Я подошел, осмотрел снаряды. Невольно сжал до боли пальцы в кулаки. На многих реактивных снарядах стабилизаторы были погнуты. Так вот почему они проходят мимо цели! Приказал Чувашкину не подвешивать ни одного «эрэса» даже с небольшой деформацией стабилизаторов, а сам отправился искать виновных. Увидел инженера полка по вооружению и командира батальона аэродромного обслуживания.

– По вине оружейников сегодня чуть не упустил «хеншеля», – говорил я резко, с обидой. – Вижу, что некоторые считают, «эрэсы» нужны, чтобы пугать противника. Разве снарядом с погнутыми стабилизаторами можно попасть в самолет?

Офицеры сразу же поняли, в чем дело.

– Не горячись, Александр, поправим. Действительно, не следили за «эрэсами», – с горечью отозвался инженер.

После этого оружейники и работники батальона аэродромного обслуживания стали серьезнее относиться к реактивным снарядам. И это сказалось, эффективность стрельбы повысилась. Мне удалось уничтожить ими несколько автомашин и подбить паровоз на перегоне.

Реактивные снаряды были очень эффективны. Помню, пошли на задание смешанной группой – шестерка И-16 соседнего полка и наша тройка «мигов». Предстояла штурмовка скопления войск противника в районе Чистякове. При подлете к цели нас пытались атаковать двенадцать итальянских истребителей «макки». Они шли сомкнутым фронтальным строем. Первыми развернулись И-16 и пустили им в лоб около десяти «эрэсов» с дистанционным взрывателем. Реактивные снаряды взорвались в строю противника. Сразу же вспыхнули несколько «макки». Как факелы они пошли к земле. Остальные итальянские истребители тут же развернулись, рванули в сторону и скрылись. После этого случая «макки» обходили стороной наши самолеты.

Весной на смену выбитым нашими истребителями «хеншелям» появились новые двухфюзеляжные разведчики и корректировщики «Фокке-Вульф-189». Солдаты метко окрестили эту машину врага «рамой». Самолет ФВ-189 был нескоростной, но очень верткий, маневренный. Сбить его было не так-то просто. Над линией фронта ФВ-189 почти всегда появлялся прикрытый парой или даже четверкой «мессершмиттов». Для его уничтожения

требовались умелый маневр, сковывание вражеских истребителей прикрытия, внезапная атака. Встречи летчиков полка с ФВ-189 были в основном неожиданными. Как-то такой случай произошел и с моим напарником Даниилом Никитиным.

По установленному графику он вылетел первым на закрепленном за нами «миге». Предстояла разведка тыловых объектов. Но на аэродром он вернулся раньше положенного времени. Вылез из кабины, бросил снятый парашют и шлем на крыло самолета. Вижу, стоит, задумчиво опираясь на консоль крыла. Нервно теребит планшетку. Подошел близко, но он меня вроде и не замечает.

– Даниил! Что с тобой? Что-нибудь случилось? – спросил я у него.

– «Раму» упустил, – с отчаянием махнул он рукой. – Обидно... Была уже в прицеле и ускользнула, гадина!

– Расскажи, как это произошло?

Никитин сосредоточился и довольно подробно восстановил обстоятельства боя. Пересекая линию фронта, он увидел кружащегося над нашим передним краем обороны ФВ-189. Решил его атаковать с ходу. Внезапного удара не получилось. Корректировщик своевременно обнаружил наш истребитель и резким маневром ушел из прицела. Пулеметная очередь Никитина прошла мимо. При развороте для повторного удара Никитин был атакован парой Ме-109 и скован боем. Но «мессеры», видать, не решались действовать активно. Убедившись в безопасности своего подопечного, они вышли из боя и направились в западном направлении. Никитину из-за большой выработки горючего оставалось только идти домой.

Тут же у самолета разобрали ошибки в этом бою. Я посоветовал ему в следующий раз при встрече с корректировщиком атаку наносить внезапно, на повышенной скорости – «соколиным ударом». И при этом учитывать возможность прикрытия «рамы» истребителями и не попадаться под их удар.

На следующий день первым слетал на разведку. После меня к вылету готовился Никитин. Мне же Иванов приказал слетать на аэродром авиаремонтного завода и перегнать оттуда отремонтированный МиГ-3.

Вернувшись, я увидел место, где всегда стоял самолет, пустым. Передав пригнанный самолет, подошел к нашей стоянке.

– Никитин все еще на задании? – спросил Чувашкина.

– Он пока не вернулся, хотя время полета давно уже истекло, – отозвался техник. В его голосе слышались тревожные ноты.

На телефонные запросы с соседних аэродромов ответили, что Никитин на посадку не заходил. С командного пункта дважды запрашивали авиационные части, хотя понимали, что в случае вынужденной посадки летчики стремились сами немедленно доложить об этом, чтобы не вызывать беспокойства в части.

Тревога за Даниила Никитина охватила и меня. Правда, старался не показывать беспокойства перед летчиками. Но мысли о судьбе товарища не покидали ни на минуту.

«Пока не вернулся...» Сколько событий могут скрывать эти слова: от благополучного исхода в бою до трагического конца. Счастливы те, кому повезло сесть подбитым или выброситься с парашютом на свою территорию. Они вернутся в полк, будут дальше продолжать сражаться с врагом. Так это было и со мной. Но чаще за словами «не вернулся с боевого задания» скрывается неизвестность места и обстоятельств гибели. Такой тайной окутана судьба Константина Ивачева, Ивана Деньгуба, Степана Комлева. Нам, по-видимому, так и не удастся раскрыть ее.

Наступил вечер. Окончился боевой день. Все еще никаких известий о Никитине не поступало. С КП я зашел в комнату, где отдыхали летчики, прибывшие к нам в прошлом году. Никто не спал. Меня встретили настороженными взглядами.

– Все по-прежнему, – кратко ответил я на немые вопросы.

Не хотелось думать о самом худшем, теплилась надежда...

Поздно ночью, перед сном, с КП пришел адъютант эскадрильи Медведев.

– Получили сообщение от наземных войск. Никитин вместе с самолетом упал на переднем крае обороны, на Миусс, – голос у Медведева дрожал.

Весть отдалась тяжелой болью. Все мы любили Никитина. Погиб замечательный парень, уже сложившийся истребитель. Это была первая потеря в группе молодых летчиков, которых пришлось переучивать на МиГ-3 в Зернограде. Мне особенно часто приходилось летать с ним вместе. Радовало его успешное становление как боевого летчика. Я так надеялся, что вырастет настоящий воздушный боец, что нам не раз придется еще вместе бить противника.

На место гибели Никитина была послана аварийная команда. Но солдаты не смогли докопаться до останков летчика. Самолет глубоко вошел в заболоченный луг. Работать приходилось ночью, строго соблюдая светомаскировку, а порой и под огнем противника. Весенний разлив поднял уровень реки, и вода заполняла яму, не давала углубляться в грунт. Откачивать воду имеющимися средствами было невозможно. Воронка от упавшего «мига» стала могилой Даниила Никитина.

Старший аварийной команды инженер эскадрильи пересказал нам сообщение воинов стрелкового батальона, в распоряжение которого упал Никитин, о ходе воздушного боя.

На «раму», которая кружилась над нашим передним краем обороны, внезапно спикировал Никитин. Первой же длинной очередью зажег ее. Но тут со стороны солнца на него напала четверка «мессершмиттов». Никитин отважно и умело вел бой, несмотря на численное превосходство противника. Он сбил Me-109, а потом, на встречно-пересекающемся курсе, врезался во второй. Вражеский истребитель развалился на куски, но и «миг» с отбитой половиной крыла пошел к земле. По-видимому, Никитин потерял сознание при столкновении с «мессершмиттом» и не смог выбраться с парашютом...

В жизни иногда так бывает, что беда не приходит одна. Вскоре после Никитина трагически погиб по вине авиаремонтников Лукашевич. Болью отзывается гибель в бою, но еще больнее, когда жизнь летчика нелепо обрывается из-за халатности наших же людей. Опытный истребитель, успешно выполнявший боевые задания с начала войны, погиб не от вражеских зениток или истребителей, а из-за беспечности ремонтника, забывшего молоток в фюзеляже самолета. Во время облета отремонтированного самолета молоток попал под тягу рулей глубины и заклинил управление. Выброситься из падающего «мига» Лукашевич не смог – фонарь кабины на большой скорости не открылся.

На фронте, еще в начале войны, мы снимали с самолетов сдвижную часть фонаря. Знали, что она не обеспечивает открытие кабины в аварийной обстановке. Но авиаремонтный завод продолжал их ставить. Не посчитались с опытом летного состава...

Нелепая гибель Лукашевича возмутила летчиков. Мы потребовали строго наказать виновных. Ревтрибунал сказал свое твердое слово. Но боевого товарища мы потеряли...

В начале апреля наш полк перелетел на полевой аэродром на окраине Краснодона. Никто из нас тогда, конечно, не предполагал, что этот небольшой шахтерский городок станет известным не только у нас в стране, но и во всем мире. Молодые патриоты, комсомольцы прославят его своей героической борьбой с немецкими захватчиками.

В Краснодоне произошло важное событие в моей жизни. На аэродроме, у самолетов, состоялось партийное собрание. На нем я был принят в ряды Коммунистической партии. Чуть позже комиссар полка Михаил Акимович Погребной вручил мне партийный билет.

– Александр Иванович! Ты стал членом нашей сражающейся партии. С честью носи имя коммуниста через все бои с фашистскими захватчиками, через всю жизнь, – сказал он.

– Приложу все силы, чтобы оправдать высокое звание члена ленинской партии. До последнего вздоха буду уничтожать в боях ненавистного врага, – заверил я.

М. А. Погребной относился ко мне с большой симпатией, как и ко всем летчикам. Он заботился о нас, предостерегал от ошибок. Мы все любили и уважали комиссара полка. Он был настоящий коммунист-руководитель, заботливый, требовательный, вдумчивый. Хорошая у него была черта в подходе к людям. Он оценивал их по главному показателю –

выполнению своего долга, отбрасывая все мелкое, житейское.

После перебазирования в Краснодон основные усилия полк сосредоточил на разведку противника в районах Горловки и Макеевки. Летчики обнаружили там скопление войск врага. Даже количественный рост зенитных средств убеждал нас в этом. Чувствовалось, противник наращивает здесь силы, готовит удар отсюда. Однажды, докладывая разведывательные данные, я не утерпел и высказал свое мнение о том, что, судя по всему, противник будет стремиться завязать «мешок». Мне за это высказывание, как непатриотичное, пришлось позже даже давать объяснение. Для меня все обошлось благополучно, но тревога за возможное осложнение дел на фронте осталась. События прошлого года показали стремление противника использовать любые возможности для окружения наших частей.

Вскоре майор Иванов приказал мне вылететь в Новочеркасск, в распоряжение заместителя командующего ВВС нашего фронта генерала К. Ф. Науменко. Командировка намечалась продолжительная. Перебросить меня туда на УТИ-4 было поручено командиру звена Искрину.

В этот день был сильный боковой ветер. «Боковик», как говорят летчики. Все самолеты, вылетевшие на боевые задания, взлетали и садились поперек взлетно-посадочной полосы.

Переоценив свои способности, я решил взлетать на УТИ-4 по полосе. На разгоне самолет повело в сторону, удержать его от разворота я не смог и подломил левую ногу шасси. За взлетом наблюдал с КП командир полка. Он был очень раздосадован моим неразумным решением, поломкой самолета.

– Товарищ командир! Разрешите перелететь на УТ-2, – с виноватым видом попросил я майора Иванова.

– Видишь террикон?.. Вот в том направлении Новочеркасск. Иди пешком! За дорогу наберешься ума, продумаешь, как взлететь при сильном боковом ветре, – рассерженно ответил он и ушел на КП.

Зная отходчивый характер Виктора Петровича, решил свою просьбу повторить чуть позднее. Действительно, успокоившись, он вызвал меня, еще раз отчитал и дал указание на вылет. Через два часа мы с Искриным были в воздухе.

Прилетев в Новочеркасск, я прибыл к генералу К. Ф. Науменко.

– Командование решило создать группу на «мессершмиттах» для выполнения специальных заданий, – сразу же сказал генерал. – Вы опытный разведчик, поэтому решено вас включить в эту группу. Сейчас немедленно приступайте к изучению Me-109, а вечером начнем полеты.

Опять разведка... Так она надоела мне. Вначале было желание отказаться от предложенной работы, но после раздумий я дал согласие. Мне захотелось познать особенности «мессершмитта», его сильные и слабые стороны. Это же позднее можно использовать в боях с вражескими истребителями. Надеялся использовать Me-109 для «свободной охоты» за самолетами врага. Кроме того, сказалось стремление испытать себя в необычной обстановке, в рискованном положении, «вне закона». Я понимал, что если попаду в руки противника, меня ждет немедленный расстрел.

У ангара стояли Me-109 с накрашенными звездами на бортах и киле. Как выяснилось, на этих самолетах перелетели два словацких летчика. Они отказались воевать на стороне фашистов. Около «мессершмиттов» уже находились старший группы майор Телегин и не знакомый мне капитан. Втроем мы были определены для выполнения специального задания.

Техники, ремонтировавшие «мессершмитты» (их повредили при посадке с убранными шасси), ознакомили нас с конструктивными особенностями самолетов. Несколько часов мы изучали в кабине приборы и назначение тумблеров, уясняли порядок управления мотором. Потом провели тренажи. Я доложил, что готов к вылету. Генерал Науменко дал разрешение, и я вырулил на полосу.

Сделав пару посадок, зарулил на старт и выключил мотор. В полете и на посадке

самолет был прост в управлении. Решил, что на отработку посадок не стоит больше тратить время. Генерал К. Ф. Науменко, наблюдая за освоением техники, с беспокойством спросил:

– Что случилось? Почему сделал только две посадки?

– Для меня достаточно. Разрешите слетать в зону и изучить пилотажные особенности самолета!

Генерал с минуту молчал. По-видимому, оценивал возможность такого полета. Взлет и посадки прошли нормально. Над аэродромом я вел самолет правильно.

– Лети! Только будь осторожен! – наконец сказал он.

За несколько дней в зоне я отработал простой и сложный пилотаж и стал уверенно управлять «мессершмиттом». Надо отдать должное – самолет был хорош. Имел ряд положительных качеств по сравнению с нашими истребителями. В частности, на Me-109 стояла отличная радиостанция, переднее стекло было бронировано, колпак фонаря сбрасывался. Об этом мы пока только мечтали. Но были и серьезные недостатки у Me-109. Пикирующие качества хуже, чем у «мига». Об этом я знал еще на фронте, когда на разведке приходилось отрываться от преследующих «мессершмиттов». Он медленнее переходил из крутого пикирования на восходящие вертикальные маневры. Эти недостатки я зафиксировал, решил, что буду учитывать их, строя маневры в воздушном бою.

Первые полеты на «мессершмитте» доставили немало неприятностей. Однажды, при заходе из зоны на посадку, на кругу встретил нашего бомбардировщика. Летчик его, увидев рядом «мессершмитт», не обращая внимания на звезды на бортах, покачивание мною самолета, рванул в сторону и сел без горючего в плавни Дона. В связи с этим мне пришлось даже лететь в Миллерово, в штаб ВВС фронта, оправдываться. Подобный же случай произошел и с У-2. Правда, все окончилось испугом летчиков, но позднее в ярости они готовы были побить меня...

Закончив испытания и облет третьего отремонтированного «мессера», наша группа со специально отведенного аэродрома начала полеты на боевые задания. Пошли на разведку в район Таганрога. Вражеских войск здесь было мало, аэродромы почти пустые. Ничто не обозначало, что противник в этом районе готовит удар. Главные силы с этого направления переместились в Донбасс. Но опасность в наших полетах подстерегала не раз и, главным образом, от своих войск. Чтобы не встретиться с нашими истребителями в воздухе, приходилось до линии фронта и обратно на свой аэродром идти только бреющим. Было видно, что каждый наш солдат, поднявшись из окопа, ведет огонь. Они по силуэту самолета видели, что летит «мессершмитт».

В одном полете у летчика нашей группы начал барахлить мотор. Дело было над вражеской территорией. Капитан развернул самолет и успел перелететь на малой высоте линию обороны. Над нашим передним краем мотор заклинило, самолет приземлился с убранными шасси. Его сразу же окружили солдаты.

– А, фриц, попался!.. Тащите его из самолета! – раздались крики.

Летчик не стал ждать, когда его вытащат из кабины, крикнул:

– Товарищи бойцы! Я свой! Я советский капитан!

– Ах ты, предатель! На немцев работаешь?! Бейте его! – возбужденно заголосили солдаты.

Предателей наши воины ненавидели, и, вероятно, капитана сильно побили бы, если бы не подоспел офицер. Он сумел навести порядок, отправил капитана в штаб полка. Вечером нам по телефону стал известен этот случай, и Науменко, взяв меня с собой, выехал «освободить» летчика.

Как-то к нам на аэродром прилетел командир полка майор Иванов. Он поинтересовался боевой работой. Я ему рассказал о наших делах, об испытании «мессершмиттов» и моих выводах по использованию в бою недостатков вражеских истребителей. Виктор Петрович внимательно выслушал сообщения, походил вокруг Me-109, посидел в его кабине, а потом сказал:

– Знаешь что? Бросай ты эту канитель! Наш полк перебазирован под Лисичанск и

скоро там будет очень горячая работа.

Действительно, вскоре удалось уговорить генерала Науменко отпустить меня, и я вылетел в полк.

Во второй половине мая наступление войск Юго-Западного фронта остановилось.

Противник нанес удар, продвигался на Кавказ и Сталинград. Обстановка на Северском Донце становилась все более угрожающей. Закончилась для меня «мессеровская эпопея», и я, как и все летчики части, готовился к новым схваткам в воздухе.

Каждая пядь родной земли...

Далеко впереди показалось село, около которого базировался наш полк. Вскоре я обнаружил стоящие по краям летного поля замаскированные самолеты. Сказался опыт разведчика. Не терпелось быстрее приземлиться. Всмотриваюсь в стоянки самолетов: может, увижу кого-либо из летчиков или техников.

Как хорошо возвращаться в родную часть. Здесь боевые друзья. Со многими из них вместе приходилось летать на задания, делить опасности, бороться за победу. Счастье и беда в бою ходят рядом. С другом счастлив вдвойне, а беду делишь пополам.

Хотелось поговорить с молодыми летчиками. Их доверили мне переучивать, водить в первый бой. Чувство боевой дружбы к ним переросло в отцовское отношение. Не терпелось узнать, как они, помогли ли им советы? Только сейчас, возвращаясь в полк, я остро понял, чего мне не хватало во время работы на «мессершмиттах». Там не было рядом боевых друзей. А как важно все время ощущать рядом плечо товарища. Когда рядом с тобой настоящий друг, ты чувствуешь себя увереннее и смелее. Он и совет подаст, и помощь окажет.

О настоящей боевой дружбе на войне сказано и написано много. О ней и песни, и былины, и поэмы. И все равно, наверное, не выразишь всего словами. Когда летчик в острой схватке, жертвуя собой, прикрывает товарища, когда техник в студеную ночь ремонтирует поврежденный истребитель, не хватает слов, чтобы отразить глубину тех чувств, что волнуют душу.

Колеса коснулись земли. Спешу зарулить свой УТ-2 на стоянку. Меня окружили тут же летчики и техники. Улыбки, крепкие рукопожатия. И вот я в кругу друзей.

Посыпались вопросы. Меня спрашивали о полетах на «мессершмитте». Шутили, не научил ли он меня говорить по-немецки. Пришлось упросить отпустить, чтобы представиться командованию, доложить о возвращении в полк. О «мессере» я пообещал рассказать подробно. Техник самолета Чувашкин догнал меня:

– Товарищ капитан, договоритесь с командиром полка. Пусть назначат меня на ваш самолет. Вы же всегда были довольны обслуживанием!

– Будем воевать вместе, как и раньше, – пообещал я.

На КП полка майор Иванов встретил меня с доброй улыбкой.

– Ну вот, наконец-то вернулся, блудный сын! Кем же тебя назначить сейчас? Не разучился еще воевать, пока порхал на «мессере»?

– Командиром первой эскадрильи вместо капитана Покрышкина сейчас утвержден Камоса. Заменять его командование дивизии не разрешит, – вмешался в разговор находящийся на КП штурман полка Заев.

– Я и не собираюсь на должность Камосы, – ответил ему. – Товарищ командир полка, назначайте туда, где бы я мог больше летать. Согласен быть даже старшим летчиком.

– Пойдешь заместителем к Камосе? Он что-то часто прибалывает. А эскадрилью водят на задания командиры звеньев. Это непорядок. Согласен с этой должностью?

– Конечно!

– Вот и хорошо! Вечером соберем летный состав. Ты проведешь занятия об

особенностях «мессершмиттов».

– Есть! Прошу назначить ко мне техником Чувашкина.

– Забирай его вместе с самолетом.

Я тут же исчез с командного пункта. Не терпелось ознакомиться со своим истребителем. На стоянке у «яка» меня встретил Чувашкин. Я сообщил, что просьба его удовлетворена. Он расплылся в улыбке, тут же стал говорить о самолете. Слушаю его и вижу, стоит у крыла девушка в синем техническом комбинезоне.

– А это кто у самолета? – спрашиваю Чувашкина.

– Оружейница вашего «яка». Мужчин этой специальности отправили в танковые войска, а взамен назначили девчат.

– Убрать! На моем самолете женщин не будет! – с ходу решаю. Но говорю тихо, чтобы не услышала оружейница. Не хотелось обижать ее.

– Ваше приказание передам инженеру, но мужчины все убыли. Боюсь, как бы мы не остались вообще без оружейника. – Чувашкин развел руками. Вижу, глядит на меня с лукавой улыбкой: дескать, поспешил, командир.

– Ладно, пусть работает...

Перед ужином состоялись занятия. Начал я с тактико-технических данных «мессершмитта». Подробно остановился на особенностях выполнения им ряда фигур при пилотировании. Обстоятельно рассказал, какие из них Me-109 делает хуже, чем Як-1 и МиГ-3. С моделями самолетов в руках показал выполнение отдельных маневров, продемонстрировал, как лучше уйти из-под удара «мессера», подловить его. Большое внимание уделил тактике построения боевых порядков групп и ведению боя с вражескими истребителями. Летчики слушали внимательно. Было много вопросов. Чувствовалось, что занятие их заинтересовало.

В столовую шли вместе с Камосой. Он завел разговор о наших взаимоотношениях и боевой работе.

– Ты, Саша, не обижаешься, что меня назначили командиром в твою эскадрилью?

– Брось эти разговоры, Анатолий. Сейчас обстановка такая, что некогда делить должности. Надо драться с врагом, – пытался прервать я его.

– Ты знаешь, меня замучила язва желудка, мешает летать. Ты бери в свои руки все дела в эскадрилье и смело командуй. Я обижаться не буду. Людей в ней ты лучше меня знаешь.

– Хорошо! Сработаемся.

Рядом с нами шел Крюков. Он слышал разговор.

– Ты, Камоса, перестань нарушать режим питания. Тогда тебя не будет и язва мучить, – резко сказал он.

– Не в этом дело, Пал Палыч, Мне бы надо подлечиться, а время военное.

Мне уже сегодня говорили, что Камоса с утра жалуется на состояние здоровья, редко вылетает на боевые задания. Эскадрилья не стала еще крепко сколоченным боевым коллективом. В этом убедился в первых же боевых вылетах.

Прежде чем включаться в боевую работу на «яке», а на этом истребителе у меня был небольшой налет, требовались тренировочные полеты. Но жажда боя с «мессершмиттами» толкала меня на боевые задания, хотелось схватиться с ними в бою. Познав Me-109, я рвался к встрече с ними, чтобы практически проверить выношенные тактические варианты воздушного боя. А в умении пилотировать на «яке» я был уверен. Кроме того, каждый боевой вылет будет своеобразной тренировкой.

Утро началось с получения боевой задачи по сопровождению Су-2 на бомбардировку скопления противника в районе Красного Лимана. Камоса, выслушав задание, сообщил свое решение:

– Группу поведет мой заместитель Покрышкин. Я себя чувствую неважно.

Это было для меня неожиданно. Ведь района я не знаю.

– В этом полете мне надо слетать ведущим пары, присмотреться к ориентирам на земле. А позже я смогу вести группы, – возразил я. – И на «яке» давно не летал. Мне надо с

ним освоиться.

– Ладно, пойдешь парой в моей четверке непосредственного прикрытия, – согласился комэск.

Проработав порядок сопровождения, мы в кабинах самолетов ждали появления бомбардировщиков над аэродромом. Сидеть долго не пришлось. Су-2 подошли как-то внезапно, появившись с востока, со стороны солнца.

Взвилась красная ракета над КП. Заработали моторы. Моя пара, а за нею и четверка Федорова вырулили на старт. Камоса, запустив мотор, вдруг выключил его. За ним замолк двигатель и у его ведомого. Пора взлетать, а группы без командира. Надо было кому-то брать на себя управление и всю ответственность, которая могла возникнуть в полете. Но как трудно было это сделать при отсутствии радиосвязи, без договоренности на земле.

Ждать, пока вырулит Камоса с напарником, было некогда – бомбардировщики уже становились на маршрут. Моя пара на старте, впереди. Значит, мне и брать на себя командование.

Быстро взлетели, догнали Су-2 и заняли место в боевом порядке. Ведя наблюдение за воздушным пространством, внимательно присматриваюсь к земле, запоминая характерные ориентиры на маршруте. Это пригодится в последующих полетах.

Далеко впереди показался лесной массив, что восточнее Красного Лимана. Он забит войсками противника. Су-2 вышли на цель, стали на боевой курс. Вниз пошли бомбы. Они попали точно в скопление техники и живой силы врага. Цель накрыта. Бомбардировщики развернулись и взяли курс домой. Идя с пологим снижением, группа Су-2 спустилась под облака. Моя пара последовала за ней. Ударное звено «яков» почему-то осталось за облаками.

Бросил взгляд в сторону леса. К небу тянутся дымные столбы. Это горит техника врага. И тут я увидел догоняющую нас восьмерку «мессершмиттов». Предбоевое напряжение охватило меня.

Сблизившись, они ринулись к бомбардировщикам, надеясь на легкую победу. Наша пара пошла наперерез ведущей группе Ме-109. Еще издали дали очередь. Трасса огня заставила «мессеров» выйти из атаки. Тогда от восьмерки отделилась пара Ме-109 и атаковала меня. Выручил мой напарник В. Бережной. Мы с ним умело провели маневр «ножницы» – он шел навстречу и в лобовой атаке отрезал идущие на меня самолеты противника.

Враг попался упорный. Последовала новая атака шестерки по бомбардировщикам, а пары – на нас. Своим огнем я сорвал и эту атаку на Су-2. Но тут же правее увидел трассу. Это стреляли в мой самолет «мессеры». Сейчас они возьмут поправку. Энергично выполняю со снижением неуправляемую «бочку». Потом поддернул «як» на горку и навскидку ударил очередью по животу одного из Ме-109. Очередь получилась короткой, ибо пришлось тут же выводить свой самолет из-под огня. К сожалению, моя очередь оказалась не убойной. Но атакующая меня пара «мессершмиттов» вышла из боя и взяла курс на запад. Самолетов противника осталось шесть, многовато для нас с Бережным.

Вражеские истребители продолжали свои попытки прорваться к группе Су-2. Мы решительно срывали их атаки, не допускали на дистанцию прицельного огня по бомбардировщикам, отбивались и сами.

В один из моментов, когда к отставшему от строя Су-2 нахально прорывалась пара Ме-109, мне удалось удачно выйти на ведущего. С короткой дистанции ударил из пушки и пулеметов по мотору и левому борту кабины. Ме-109 перевернулся, задымил и вертикально пошел к земле. Оставшаяся пятерка «мессершмиттов» и дальше продолжала нападать. Но теперь в их атаках не было прежней настойчивости, гитлеровские летчики проявляли осторожность. По-видимому, мною был сбит командир вражеской группы. Это оказало моральное воздействие на пилотов, привело к потере управления. Да и встретив отпор, они побаивались. Вскоре противник прекратил преследование и ушел в западном направлении.

Настроение сразу поднялось. Успешное отражение вражеского нападения, защита Су-2 и первая победа после возвращения в полк сняли охватившее напряжение. Радостно было и

за Владимира Бережного. Молодой летчик отважно и умело действовал в бою, отражая атакующих «мессершмиттов».

Зарулив на стоянку, я некоторое время сидел в кабине. Отдыхал после тяжелого боя и осмысливал пережитое. В мыслях снова предстала вся картина схватки с численно превосходящим противником, из которой мы с Бережным вышли победителями.

К нам подошли летчики звена Аркадия Федорова. Они сели на аэродром значительно раньше нас. Вылет для них прошел легко. Увидев на мне и Бережном мокрые от пота гимнастерки, поняли, что нам досталось, и почувствовали себя сконфуженными. Тем не менее я решил, что ограничиваться их переживаниями не следовало. За промахи в боевом полете, даже успешном, необходимо спрашивать. За неправильные действия приходится расплачиваться кровью.

– Что вы делали за облаками? – строго спросил я. – Грелись на солнышке, пока мы бой вели с восьмеркой «мессеров»? Почему прекратили сопровождение бомбардировщиков? Разве я вас этому учил?..

– Мы считали, что «мессеры» появятся над облачностью, и там решили их сковать боем, – оправдывался Федоров.

– Неправильная оценка обстановки и решение! Вы не имели права отрываться от сопровождаемой группы Су-2. Теперь мне понятно, почему несут потери «илы», когда вы их сопровождаете. Они штурмуют у земли, и их там бьют «мессеры», а вы кружитесь на высоте. С сегодняшнего дня сам буду водить наши группы на сопровождение. Требую строго выполнять свою задачу, быть на своем месте в боевом порядке. За нарушение буду строго наказывать.

В конце нашего разговора напомнил летчикам о торжественном вручении командующим ВВС фронта генералом Вершининым гвардейского Знамени полку.

– У нас сейчас на груди гвардейские знаки и мы должны всегда помнить клятву, которую вместе с командиром полка Виктором Петровичем Ивановым давали. Мы тогда клялись воевать честно и отважно. Давайте высоко держать звание гвардейца Красной Армии!

Забегая вперед, скажу, что эта принципиальная оценка действий группы стала переломной. Кстати, наш разговор со звеном Федорова слышали и другие летчики эскадрильи, еще не вылетевшие на боевые задания. Они поддержали меня. В последующих вылетах мы сделали все, чтобы избежать потерь сопровождаемых нами бомбардировщиков по вине истребителей.

На командном пункте, после беседы с летчиками, я кратко доложил В. П. Иванову о выполнении боевого задания.

Выслушав рапорт, командир полка спросил:

– Что ты так долго проводил разбор с летчиками? Разнос устроил?

– Да нет. Просто поговорил по душам о честном выполнении боевой задачи. Такой разговор был нужен. В эскадрилье чувствуется расхлябанность, слаба дисциплина в полете.

– Не драматизируй обстановку. Но кое-какие меры, думаю, надо принять. К нам в полк назначен только что прибывший с Дальнего Востока капитан Воронцов. Правда, он не имеет боевого опыта, но налет в мирных условиях у него более тысячи часов. Он будет стажироваться в эскадрилье. Для пользы дела его необходимо прикрепить к подразделению штурмана полка, – спокойно говорил Иванов.

Я понимал, что такой опытный командир, как Виктор Петрович Иванов, не хуже меня знает состояние дел в эскадрилье. Но мне не хотелось, чтобы кто-то за нас с комэском сколачивал подразделение.

– Заев уже почти полгода в полку, а еще не сделал ни одного боевого вылета, – поразмыслив, ответил я. – Лучше пусть водят группы командиры звеньев, чем начальник, который воздерживается летать на задания. Он загубит летчиков. Товарищ командир, заверяю вас, что в эскадрилье сами справимся, без варягов.

– Я тоже в этом уверен, – сразу же отозвался Иванов.

Моя оценка штурмана полка вскоре стала известна Заеву от кого-то из офицеров штаба. Наверное, это и породило его неприязнь ко мне. Заев прибыл в наш гвардейский полк в начале года на должность штурмана полка. Он заменил Крюкова, назначенного командиром второй эскадрильи, переучиваемой на «яки». Внешне солидный, имеющий большой налет на самолетах в мирное время, он ходил важно, покровительственно поглядывал на летчиков, любил давать советы по тактике. К сожалению, ориентировался при этом на довоенные взгляды, опирался на положения, которыми руководствовались сразу после событий в Испании. Вот почему летчики отнеслись к нему несколько настороженно. Боевая действительность заставила всех нас обостренно воспринимать каждого человека, оценивать его по главным показателям – как он воюет. Как себя покажешь в бою, таково отношение к тебе будет со стороны летчиков. Они не любили таких офицеров, которые, имея летную подготовку, на боевые задания не ходили, ссылаясь на нехватку техники и находя себе дело на земле.

За первые месяцы войны полк потерял погибшими или ранеными часть руководящего состава. Создалась трудная обстановка, не было ведущих. А бои в основном велись групповые. Как правило, руководили группами командиры эскадрилий и их заместители. Часто бывая в схватках, они чувствовали изменения в динамике боя, смело вносили коррективы в действия летчиков, тактически грамотно готовили их к выполнению боевой задачи. Можно сказать, что именно из этого звена в начальный период войны формировались будущие крупные руководители авиационных соединений.

Между тем обстановка на фронте все более усложнялась. Поражение наших войск под Харьковом поставило под угрозу весь юг страны. Напор главных сил фашистских армий в восточном и юго-восточном направлениях с каждым днем нарастал. Южный фронт с целью избежать окружения с боями отходил на Ворошиловград и Ростов.

Наш полк, базируясь западнее Ворошиловграда, вел напряженную боевую деятельность в интересах наземных войск. С раннего утра до наступления темноты летали группами на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, которые наносили удары по скоплениям и колоннам войск противника.

В эскадрилье работы было много. Командир подразделения А. Камоса из-за болезни летал редко. Чаще водить на задания группы приходилось мне. Умелым ведущим становился командир звена Аркадий Федоров. Формируя боевой порядок, внесли много нового. Окончательно отказались от троек самолетов и летали в боевых порядках пар. Звенья ходили в бой в составе четверок. Такие изменения потребовали назначать молодых, способных летчиков ведущими пар. Это была разумная мера. Она позволяла формировать в боях у молодежи качества, необходимые командиру группы. Молодежь, даже не имея большого налета, рвалась на выполнение боевых заданий. Она быстро приобретала опыт, а наиболее способные летчики становились командирами пар и звеньев.

Одним из первых показал смелость и умение в бою молодой пилот Бережной. Он был назначен ведущим. Перед этим, выполняя с ним разведку в районе Славянска, встретили Ме-110. По-видимому, экипаж его тоже занимался разведкой, следил за нашими войсками. Противник поздно заметил стремительную атаку с высоты. Поразив стрелка, я ударил из пушки и пулеметов по левому мотору. Из него вырвался черный дым, и Ме-110 в крутой спирали свалился на землю. Я стал со снижением разворачиваться за ним, чтобы определить место его падения. Впереди меня выскочил Бережной и, покачав самолет с крыла на крыло, развернулся вправо. Я глянул в ту сторону. С восточного направления приближалась семерка Ме-109. По-видимому, это был заслон, охраняющий важного разведчика. Он прозевал мой удар.

Предупреждение Бережного было своевременным. Запоздай он, и мы бы наверняка были сбиты. Секунды понадобились нашей паре, чтобы развернуться навстречу врагу. Проскочив через группу «мессеров» в лобовой атаке со стрельбой, я решил выйти из боя. Соотношение сил было явно не в нашу пользу, а главное, горючего у нас оставалось только дойти до своего аэродрома.

Пока «мессершмитты» разворачивались, мы успели войти в облака и оторвались от них.

На аэродроме я построил эскадрилью, рассказал об отважных и смелых действиях Бережного в ряде боев, назначил его ведущим пары.

– Товарищ капитан, я еще слабо подготовлен как ведущий. Разрешите полетать ведомым, – отказывался Бережной. Я понимал, что это скорее по скромности, чем из-за неуверенности.

– Справишься, Володя! А летать своей парой будешь в моих группах. Главное, в бою выполняй всегда правило: «Делай, как я», но при этом проявляй разумную инициативу и не отрывайся от группы.

Я хорошо изучил Бережного, знал его способности, восприимчивость и инициативу и верил, что из него получится хороший ведущий пары, а позже и командир звена. Постоянным ведомым в свою пару назначил молодого летчика Николая Науменко. В первом совместном вылете он поступил смело, правильно сориентировался в обстановке. Но не обошлось и без ошибок – нарушил заповедь ведомого не отрываться от ведущего. А дело было так.

Четверка «яков» нашей эскадрильи выполняла задачу непосредственного сопровождения. А тройка «мигов», составляющая ударную группу из третьей эскадрильи, прикрывала две девятки «илов», вылетающих на штурмовку. Получив задание на КП, Камоса снова сказал мне: – Покрышкин, я себя плохо чувствую. Опять прихватила язва. Назначаю тебя командиром группы сопровождения, а я пойду второй парой в твоей четверке.

Вспомнив об одном из прошлых вылетов, когда Камоса вдруг не взлетел своей парой и этим внес путаницу в группе, я продумал свои действия при различных вариантах. Фактически и на этот раз мне в группе непосредственного прикрытия «илов» пришлось идти парой.

Успешно закончив штурмовку целей, Ил-2 встали на обратный курс, а звено «мигов» стало обрабатывать зенитные батареи, обстреливающие «илов». Оно пикировало на огневые точки, поражило зенитчиков бомбами.

Как раз в этот момент на нас сверху обрушилась четверка «мессершмиттов». Пара из них заходила в заднюю полусферу звена Фигичева, которое продолжало пикировать, не замечая опасности. Сорвал атаку «мессершмиттов» мой ведомый Николай Науменко. Он резко отвалил от меня, очередью из всего оружия отогнал противника и пристроился к звену «мигов». Я же в это время атаковал пару «мессершмиттов», прорывающихся к «илам». Они, уходя из-под моего удара, пошли круто вверх, в сторону солнца. Находясь сзади них, решил на горке догнать вражеские машины, сбить или своей атакой сорвать нападение на «илов». Уже к концу выполнения «вертикали» понял, что моя затея не оправдывается. «Мессершмитты», все более отрываясь, упорно лезли вверх.

А у меня скорость падала, и я был вынужден перевести самолет из горки в горизонтальный полет. «Мессершмитты», находясь и так выше меня, продолжали набирать высоту. Это был явно новый тип машин. Стало понятно, что я затеял бой с новыми, облегченными истребителями Me-109Ф. О появлении их на фронте нам уже сообщали. Противник на этом истребителе поставил более мощный мотор и облегчил его вооружение до одной пушки и двух пулеметов.

«Ну что ж, успеха атака не принесла, но от «илов» отогнал», – решил я и перевел самолет, свой старенький «як», на снижение. План был простой: подойти к «илам» и присоединиться к звену Фигичева, найти там ведомого Науменко. Но все оказалось сложнее. За мной сразу же бросилась пара Me-109Ф. Она быстро догоняла меня. Пришлось развернуться в лобовую атаку. Противник, не принял ее, ушел вверх, в сторону солнца. Снова энергичным полупереворотом иду на снижение, делаю попытку догнать нашу группу. Но «мессершмитты» решили меня живым не упускать. Они немедленно сваливаются вдогон. Я резко разворачиваюсь в лобовую. Вражеская пара уходит вверх, занимая выгодную высоту

для нападения.

Нет, эта игра в «кошки-мышки» меня не устраивала. Одиночному самолету над территорией, занятой противником, при малом остатке горючего, дальше задерживаться было нельзя. Кончится горючее, «мессершмитты» расстреляют, как мишень. Мое счастье, что вторая пара Ме-109Ф увязалась за нашей группой, надеясь подловить отставшего «ила» или «мига».

Хочешь побеждать – надо не обороняться, а нападать. Решаю использовать запаздывание реакции летчиков врага при переходе на энергичный внезапный маневр и превосходство «яка» над «мессершмиттом» при выходе из пикирования на вертикаль с большой перегрузкой.

Отбив очередное нападение, я на полной скорости перешел на снижение. Вражеская пара быстро сблизилась, пристроилась в хвост моему «яку». Вот-вот откроют огонь. Переворачиваю самолет и перевожу его в крутое пикирование. «Мессершмитты» несколько отстали, но потом догнали меня.

Наступил самый ответственный момент в осуществлении замысла. Надо допустить их как можно ближе, но не прозевать открытия огня. Слежу за противником, глаз не спускаю... Пора делать обманный маневр. Энергично, с большой перегрузкой выхватываю самолет из крутого пикирования на вертикаль. Чуть даю крен для крутой спирали. Вверху горки пришел в себя от перегрузки и на пределе вертикальной скорости переложил самолет в горизонтальный полет. Прямо перед носом моего «яка» в полсотне метров вышел из горки ведущий вражеской пары. Делаю небольшой доворот, прицеливаюсь и даю очередь по мотору и кабине. Она была точной. Сбитый «мессершмитт» штопором свалился на землю.

Его ведомый проносится в стороне. Делаю доворот за ним. Но враг не принял боя. «Мессер» уходит в западном направлении. Разворачиваюсь за ним, бросаю взгляд на падающий «мессершмитт», вижу, как он врезался в землю и взорвался.

Сразу стало дышать легче. Мои расчеты на внезапный маневр оправдались. Добился победы – радостно на душе.

После посадки состоялся разговор с Николаем Науменко.

– Докладывай, почему нарушил главную заповедь ведомого?

– Виноват, товарищ командир! Решил отсечь огнем атакующих «мессершмиттов» от звена Фигичева и оторвался от вас.

– Напоминаю еще раз, ведомый во всех случаях занимает место за своим ведущим. Ты правильно в дальнейшем сделал, что пристроился к звену Фигичева. Одного тебя «мессеры» наверняка бы сбили. Одиночка в воздушном бою всегда становится жертвой вражеских истребителей. Но оставлять ведущего нельзя.

– Больше этого не повторится.

Надо сказать, что слово свое Николай Науменко сдержал. В дальнейшем во всех наших совместных полетах он безукоризненно выполнял свою задачу, был надежным напарником.

В те дни мне приходилось летать на боевые задания с разными летчиками, чаще с молодыми, но иногда в состав подчиненной мне группы включали начальников, старших меня или равных по должности. Молодые, еще не опытные летчики неумелыми или неразумными действиями в первых боевых вылетах ставили порой группу в трудное положение. Но после разбора, глубокого анализа действий старались строго выполнять полученные указания. Как правило, в последующих полетах они не нарушали боевые порядки, разумно действовали в бою. А вот когда в группу включали руководящих работников, обстановка складывалась подчас сложная. Трудно, вернее невозможно, руководить группой, если в бою, когда успех дела решают секунды, кто-то подменяет командира, пытается навязать и свое мнение, свою волю. Это нарушает замысел выполнения боевого задания, ставит под удар летчиков группы и приводит к потерям.

В душе я всегда был против включения в подчиненную мне группу старших командиров или начальников, особенно из тех, кто редко летал на боевые задания, чувствовал себя в бою неуверенно. Командир полка знал об этом. Но учитывая опыт по

обучению летчиков, поручил мне ввести в боевой строй вновь прибывшего в полк капитана Воронцова.

На первый боевой вылет Воронцов пошел у меня ведомым. Группа выполняла разведку гитлеровских войск в районе Краматорска и Славянска, а также переправ на Северском Донце. Капитан в воздухе вел себя несобранно. Мы не смогли совершить энергичный маневр для преследования обнаруженного над линией фронта корректировщика «Фокке-Вульф-189». Затем он чуть не столкнулся со мной.

В конце вылета группа нанесла штурмовой удар по мосту через Северский Донец. Прорвавшись через мощный зенитный огонь, я ударил из пушки и пулеметов по машинам и понтонам. На выходе из атаки глянул назад, на ведомого. Воронцов не пошел за мной на штурмовой удар. Он остался наверху. Это меня разозлило. На наше счастье, за весь полет не встретилось вражеских истребителей, а то бы нам несдобровать.

После посадки на аэродроме я довольно резко разобрал ошибки Воронцова. Он обиделся и пожаловался командиру части. Я получил внушение за нетактичное поведение.

Вскоре предстояло сопровождать две девятки «илов». Они шли наносить удар по разведанным мною танкам. Воронцова назначили в мою группу прикрытия командиром ударного звена. Этот вылет оказался очень тяжелым для меня и для ведомого.

Еще на пути к цели я увидел летящих навстречу нам двенадцать самолетов. Из-за большой дальности не смог определить их тип, но был уверен, что это истребители. Решил предупредить своих. Покачиванием «яка» подал сигнал об опасности, а трассой огня указал направление. После сигнала Воронцов, к удивлению, увел свою четверку за облака. На прикрытии восемнадцати «илов» остались мы вдвоем с Науменко. Для меня было понятно, что при шестикратном превосходстве противника этот бой для нашей пары может стать последним.

Истребители сблизались с нами. К нашей радости, это оказалась группа И-16 соседнего полка. Они возвращались со штурмовки.

Мы продолжали полет. Над целью, в лесном массиве южнее Красного Лимана, «илы» сбросили зажигательную смесь «КС» на сосредоточение танков, обстреляли их с пикирования из пушек. В это время на нас набросилась шестерка «мессершмиттов». Ведущий группы «илов», увидев противника в воздухе, увеличил скорость отхода от цели. Боевой порядок девяток растянулся. Это затруднило наши возможности по прикрытию группы.

Наша пара металась, заградительными трассами срывая атаки «мессершмиттов». Используя метод «ножницы», отражали попутно и удары по нашим машинам.

Противник был настойчив. Он стремительно атаковал штурмовиков. А у нас с Науменко вот-вот кончатся боеприпасы. Тогда мы не сможем защищать не только «илы», но и себя – побивают, как куропаток. Надо было найти выход, переломить ход боя. Наиболее верный вариант – сбить командира вражеской группы.

Определить его в шестерке было несложно. Не обращая внимания на трассы вражеского огня, я бросился на ведущего. Он как раз пристраивался к отставшему штурмовику. Увлеченный атакой, гитлеровский ас не замечал нацеленный на него удар. Огнем в упор по мотору и кабине сбил ведущего и выскользнул из-под трасс «мессершмиттов», бросившихся наперерез. А Me-109, вспыхнув, упал на землю.

В группе противника произошло замешательство. Атаки потеряли прежнюю остроту, а вскоре вражеские истребители ушли с поля боя.

Все... Отбились... Я облегченно вздохнул. Не потеряли ни одного «ила», и сами с Науменко живы. И тут такая злость взяла на наше ударное звено, ушедшее за облака.

После посадки собрал всех летчиков нашей группы к своему самолету, построил их в шеренгу, высказал, что накопело на душе за прошедший полет. Воронцов, чувствуя себя виноватым, тоже встал в строй.

– Почему ушли за облака? Ведь это же были наши И-16! Фактически чуть не сорвали боевое задание!

Летчики ударного звена, понимая, что в этом вина ведущего, под моим сердитым взглядом пожимали плечами. Воронцов же стоял молча, опустив голову.

– Самое страшное на войне, – после паузы продолжал я, – это бросать в беде своих боевых товарищей... Кауменко за его смелость и умение в бою объявляю благодарность. А вам, товарищ Воронцов, хочу сказать, что это был ваш последний полет в нашей группе.

Летчики эскадрильи сразу же окружили Науменко, стали расспрашивать о боевом полете. Мне же на КП пришлось давать объяснение за резкий разговор с Воронцовым. Однако в этот раз я стоял на своем. Доказывал, что командир группы несет ответственность за выполнение боевого задания и за жизнь летчиков. От начала отработки задачи до конца разбора он является старшим над всеми летчиками, несмотря на звание и занимаемую ими должность. Они обязаны строго выполнять замысел и указания о ведении боя, а также воспринимать оценки, а если надо, и заслуженные упреки за ошибки в бою.

Отступление наших наземных войск продолжалось, а это сказывалось на усилении напряженности в боевой работе авиации, на увеличении количества вылетов. Но теперь на боевые задания в моей группе ведущими звеньев ходили Федоров и Искрин, надежные и смелые летчики. С ними вылеты выполнялись успешно, без потерь как сопровождаемых нами штурмовиков и бомбардировщиков, так и своих истребителей.

Однако большая нагрузка вела к переутомлению летчиков. Это грозило неприятностями. Надо было искать пути к облегчению действий летчиков в боевом полете. Одним из таких путей было использование части сопровождаемой группы штурмовиков для отражения вражеских истребителей.

Одноместный Ил-2 в частях, с которыми мы работали, не имел стрелка. В передней части его стояли две пушки, пулеметы и реактивные снаряды для ведения огня вперед. Это грозное оружие можно было умело использовать против атакующих «мессершмиттов», а заднюю полусферу защищал бы идущий сзади штурмовик. Для этого пара или четверка «илов» должна хорошо освоить тактический оборонительный маневр «ножницы». В моей группе он применялся часто и давал положительные результаты.

С таким предложением я обратился к командиру штурмовой дивизии генералу Гетману. Соединение базировалось совместно с нами на аэродроме. Генерал Гетман вскоре собрал летчиков, попросил меня рассказать о методе оборонительного маневра «ножницы». Для практического усвоения мы договорились заранее с командирами эскадрилий штурмовиков о проведении показательных учебных боев над аэродромом после возвращения из совместных полетов.

После занятий несколько раз отработывали совместно этот маневр. Эти и ряд других мер подняли уверенность у летчиков-штурмовиков в успешной защите от истребителей противника. Несомненно, это облегчило и задачи истребителей сопровождения, повысило надежность прикрытия подопечных групп. Сказалось и то, что мы лучше узнали друг друга. А это так важно в совместной боевой работе. Личные контакты позволили лучше и конкретнее отработывать взаимодействие.

Несмотря на большое напряжение в боевой работе и сильное противодействие вражеских истребителей, наша эскадрилья, применяя эшелонирование пар по высоте и четкий боевой порядок, не имела потерь в воздухе. Правда, у нас вышел из строя самолет при нелепой аварии на аэродроме.

В то раннее утро в небо должна была уйти первая шестерка. Но у одного из ведомых летчиков после взлета при наборе высоты отказал мотор. Пилот не растерялся. Он сумел, развернувшись, приземлиться против старта и остановиться в конце посадочной полосы.

А вскоре мы вернулись с патрулирования. Провели тяжелый бой с крупной группой бомбардировщиков, прикрытых сильным нарядом «мессершмиттов».

К сожалению, Як-1 так и стоял в конце полосы. А посадка проходила в сторону восходящего солнца. Летчик Александр Голубев, ослепленный лучами, не заметил стоящего «яка», при выравнивании зацепил крылом за лопасть его винта. Самолет Голубева перевернулся и с горящим крыльевым бензобаком ударился о землю.

К счастью, от этого удара оторвались плечевые привязные ремни, и Голубева выбросило из кабины. Минут пять он находился без сознания. Затем пришел в себя и был доставлен на КП. Заев, заменяя командира полка, убывшего в штаб дивизии, отправил Голубева вместо санчасти... на гауптвахту. Узнав об этом, я вступил в спор:

– Летчик получил повреждения при аварии. Его следует немедленно отправить в санчасть.

– Его надо наказать. Он поломал истребитель.

– Строго наказывать надо тех, кто не распорядился убрать самолет с полосы. Надо же смотреть за порядком на земле. Это ваша обязанность.

Разговор у нас получился, как говорят, «на басах».

Обстановка на фронте с каждым днем ухудшалась. Наши обескровленные части с трудом сдерживали наступление противника. Войска отступали к Дону. Авиация, оставляя освоенные аэродромы, перелетала на другие, расположенные восточнее. Теперь мы вели боевые действия не только на подступах с запада к Ворошиловграду, но и в северном направлении, в районе Миллерово. Там прорывалась на Ростов танковая группировка врага. Она заходила в тыл Южному фронту.

Отсутствие устойчивой обороны, прорывы ее танковыми клиньями противника создавали крайне трудное, нервное состояние. Порой мы не знали, где находятся наши обороняющиеся соединения. Часто нарушалась связь с ними, терялось управление. Части действовали самостоятельно.

В этих условиях на авиационную разведку возлагались задачи по уточнению данных о своих войсках. Летчики, к сожалению, были не в состоянии сообщать номера корпусов и дивизий. Особенно беспокоила командование фронта потеря связи с одним из наших танковых корпусов. Он был направлен для нанесения удара по наступающему противнику в районе Миллерово. А теперь руководство не знало, где находятся танкисты. Найти месторасположение корпуса было поручено летчикам соседнего авиаполка.

На поиск повел свое звено капитан Петр Середа. Пронесясь на малой высоте, летчики обнаружили большую группу наших пехотинцев и артиллеристов. Они вели бои с наступающими вражескими танками. Но своего танкового корпуса в тот вылет не нашли. Стремясь все же выполнить поставленную командованием задачу, П. Середа, предварительно обговорив это с летчиками своего звена перед вылетом, решил сесть в расположении наших войск и узнать что-либо о корпусе.

Нашел с воздуха подходящее поле у дороги, по которой шла группа солдат, и приземлился. Подрулил ближе к дороге. Не выключая мотора, Середа выскочил из кабины, остановился у крыла самолета. Он разглядел, что солдаты идут без винтовок и без поясных ремней. Это насторожило. Взмахами руки он стал подзывать их к себе. Вдруг из группы раздался крик:

– Летчик, улетай скорей! Здесь немцы! Мы – пленные!

Тут же выскочили вражеские автоматчики и побежали к самолету. Середа рывком вскочил на крыло И-16 и прыгнул в кабину. Раздались автоматные очереди, и тотчас появилась боль в ноге. Середа успел дать полный газ мотору, как обожгло левую руку. Он резко развернул самолет на месте, сбив крылом двух автоматчиков, и взлетел под трассами пуль.

Превозмогая боль от ран, моментами теряя сознание, Середа вел самолет в сторону солнца, в южном направлении. Впереди он увидел берег Азовского моря, а справа – занятый немцами Таганрог. Собрав всю силу воли, развернулся в направлении Новочеркасска, где в полусознательном состоянии посадил самолет.

Через трое суток придя в себя, он рассказал о поисках танкового корпуса, судьба которого осталась тогда неизвестной нам.

Отступление наших войск носило подчас неорганизованный характер. В неразберихе вышестоящие штабы зачастую не знали о местонахождении и действиях отступающих соединений. Это затрудняло боевую работу нашей авиации. Пока авиаразведка сообщала в

штаб данные, пока организовывался вылет бомбардировщиков или штурмовиков, цели уже перемещались на десятки километров. В этих условиях большое значение имела разумная инициатива летчиков и штурманов, вылетающих для нанесения удара, сковывание инициативы летчиков снижало результативность действий.

Как раз в это время наша шестерка пошла на сопровождение группы Су-2. По разведанным, им была поставлена задача нанести бомбовый удар по танковой колонне противника, идущей по дороге с Миллерово на Каменск-Шахтинский. При подходе к Верхней Тарасовке, в двадцати километрах южнее Миллерово, я увидел на ее окраине большое скопление танков и автомашин. Обрадовался такой удаче. Лучшей цели для бомбежки не придумаешь. Здесь кроме боевой техники были и заправщики горючим. Подумал: «Ну, сейчас бомберы устроят костры!» Однако, к моему удивлению, группа Су-2, пройдя над скоплением противника, продолжала лететь вдоль дороги на Миллерово.

В это время внизу опомнились зенитчики врага, открыли огонь по бомбардировщикам. Крупнокалиберный снаряд первого же залпа попал в Су-2 и развалил его. Бомбардировщики, продолжая полет, сбросили бомбовый груз на идущие разрозненно автомашины на дороге. Отбомбились почти впустую по недомыслию ведущего группы, который не учел перемещения колонны за время, прошедшее после ее обнаружения. Вот цена формальной исполнительности и безынициативности!

Вернулись на аэродром. К моему самолету собрались летчики нашей шестерки. Я по лицам видел, как они возмущены.

– Товарищ капитан, что бомберы, ослепли в этом вылете? По такой групповой цели не ударили, – возмущался Федоров.

– Да вдобавок еще и по-глупому потеряли самолет, – добавил Науменко.

– Спокойно! Летчики группы не виноваты. Они должны сбрасывать бомбы по команде ведущего, а он, видимо, туговат. Оставайтесь около моего самолета и ждите указаний. Думаю, что поступит команда сопровождать группу на обнаруженную цель, – успокоил я летчиков и уехал на КП, чтобы доложить обо всем и получить новую задачу.

Ждать ее пришлось недолго. На этот раз начальство быстро организовало вылет на уничтожение цели в составе двух девяток «илов».

А колонна противника, поднимая пыль на дорогах, частью сил уже стала вытягиваться из населенного пункта. «Илы», рассредоточившись, стремительно набросились на танки и автомашины. Действовали они смело, решительно. Точно поражали вражескую технику с малой высоты бомбами, реактивными снарядами и пушечно-пулеметным огнем. Прикрывать нам идущие вдоль дороги штурмовики от возможного нападения вражеских истребителей было очень трудно. А тут еще завеса поднятой пыли, дым и копоть от горящих танков и автомашин крайне затрудняли видимость. Но мы бдительно охраняли «илов». Разбившись парами, кружили в небе, внимательно наблюдая за воздухом, пользуясь отсутствием истребителей врага, огнем подавляли зенитки.

Лишь полностью израсходовав боекомплект, «илов» собрались в девятки и взяли курс домой. На дороге и в поле стояли столбы дыма от горящей техники врага.

Такая удачная штурмовка, без потерь, сняла неприятное настроение от вылета с Су-2. Мне не было видно выражения лиц у летчиков нашей шестерки, но я знал, что они, как и я, летят в хорошем расположении духа.

В середине июля 1942 года летчики полка в основном сопровождали штурмовики. Зачастую приходилось вылетать и на отражение налетов вражеской авиации на Ворошиловград и ближайшие к нему города. Линия фронта приближалась к нашему аэродрому. Мы понимали, что работаем отсюда последние дни. И эта пора пришла – поступила команда к перебазированию в Ростов. Первыми, как всегда, убыли штаб, передовые команды техсостава и БАО. За ними перелетели самолеты полка, требующие ремонта. Временно остались для боевой работы неполные по составу наша и вторая эскадрильи. В конце июля вражеские танки прорвались к Ворошиловграду. Это вынудило и нас к перелету в Ростов.

В боях за Кавказ

Перелет в Ростов нашей группы в составе шестерки Як-1 возглавил командир эскадрильи А. Камоса. Меня он назначил к себе ведомым. На маршруте, ведя круговой поиск, увидел идущие с запада двадцать вражеских самолетов. Они держали курс на железнодорожный узел Лиховской. Выскочил вперед группы, покачиванием самолета предупредил о противнике и боевым разворотом пошел навстречу врагу. При сближении определил, что это Ме-110, истребители-бомбардировщики. Они имеют мощное вооружение в носовой части самолета. С ними уже приходилось встречаться западнее Ворошиловграда. Идти в лобовую атаку против Ме-110 явно невыгодно. Я перевел свой самолет в набор высоты. Пятерка наших «яков» развернулась в лобовую атаку. Это была тактическая ошибка командира подразделения. Группа Ме-110, сбросив в поле бомбы, плотно сомкнула свой строй и встретила наших истребителей мощными трассами огня, заставила их сразу же со снижением уйти в сторону. После этого Ме-110 стали в оборонительный круг для защиты от возможных наших атак.

Используя превышение над противником, я нанес несколько последовательных атак. Ожидал, что на высоте появится группа Камосы, но она ушла по маршруту.

Ме-110, видя, что их атакует одиночный истребитель, сами перешли в нападение, поливая мой самолет со всех сторон трассами пушечно-пулеметного огня. Тут уж мне пришлось думать, как выкрутиться из этой схватки. Уловив удобный момент, резким пикированием вышел из боя.

Прилетев в Ростов, увидел всю нашу пятерку на земле. Подошел к Камосе, спросил:

– Что же вы не стали вести бой с Ме-110?

– Как можно? Они нам такой заслон поставили, что я удивляюсь, как никого не сбили, – отреагировал командир эскадрильи.

– А разве правильно на одной высоте с ними идти в лобовую? У вас пять пушек, а у противника сорок восемь! Надо было предварительно набрать высоту и атаковать сверху.

– Главное, мы заставили их сбросить бомбы в поле, не доходя до цели, и своих не потеряли. А тебе удалось сбить?

– Вряд ли. Но думаю, что дырок им наделал. Времени наблюдать за результатами атак не было. Под конец и меня начали гонять, еле вырвался, – ответил я.

Из разговора стало понятно, что Камоса не разделяет мое неудовлетворение действиями против группы Ме-110. Решил не возвращаться сейчас к этому вопросу. Да и дела не заставили ждать. Надо было готовить летчиков эскадрильи к боевой работе на новом рубеже, на подходе к Дону. Вскоре получили задачу на боевые вылеты.

Снова началась напряженная работа: разведка, штурмовка наступающего противника, прикрытие переправ наших отступающих войск через Дон. За этой водной преградой надеялись найти спасение беженцы, закреплялись отходящие части. Противник выходил на широком фронте к реке.

Тяжелое было время. Летишь, окидываешь взглядом правобережье Дона. И как будто снова повторяется картина, которую пришлось наблюдать в прошлом году на Днепре. Беженцы попеременно с отступающими воинскими частями двигаются потоками по всем дорогам, сливаясь у переправ. Люди, техника, обозы ожидают своей очереди на паромы. Наша задача прикрыть их, не допустить уничтожения.

Авиация противника настойчиво рвалась к переправам. Враг стремился сорвать организованный переход через реку, растерзать беженцев, не допустить занятия обороны по Дону отступающими войсками.

Летчики полка хорошо осознавали ответственность, которая легла на их плечи в те нелегкие дни. Напряжение было большое: с раннего утра до позднего вечера штурмовали

вражеские колонны, вели воздушные бои, патрулировали, отбивали нападения бомбардировщиков. Обстановка в воздухе была сложной. Враг в это время имел почти десятикратное превосходство в самолетах. И чтобы хоть как-то компенсировать это, приходилось идти на невиданную напряженность в боевых вылетах. В эти тяжелые июньские дни летный состав имел передышку лишь в минуты заправки самолетов горючим и боеприпасами. Стояла изнуряющая жара, донимала пыль. Все это требовало много сил, энергии, большого запаса душевной стойкости. А как тяжело было сознавать, что Красная Армия отходит, что враг захватывает все новые и новые районы. В те дни летчиков трудно было узнать: похудели, почернели лица, и не столько от солнца, сколько от чрезмерного напряжения, морального и физического. Но сознание долга, ненависть к врагу, боевой настрой были высоки. Воздушные бойцы находили силы выполнять поставленные задачи, наносить удары по противнику.

Когда ставилась задача на штурмовку наземных целей, командир, как правило, подчеркивал: не отвлекайтесь на другие цели. Главное, разбить колонну.

Возвращаясь, иногда встречали группы «юнкеров». Прикрытые истребителями, они шли на переправы. Разве мы могли спокойно пройти мимо? Набрасывались на них, стремясь не допустить к целям. Как правило, заставляли сбросить бомбовый груз в поле. Иногда приходилось атаковать, даже не имея боезапаса.

Не скрою, попадало за такую «инициативу». Но летчиков можно было понять. Мы представляли радость людей у переправ, когда наши истребители спасали их от бомбежки, и упреки в адрес нашей авиации за то, что не смогли предотвратить удар вражеских бомбардировщиков. Да, трудное это было время...

Вскоре танки противника подошли к пригородам Ростова. Авиация врага систематически бомбила город и аэродром. Полк перелетел за Дон, в Батайск. Но и там нашей работе и ночному отдыху мешали частые блокировки аэродрома днем, удары ночных бомбардировщиков противника в темное время суток. После напряженного дня летчики не могли спокойно поспать. Взрывы бомб на аэродроме нередко поднимали нас с постели.

В Батайске было получено распоряжение об отправке в авиамастерские на капитальный ремонт самолетов, у которых выработан моторесурс. Из полка уходила в тыл эскадрилья Фигичева на МиГ-3 и экипажи на самолетах Як-1 под командованием Камосы. Все, кто оставался для продолжения боевой работы, с завистью провожали их. Страшно хотелось отоспаться. Были такие минуты, когда не держали ноги. Сон сваливал летчика, как только самолет заруливал на стоянку.

В полку остались две неполные эскадрильи, каждая из которых имела по восемь потрепанных Як-1. Одна под моим командованием, а другая – Павла Крюкова. Теперь нагрузка еще более возросла. Оставшемуся составу пришлось выполнять боевые задачи за весь полк.

Места наших боевых действий все больше перемещались восточнее Ростова, по Дону, где противник, форсировав реку, прорвался на Северный Кавказ. Вылетали на прикрытие наших переправ и нанесение штурмовых ударов по врагу. А в Ростове уж начались уличные бои. Это вынудило нас перебазироваться южнее, к станции Кущевской.

Прилетели туда эскадрильей после нанесения штурмового удара по переправившимся колоннам врага у станции Семикаракорской. Приземлились, зарулили на стоянку. Авиатехников и работников БАО нет. Поняли, что они еще в пути. Самолеты заряжать нечем, нет ни горючего, ни боеприпасов, ни сжатого воздуха. Находившиеся на аэродроме истребительный полк и батальон обслуживания не смогли помочь. Маленький вынужденный отдых я использовал для ознакомления с полком.

На фронт он прибыл недавно. Сформирован уже в новой организации: в составе двадцати самолетов и летчиков. Летный состав не имел боевого опыта, Руководство полка начало боевые действия вылетами групп, составленных из командиров эскадрилий, их заместителей и командиров звеньев. Многие из них в жестоких схватках с обстрелянным уже противником были сбиты или ранены. Остались в полку молодые рядовые летчики. Теперь

их некому было водить на боевые задания.

Эта практика вылетов групп, составленных из руководящего состава, отрицательно показала себя еще в начале войны. Но, как видимо, кое-кто еще не отказался от нее. Таким образом, полк оказался небоеспособным, хотя в нем было более десяти новеньких Як-1, полностью заправленных и готовых для вылета.

Командир части Белов попросил меня сводить на задание его летчиков. Чтобы не терять времени, пока заправят наши самолеты, я тут же согласился. Не зная летного состава, решил на всякий случай обезопасить этот вылет, включив опытных летчиков из своей эскадрильи. Науменко и Бережной пошли со мной в воздух как пара прикрытия.

Летим. Наша восьмерка подходит к Манычу. Группу пытались атаковать два Ме-109. Но в бой своевременно вступила прикрывающая пара Науменко. Оставшись шестеркой, мы нанесли удар по переправе и зажгли несколько автомашин на плотине и около нее.

Боезапас у нас еще был. Но я решил прекратить штурмовку. Во-первых, задача в основном выполнена. А во-вторых, встретившая нас пара «мессершмиттов» могла вызвать по радио подкрепление и атаковать при возвращении на аэродром. Надо сохранить какое-то количество боеприпасов.

Предположение оправдалось. Вскоре после отхода от Маныча я увидел заходящих в атаку «мессершмиттов». Предупредил покачиванием самолета о появлении противника. Затем энергично развернулся. К моему удивлению, за мной из группы никто не пошел. Вся пятерка «яков», сбившись, шла курсом на Кущевку. «Мессершмитты», не обращая на меня внимания, пошли в атаку на уходящих «яков».

Первый удар отбил заградительным огнем. В повторной атаке удалось в упор расстрелять ведущего четверки Ме-109. Тогда оставшаяся тройка набросилась на меня.

Отражая их натиск и нападая сам, я быстро израсходовал остатки боекомплекта, остался безоружным против трех вражеских истребителей. Теперь могла спасти только высокая техника пилотирования. Мы закружили в небе «чертово колесо».

Гитлеровские летчики, по-видимому, убедившись, что меня не сбить, а может, у них кончалось горючее, прекратили атаки, построились в группу и развернулись в северном направлении. Я тут же взял курс на аэродром.

Приземляюсь, заруливаю. Вижу, вся группа уже преспокойно меня ожидает. На КП Белов спросил:

– Ну, как слетали? Можно моих летчиков пускать на задания?

– При штурмовке действовали хорошо, но к воздушным боям не готовы. По психологическому состоянию им еще рано вступать в бой с «мессерами». Пускать на боевые задания можно лишь вперемежку с опытными летчиками.

– Может, еще разок слетаете с ними?

– Нет, не могу. У нас своя задача. Очень жаль, что у вас растеряли ведущих, – ответил я, хотя и знал, что огорчу Белова. – А вылет этот я надолго запомню.

Да и действительно, он многому научил, заставил глубоко задуматься над тем, как важно психологически сжиться всем летчикам, с которыми идешь в бой. Мы часто говорим: понять товарища, боевая спайка. Это очень важные качества в бою. Их надо воспитывать, прививать летчикам еще задолго до встречи с противником. Зарождается боевая спайка в паре, в звене, в эскадрилье. Я всегда был сторонником устойчивых боевых групп, в которых все воздушные бойцы хорошо знают и любят друг друга. Только в этом случае летчики группы будут действовать как слаженная боевая единица. Это не значит, конечно, что такие действия сдерживают порыв, творчество и инициативу. Нет. Наоборот. Вера в то, что в самом тяжелом бою никто не спрячет голову, прикроет, если надо, окрыляет, ведет к смелым действиям. Без этого не может быть победы.

Вскоре на аэродром прибыл штаб и техсостав полка, воины обслуживающего батальона. Самолеты были заряжены и готовы к боевой работе.

С утра начались активные штурмовки вражеских войск, перешедших Манычский канал. Вылетали восьмерками. Специально выделял пары для подавления зениток. Это и

обеспечивало успех, помогло избежать потерь.

В те дни мы ждали возвращения группы летчиков, которых отправили ремонтировать самолеты. Как они были нужны сейчас! Задержка беспокоила командование полка. Через несколько дней удалось выяснить, что им было отказано в приеме самолетов. Авиаремонтные мастерские, свернув свою работу, отошли на восток. Командир полка решил сам лететь туда и договориться о приемке самолетов. Но его подготовка к вылету закончилась серьезной раной. При запуске мотора на УТ-2 механик рано включил зажигание. От удара лопастью винта у майора Иванова переломило руку и он оказался в госпитале.

Сообщение об этом всех очень огорчило. Под командованием Виктора Петровича Иванова мы прошли большой и тяжелый путь. Он руководил полком с первых дней войны. Никто не пользовался у нас таким уважением, как он. Мы видели в нем старшего боевого товарища и друга.

Через несколько дней перед ужином начальник штаба объявил приказ о назначении командиром полка Заева. Выслушав его, летчики молча переглянулись. Реакция офицеров возмутила Заева, и он, глядя на нас, заявил:

– Следует запомнить, что по приказу с сегодняшнего дня я командир полка и буду наводить строгий порядок. Дальше так не будет, как было до этого.

– При Иванове в полку был порядок. Мы стали гвардейцами, – бросил я реплику.

– А с вами, Покрышкин, у меня будет отдельный разговор.

Командир ушел. Мы несколько минут молча осмысливали все происшедшее.

Вступление в должность нового командира сказалось на порядке наших боевых действий. На штурмовку наземных целей стали летать звеньями, а не поэскадрильно. Это увеличило потери. Вскоре в эскадрильях осталось по шесть самолетов. Хорошо, что летчики, получив ранения и ожоги, остались живы.

Район боевых действий перемещался восточнее Ростова. Прорыв танковых группировок противника через Дон, в районах станций Котельниковской и Цимлянской, все больше прижимал войска Южного фронта к Кавказским горам. Чтобы быть ближе к местам штурмовок, полк был вынужден перебазироваться на полевой аэродром недалеко от Кропоткина.

Первой туда прилетела наша эскадрилья. И на этот раз авиатехники и тыловая часть, перебазировавшись автотранспортом, не успели прибыть к нашему прилету. Летчики сами затолкали самолеты в капониры и около них ожидали наземный эшелон. В это время увидели на небольшой высоте идущих в направлении Кропоткина девять Ю-88.

В самолетах у нас оставалось мало горючего и боеприпасов. И все же по моей команде все быстро взлетели и атаковали девятку. Удар был неожиданным для противника. «Юнкерсы» сбросили бомбы, не доходя до цели, и пытались уйти на север. Преследуя их, мы полностью расстреляли оставшиеся снаряды и патроны и на последних каплях горючего произвели посадку. В суматохе боя никто не мог точно определить, сколько было сбито или повреждено машин противника. Главное – сорвали бомбежку вражескими самолетами железнодорожного узла, забитого эшелонами.

После приземления снова затащили истребители в капониры и замаскировали их. Без горючего и боеприпасов они представляли собой лишь мишень для вражеской авиации.

Когда же приедет наша колонна? Вышел на дорогу, пролегающую рядом с летным полем. Увидел местных жителей, поздоровался, спросил:

– Скажите, часто немецкая авиация делает налеты на город?

– Каждое утро. Как рассветает, так они тут как тут. Налетают и бомбят станцию и город. Спасибо, что вы отогнали их сегодня.

– Скоро они перестанут нахальничать, – пообещал я, продумывая вариант перехвата при утреннем налете.

Вскоре приземлилась эскадрилья Павла Крюкова, совместившая, как и мы, перебазирование со штурмовкой. Лишь в сумерки прибыли на автомашинах штаб во главе с командиром полка, технический состав и батальон обслуживания. Заправили самолеты

горючим и боеприпасами. Готовились к боевому вылету.

Докладываю командиру полка о результатах нашей штурмовки и перехвата бомбардировщиков. Высказал предложение организовать утром дежурство для перехвата вероятного налета на Кропоткин вражеских бомбардировщиков.

– Пусть этим занимается ПВО. У нас будет много своих заданий, – ответил Заев.

– Нельзя позволять противнику безнаказанно бомбить город! Рано утром задания еще не поступят и мы успеем перехватить «юнкерсы», – пытался я убедить командира. Он промолчал, сел в «эмку» и уехал. Не сказал ни да ни нет.

Я решил от своей идеи не отказываться. Посоветовался с летчиками эскадрильи. Мы остались ночевать на аэродроме, в село не поехали. Уговорить Крюкова на это дело не удалось: очень переутомились летчики. Его подразделение убыло в село на отдых.

Поужинали с техниками, расположились на чехлах под крыльями своих самолетов. Ночь теплая, отдохнули хорошо. А с рассветом, не найдя спавшего в посадках Искрина, мы с Науменко и Бережным сели в кабины, заняли первую готовность, а пара Федорова – вторую, у своих самолетов. Солнце уже начинало всходить, а противника все не было. Расстроенный, я вылез из кабины и, не снимая парашюта, лег на крыло подремать. Вдруг слышу, кричит Чувашкин:

– Товарищ командир! Летят!

Увидел группу самолетов в составе двенадцати Ю-88 и шести Ме-110. Одним махом вскочил в кабину, через секунду запустил мотор и пошел на взлет. За мной напарники. Взлетая, я смотрел на противника, берущего курс на Кропоткин, и не заметил подходившую к аэродрому вторую группу. Стремительными атаками мы сбили два бомбардировщика, заставили «юнкерсы» сбросить бомбы в поле, не долетая до города.

Преследуя уходящего противника, сбили еще два самолета и, израсходовав боекомплект, развернулись на аэродром. На пути к нам пристроилась пара Федорова. Захожу на посадку и, к своему удивлению, вижу воронки на посадочной полосе.

Пришлось садиться чуть в сторону. Уже на земле выяснилось, что по аэродрому нанесли бомбовый удар пятнадцать Ме-110. С ними и вела бой пара Федорова, сбив один самолет и не дав «мессершмиттам» произвести штурмовку прицельно. Бомбы упали на полосу и в капониры, из которых взлетала наша пятерка. По-видимому, противник заметил, из каких капониров мы вылетали на отражение бомбового удара вчера, и решил уничтожить наши самолеты на земле.

Этот вылет сорвал бомбежку города и спас наши истребители. Не организуй мы дежурство, половина оставшихся в полку самолетов была бы уничтожена. Да и итоги боя были высокими. Моя тройка сбила четыре самолета и один сожгла пара Федорова.

Собравшимся около меня летчикам объявил:

– Вылетали и вели бой мы пятеркой. Сбили пять самолетов. Все участвовали активно. Наверно, будет правильно засчитать всем по самолету.

Такое решение принял не случайно. Важно было вызвать у молодых летчиков стремление действовать в общих интересах, показать, что ценят их вклад в победу.

Вскоре на аэродром прибыли летчики эскадрильи Крюкова, а за ним подъехал и командир полка. Упреков от него мы не услышали, но и похвал тоже.

Только закатили самолеты в капониры, как на аэродром приехало несколько офицеров из дивизии во главе с командиром соединения. Окинув взглядом развороченные бомбами капониры, воронки на летном поле, командир дивизии Шевченко, он заменил Осипенко, резко спросил Заева:

– Как это понимать? Ваш аэродром бомбят, а вы сидите и ждете, когда самолеты пожгут на земле. Надеетесь на авиацию противовоздушной обороны? Так, что ли?

– Никак нет, товарищ генерал! Вылетали дежурные летчики и не дали бомбить город. Но на аэродром немцы все же сбросили бомбы, а прицельно штурмовать истребители не позволили. Воздушный бой вели только летчики полка, а из ПВО в воздухе не было ни одного самолета.

Слушая их разговор, нетрудно было представить положение командира части. Могли бы быть уничтожены самолеты полка. А на пополнение новыми в создавшейся обстановке рассчитывать не приходилось. За успешные действия против тридцати трех Ю-88 и Ме-110 командование приказало представить к награждению всех летчиков нашей пятерки.

Всю неделю авиация противника не появлялась в районе нашего базирования. Мы продолжали напряженную боевую работу. Наносили штурмовые удары по наступающим войскам врага южнее Сальска, а также по его танковым корпусам, форсировавшим Дон в районе станицы Цимлянской и продвигающимся на Ставрополь. Линия фронта все ближе подходила к Кропоткину. На аэродроме была слышна стрельба артиллерии. Полку было приказано перебазироваться восточнее Ставрополя и действовать по левому флангу наступающего противника. Наших наземных войск там было мало и на летчиков легла большая нагрузка.

Вылеты на штурмовку, зарядка самолетов горючим и боеприпасами, снова штурмовка. И так до наступления темноты. Летный состав измотался. Четырехчасовой ночной сон не восстанавливал силы. Среди тех, кто физически был слабее, наблюдалось переутомление. У некоторых летчиков снизилась реакция действия, они стали медлительными, вялыми. А это грозило потерями от зенитного огня и в воздушных боях. Надо было дать летчикам хотя бы краткосрочный отдых. Была лишь одна надежда – подменить их летным составом, улетевшим еще из Батайска на перегонку самолетов в ремонт.

Мы с Крюковым упросили Заева на такую подмену. Он дал согласие и разрешил мне слетать в Ставрополь, где, по некоторым данным, находилась наша летная группа, так и не сдавшая самолеты в авиамастерские.

Вылетели на У-2. Я сидел во второй кабине. Самолет вел штатный пилот. Обошли для безопасности Ставрополь стороной, появились над аэродромом, отделенным от города лесом. Ни людей, ни техники на летном поле не было, лишь стоял одинокий, в желтых пятнах, МиГ-3. А на земле чернели остатки сожженных И-16 и автомашин. В стороне, в лесу, поднимались клубы дыма, периодически слышались взрывы. По-видимому, горел склад авиабомб. Обстановка настораживающая. Летчик У-2 вначале не хотел садиться. Пошел на посадку лишь по моему требованию.

Идем вниз, я внимательно вглядываюсь в лес сбоку полосы и не слежу за землей. Приземлились плюхом. От грубой посадки срезало болт крепления стойки шасси к фюзеляжу. Самолет накренился. Осмотрев поломку, летчик занервничал:

– Все, нам не взлететь.

– Не паникуй! Найдем техников или сами отремонтируем.

На стоянках никого не было. Аэродром пуст. Решил пройти к горящему складу. Может быть, там кто-нибудь остался. Подошел поближе и попал под сильный взрыв бомб. Упал на землю, прикрывая руками голову. Стало ясно, что никого здесь нет.

Пришлось вернуться к У-2. Около него я увидел трех мужчин. Одеты в штатское.

– Вы знаете, куда улетела отсюда авиация?

– Нет. А зачем вы сюда сели? Ведь в городе со вчерашнего дня немцы. Улетайте скорее!

– Сейчас улетим. Помогите нам подремонтировать самолет, – попросил я.

Нашел на стоянках кусок толстой проволоки, затем мы приподняли самолет на крыло, вместо срезанного болта вставили в узлы проволоку и замотали ее вокруг стойки шасси. Так примитивно исправили шасси. Можно было лететь. Но я решил не оставлять шпаклеванный, непокрашенный МиГ-3, а сжечь его. Осмотрел самолет. Он был полностью заправлен горючим, с аккумулятором и вполне готов к вылету.

Принял решение угнать его. Дал указания летчику:

– «МиГ», кажется, исправен. Я опробую его на земле и взлечу. Если все действует нормально, то качну тебе крылом, ты тоже вылетай. Если же будут серьезные неисправности, я сяду, сожгу самолет и полечу с тобой.

– Понятно! Но сначала помогите мне запустить мотор.

Сделав все, что надо, я направился к «мигу». Уложил снятый с него чехол на сиденье вместо парашюта, сел и запустил мотор. Он работал отлично. Рев стоял над всем полем.

Вырулил на полосу, взлетел. Поставил рычаг на уборку шасси, но они не убирались: в баллоне было мало сжатого воздуха, а воздушный компрессор не работал. Лететь с неубранными шасси очень опасно. Это могло привести к перегреву мотора и его заклиниванию. Да и вынужденная посадка с выпущенными шасси грозила полным капотом самолета и гибелью, как это произошло с Костей Мироновым в начале войны.

Надо садиться и уничтожить самолет на земле. Развернулся на аэродром, У-2 там уже не было. Теперь оставалось одно: идти в полк.

Пролетая над самыми крышами домов Ставрополя, я увидел на улицах десятки танков с крестами на бортах. Вот когда мне стало по-настоящему страшно и за нашу непродуманную посадку, и за все действия на аэродроме. Только сейчас понял, какой большой опасности мы себя подвергали.

В сумерки прилетел в часть. Посадочная полоса просматривалась плохо. Заход на посадку выполнил по белому железнодорожному домику на переезде, который и раньше служил нам ориентиром. Зеленые ракеты финишера разрешили посадку.

Я уже почти выровнял самолет над землей, как вдруг в воздухе взвилась красная ракета, запрещающая посадку. Рука по привычке двинула сектор газа вперед. Но тут же быстро одумался, понимая, что на этом перегретом моторе я не смогу уйти на второй круг. Убираю газ и сажусь. Гляжу за обстановкой внимательно. В конце пробега увидел впереди, на обресе посадочной полосы, стоящие И-16. Энергичным отворотом в сторону мне удалось проскочить мимо них.

Зарулил на стоянку. Сразу же подошел Чувашкин. Он сообщил, что на наш аэродром села группа из полка Маркелова, в стоянку которого я чуть не вмазал в темноте. И это, по всей вероятности, произошло бы, если бы я после выпущенной финишером красной ракеты пошел на второй круг. Но все обошлось благополучно. Все хорошо, что хорошо кончается. Главное, я был доволен, что пригнал МиГ-3 с захваченного противником аэродрома.

Пошел в столовую на ужин. Летчики сразу же обступили меня. Всех интересовали результаты полета в Ставрополь. Рассказал о всех обстоятельствах. Павел Крюков упрекнул меня:

– Неумно поступил, Саша. Мог попасться в лапы противнику.

– Ничего! Риск – благородное дело! Кто не рискует, тот не побеждает, – попытался я оправдаться, хотя понимал, что действовал неправильно.

В конце ужина в столовую пришел пилот с У-2, с которым я летал на Ставропольский аэродром. Увидел меня, подошел. Я ждал, он скажет о преждевременном взлете до моих сигналов с воздуха.

– Да не струсил я, не гляди так, – начал он.

Оказалось, что наблюдая за мной и лесом, летчик увидел мотоциклистов противника. Они въезжали на аэродром по дороге из города. Ничего другого в этих условиях делать было нельзя. Он моментально пошел на взлет, сопровождаемый вдогон трассами из автоматов.

Угнанный самолет доставил много хлопот и технику, и мне. При перебазировании на новый аэродром, после перегонки «мига», я возвращался за своим «яком», ибо лишних летчиков в полку не было. Таким образом, на попечении у меня и Чувашкина было две машины. Технический состав был явно недоволен трофеем. При первой перегонке Чувашкин, готовя МиГ-3 к вылету, ворчал:

– Взяли вы, товарищ командир, обузу в полк. Бросить его нельзя, и в ремонт никто не берет, а возни с ним хватает.

– Самолет отремонтируют и на нем можно будет воевать, – доказывал я.

– Вот посмотрите, что получается: переходник от баллона со сжатым воздухом от «яка» не подходит к «мигу». Поэтому зарядить самолет сжатым воздухом нельзя и с трудом удастся запустить мотор.

– Сломаешь ты себе шею, Покрышкин, на этом «миге». При вынужденной посадке с

неубранными шасси на нем непременно скапотировуешь, – предупредил меня инженер полка Копылов.

– Что же можно сделать?

– А ничего, так и будем мучиться с запуском мотора, а ты рисковать при перегонках, голосуя выпущенными шасси. С твоим «мигом» получается, как в поговорке: «Не имела баба хлопот, да купила порося». Надо найти мастерские и сдать его в ремонт, – «обрадовал» меня Копылов.

При каждой перегонке «мига» техники «вспоминали» конструкторов за нестандартность самолетного оборудования. А такие опасные перелеты приходилось выполнять все чаще. Противник, форсировав Дон, продолжал наступление. Его корпуса и дивизии, обтекая правое крыло Южного фронта, рвались к нефтяным промыслам Грозного и Баку. И как стало известно позже, это открывало бы путь к выполнению авантюристического замысла Гитлера: к выходу его армий через Иран на Ирак и Индию, соединению с успешно наступающим в Африке Роммелем и с японскими милитаристами. Отступление наземных войск вынуждало наш полк часто менять аэродромы. К середине августа мы базировались уже в районе Буденновска. Севернее и восточнее простирались малонаселенные бескрайние степи, а южнее – предгорья Кавказского хребта. Главными видами боевой работы в эти августовские дни были штурмовки колонн и артиллерийских позиций, а также сопровождение бомбардировщиков Пе-2 при нанесении ими ударов по противнику. Действовали успешно, без потерь. Но в те дни у личного состава полка впервые, наверное, появилось какое-то новое чувство; мучила мысль, где же будем в дальнейшем базироваться? Ведь нас подпирал Кавказ. Всех беспокоило ожидание пополнения: мало осталось в части и самолетов, и летчиков.

После одного из вылетов эскадрильей на штурмовку, придя на аэродром, я в крутом снижении разогнал самолет и выполнил двойную восходящую бочку. Это был своеобразный доклад находящимся на земле об успешном боевом полете. Увидел на посадочной полосе двух «яков», стоящих с креном: явно подломаны шасси. Самолеты, судя по окраске коков винтов, были из другой части. Сел между ними, зарулил на стоянку.

– Кто это там наломал дров? – спросил Чувашкина.

– Летчики соседнего полка. По-видимому, были повреждены в бою.

По дороге на КП увидел сидевших у своих самолетов летчиков. Среди них сразу же узнал знакомых мне Дмитрия и Бориса Глинок. Стало ясно, что к нам перелетел полк Дзусова. Подошел, поздоровался. Но поговорить не успел. Спешил на КП доложить о результатах штурмовки. Там и спросил начальника штаба:

– Это что, к нам на помощь прилетели и сразу же начали с поломок?

– Танки их чуть было не прихватили. Поэтому вылетали на неисправных самолетах.

– Вот оно что. Вчера вечером мы с Науменко садились у них. Аэродром был недалеко от нас. Завтра танки могут быть и здесь. Надо отсюда сегодня же уходить, – с тревогой высказался я.

– Не придется. Получено распоряжение сдать самолеты в полк Дзусова и выехать в Баку на переучивание и для получения новой матчасти.

Вот так новость! Сообщение не укладывалось в сознании.

– Как же так?.. Все будут воевать, а мы в тылу будем загорать в такое время? – высказался я, скорее для себя, чем для начальника штаба.

Понимал, не раз говорил о необходимости дать летчикам возможность немного отдохнуть от непрерывной изнуряющей боевой работы. Но полностью выключиться из боевых действий в тяжелой обстановке на фронте? Ведь только недавно зачитали приказ Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина № 227, в котором прозвучало требование – «Ни шагу назад!». Нет, все это не укладывалось в сознании.

В раздумье вернулся на стоянку к «яку». Около него, раскрыв капоты, проверяли мотор техники соседнего полка. Увидев меня, Чувашкин радостно произнес:

– Все, товарищ командир, самолет сдал! Теперь и наша очередь отдохнуть.

– Чему радуешься?.. Все будут воевать, а мы будем отдыхать, – упрекнул я его.

Мне не понравилась неподдельная радость Чувашкина, хотя я понимал, что упрекать его не следовало. Он настоящий боец. Но за последние дни очень устал, измотался до предела, как и весь личный состав полка. Да и не мудрено: техник обслуживал с рассвета до темноты боевые вылеты, а ночами ремонтировал поврежденные самолеты. А разве отбросишь бомбежки вражеской авиации, налеты на аэродром?.. Чувашкин был одним из многих тысяч тех людей, которые ковали нашу победу, безотказно трудились и рисковали жизнью для ее достижения.

К вечеру все самолеты были переданы в полк И. М. Дзусова, кроме «мига», который я перегнал из-под Ставрополя. Пытался сам уговорить командира полка. Дзусов категорически ответил:

– Наш полк боевой, а не ремонтные мастерские. Неисправный самолет, да еще не подходящий по типу, принимать не будем.

Понял, что предстоит и дальше гнать его в тыл для сдачи где-либо в пути.

Около командного пункта построили летчиков и техников. Командир зачитал приказ о сдаче самолетов и порядке переезда в Баку. Мне и Крюкову дал указание подобрать летный состав для перегонки сданных самолетов на новое место базирования полка И. М. Дзусова.

Я знал, что если для этого выделить рядовых летчиков, не имеющих еще гвардейского звания, то они уже не возвратятся к нам. Их тут же оставят в новой части. Поэтому мы включили в этот список себя и командиров звеньев: гвардейцев в другие полки не переводят. Дзусов категорически возразил против такого решения:

– Зачем мне нужны командиры эскадрилий и звеньев? У меня и своих хватает. Пусть самолеты перегоняют рядовые летчики.

– Вы что же, в придачу к самолетам хотите получить себе и боевых летчиков? – ответил я. – Они нужны в полку.

Командир нашего полка слушал разговор молча. Но было видно, что он недоволен моим поведением, не разделяет моих опасений. А я был уверен, что поступил разумно. И дело, конечно, не в том, что я защищал «частный интерес». В наших подразделениях уже сложился стойкий и сплоченный боевой коллектив, выработалась привычка друг к другу. В бою мы научились понимать напарников без слов. Этим во многом обеспечивался успех сражений. Разве разумно разрушать такую боевую семью?

День этот начался для нас необычно. Поступила команда погрузить имущество на машины. Личный состав готовился к переезду. В сознании не укладывалось, что мы отправляемся в тыл. Было даже как-то не по себе без боевых вылетов. Аэродром опустел после отлета полка И. М. Дзусова. На стоянке в одиночестве стоял в желтой шпаклевке МиГ-3. Его оставили на мое попечение. Надо было перегонять его в мастерские на ремонт.

Лететь я должен был в Беслан, где, по полученным данным, находилась ремонтная группа полка, но команда поступила поздно, сгущались сумерки и мне была назначена посадка для ночевки на аэродроме у станицы Советской. Здесь я и приземлился.

Заруливаю. Вижу, ко мне направляется «эмка». К моему удивлению, на крыло самолета поднялся сам Дзусов. Присмотревшись ко мне, он с усмешкой сказал:

– А-а, старый знакомый! На своем неразлучном прилетел!

– Вы же не приняли его, а оставлять противнику было бы преступлением. Товарищ подполковник! Вы извините меня за то, что не согласился выделить вам летчиков для перегонки самолетов.

– Молодец, что заступился за них. Они, конечно, не вернулись бы к вам. Чувствуется, что в вашем полку нет настоящего хозяина, который бы дорожил своими людьми. Заруливай свой самолет и размещайся с нашими, – дал указание Дзусов и уехал.

Короткий разговор, несколько минут общения вызвали у меня глубокую симпатию к этому командиру. Я еще не ведал о том, что придется долго воевать под командованием Ибрагима Магомедовича Дзусова.

Рано утром ушел в воздух. На моем самолете не действовали тормоза. Я учел это при

посадке. На работающем моторе приземлился в самом начале полосы. На пробеге бросал самолет зигзагами. Едва остановил его в самом конце летного поля, чуть не упершись винтом в препятствие. Рулю к стоянке и вижу левее летного поля разбитый МиГ-3. Я сразу же узнал в нем самолет нашего полка. Камуфляжная окраска на нем была особая. Этот «миг» называли «зеброй». «Кто-то из наших летчиков...», – подумал я с тревогой.

На стоянке подошел к техникам:

– Кто разбился?

– Супрун... После взлета на наборе отказал мотор. При развороте самолет сорвался в штопор. Супрун погиб. А сидящий за бронеспинкой инженер Копылов отделался ушибами, – поведали мне трагедию техники.

Я стоял какое-то мгновение молча, потрясенный гибелью замечательного летчика. Провоевал почти год, сбил полдесятка вражеских самолетов. До слез обидно, когда боевые друзья гибнут в катастрофе.

– Когда это случилось?

– Сегодня утром. Похороны намечены вечером, – сообщил А. Камоса.

– Похороны надо отложить на завтра. Прибудет весь полк, и похороним его торжественно. Займись этим вопросом, – попросил я Камосу и приказал Чувашкину все сделать, но сдать «миг» здесь. Разбитый самолет, гибель Супруна – все это крепко подействовало на меня. «Тащусь я на этой развалине. Тормозов нет, все на пределе. Запросто могу повторить печальную историю друга», – подумал я. Решил не испытывать дальше свою судьбу в предгорьях Кавказа.

Простился с Супруном в морге. Долго потом сидел на скамейке, не мог прийти в себя. Вечером направился в летную столовую на ужин. Там увидел наших летчиков. Те сидели молча, меня не заметили. Подошел.

– Вы что такие подавленные?

– А мы, Саша, устроили поминки по Супруну, – ответил Камоса.

– Плохо. Степану этим не поможешь. Завтра его похороним, как и положено, с почестями.

– По приказанию Воронцова уже похоронили Степана.

– Я же просил подождать до прибытия всего полка...

– Спроси об этом Воронцова. Вон он сидит, – указал Камоса на столик в углу столовой.

Подойдя к Воронцову, не сдержал возмущения. Душу жгла обида. Конечно, Супрун заслужил, чтобы весь полк проводил его в последний путь.

Утром прибыл наземный эшелон. Личный состав нашей части возложил букеты цветов на могилу Супруна.

В тот день и позднее, когда прошла свежая боль утраты, не раз думал о решении Воронцова. Наверное, он боялся, что похороны выбьют летчиков из колеи, повлияют на настрой. Глубокая ошибка. В годы войны мы теряли боевых друзей. Гибли боевые летчики и в жарких схватках, и под бомбежками, и в катастрофах. Это боевые потери. И все мы относились к этому с пониманием, знали – жизнь отдана в борьбе за победу. Воздавая дань погибшим, летчики сохраняли в памяти друзей, мстили за них. Мысленно они были с нами, умножая нашу силу, наши боевые возможности.

Группа Камосы готовилась к перегонке самолетов в Махачкалу. Я попросил его выделить и мне машину, чтобы лететь замыкающим группы.

– Бери «яка», которого гнал в ремонт Воронцов. Он хорошо отдохнул, пока вы сражались в степях Дона и в предгорьях Кавказа. Пусть сейчас потрясется на автомашине, – посоветовал он.

Через час легли на маршрут. Я шел замыкающим группы. Не долетев до Гудермеса, у одного из «яков» отказал мотор. Летчик пошел на вынужденную посадку. Я сразу же вышел вперед, помог ему выбрать площадку. После приземления летчик, встав на сиденье в кабине, помахал мне рукой, показал в сторону Махачкалы. Я понял, что у него с посадкой все нормально.

Группу догнал над промежуточным аэродромом. Самолеты, растянувшись друг за другом, ходили по кругу, но садиться было некуда. На земле двигались тракторы с валками и укатывали полевою посадочную полосу. Надо было что-то делать. Горючее кончится, и летчики начнут садиться где попало. Рискнул и приземлил машину в нескошенный посев, рядом с тракторами. Выскочив из самолета, спросил у трактористов:

– Где тут ближайший аэродром?

– Здесь аэродром только строится, и садиться сюда нельзя, а где другие, не знаем, – услышал в ответ.

Решаю лететь в Махачкалу. Взлетел, покачиванием самолета с крыла на крыло пристроил к себе группу и довел до Махачкалы. Лишь А. Камоса не дошел, израсходовав полностью горючее, сел с убранными шасси около строящегося аэродрома, незначительно повредив самолет.

Сдав на авиаремонтный завод свои самолеты и устроившись с размещением, в военкомате узнали адрес В. П. Карповича, он долечивался дома после ранения. Нагрязнули к нему, Карпович искренне обрадовался, но чувствовалась у него, особенно у супруги, какая-то напряженность.

– Ты что-то не рад боевым друзьям? – откровенно спросил у Карповича.

– Ну что ты говоришь? Мы с женой рады, что не забыли. Но пойми правильно, мы сейчас в растерянности: нечем вас угостить. В тылу весь народ живет трудно, продовольствие по карточкам. И сейчас в затруднительном положении с продуктами, – стеснительно сообщил он.

– Ну, разве это серьезный вопрос? Сейчас сходим и купим, что надо. Деньги есть, – успокоили Карповича и отправились по магазинам.

Без продуктовых карточек нам, конечно, ничего не удалось купить. В магазине, где обслуживались доноры, долго уговаривали девушек отпустить нам несколько бутылок шампанского.

– Собираемся отметить встречу с раненым на фронте другом, вы нас должны понять, – дружно убеждали продавщиц.

Ушли мы из магазина с шампанским. А продукты пришлось покупать на базаре. За каждый килограмм хлеба или мяса спекулянты прямо «драли шкуру». Так оставили деньги, выплаченные нам за несколько сбитых «юнкерсов» и «мессершмиттов».

После этого похода веселое настроение быстро улетучилось. Мы впервые увидели, как трудно живется в тылу. Захотелось скорее добраться до места нашего назначения, получить новые самолеты и снова вернуться на фронт, уничтожать ненавистного врага, принесшего столько несчастья на нашу землю.

Товарищеский ужин в семье Карповича все-таки состоялся. Пожелав ему скорого выздоровления, мы вскоре ушли на аэродром.

Через пару дней прибыл полк. Нашу группу включили в его состав. Для переезда в Баку эскадрилье выделили потрепанный ЗИС. Летчики кое-как устроились в кузове. Старшим к нам был назначен комиссар полка Михаил Акимович Погребной.

Этот переезд в Баку едва не закончился трагически. После ночевки в Дербенте путь отклонился в горы, а оттуда выехали к морю через горный перевал.

У водителя практики езды по горным дорогам не было. Сказывалась и неисправность тормозов. Шофер, не учитывая рельефа, разгонял машину и резко тормозил на поворотах, переключая коробку скоростей. Семилетний опыт управления автомашиной насторожил меня. Такая поездка в горах могла привести к тяжелым последствиям.

Находясь в кузове, я внимательно наблюдал через заднее стекло кабины за действиями шофера. Автомашина на спуске с перевала, идя под уклон, все больше набирала скорость. Впереди вырисовывался выступ горы и поворот вправо, а левее – глубокое ущелье с речкой.

Шофер стал торопливо переключать рычаг коробки скоростей на торможение. Ничего у него не получалось. Тогда, бросив рычаг, он обеими руками вцепился в руль. Обстановка назревала катастрофическая. Надо немедленно покинуть машину.

– Прыгайте! Всем немедленно прыгать! – подал я команду и выбросился на склон.

За мной сразу же покинули кузов летчики, за ними Погребной и шофер. Через десяток метров автомашина, переворачиваясь, полетела в ущелье. В пропасть упали все наши вещички, бочки с горючим и яблоки, купленные в горах. Гармошка Искрина, расстегнувшись, издала жалобный прощальный звук и скрылась в глубине ущелья.

Спасение, картина переворачивающейся и падающей в пропасть автомашины, звук гармошки вызвали у сидящих на дороге летчиков совсем неожиданную реакцию. Охая и потирая ушибленные места, все вдруг громко захохотали. Это был смех сквозь слезы. Затем поднялись и стали помогать тем, кто пострадал более серьезно.

Подъехавшая легковая автомашина забрала троих с переломами и спустилась к морю, к госпиталю. Оттуда была направлена полуторка и отвезла нас к врачам. Надо было осмотреть всех, нет ли скрытых травм. Там мы и заночевали.

На следующее утро пошел навестить госпитализированных. М. А. Погребной лежал с забинтованной грудью – у него было сломано два ребра. А. Федоров и В. Шульга отделались легкими повреждениями. Погребной очень обрадовался, услышав, что все живы.

Выхожу из госпиталя, вижу, стоит крупный представительный человек. Очень знакомой показалась мне фигура. Подойдя ближе, узнал Фадеева.

Обнялись. Долго хлопали друг друга ладонями по плечам.

– Вадим! Как ты оказался здесь?

– Судьба, Саша! Лечился после ранения. Завтра направляюсь в Баку, в какой-то запасной полк.

– Знаешь что, Вадим. Мы тоже едем в Баку на перевооружение. Вступай в наш полк. Тебя мы знаем, ты знаком с нашими летчиками. А так попадешь неизвестно к кому.

– Согласен! Будем вместе воевать. Можешь быть спокоен – не подведу. Приеду в Баку и найду ваш полк. А у тебя что с рукой? Почему забинтована?

Я рассказал Вадиму о происшествии на дороге. Мы договорились, как найти друг друга в Баку.

Нашу часть разместили в городке запасного авиаполка под Баку. Ознакомившись с обстановкой, поняли, что все планы о скором получении самолетов и возвращении на фронт рухнули. Перспектива была нерадостная – предстояло ожидать боевую технику. Впереди на очереди было несколько «безлошадных» полков, прибывших сюда раньше нас. Они поочередно переучивались с И-16 и «чаек» на Як-1.

Этот вынужденный и продолжительный отрыв от боевых действий обернулся полными драматизма и тяжелыми переживаниями в моей судьбе. Пока комиссар части находился на лечении, руководители полка, пользуясь властью, решили вспомнить старые споры и фактически свести счеты. Они отозвали представление на меня о присвоении звания Героя Советского Союза, приняли и другие меры. Вскоре доверительно меня предупредили:

– Александр Иванович, на вас заведено дело по обвинению в нарушении наставлений и инструкций по действиям истребителей. На собрании вы сознайтесь в своих ошибках и пообещайте больше этого не допускать. Тогда отделаетесь выговором. А то ведь может быть и хуже...

Признаться, я и не думал раскаиваться в ошибках, которых не совершал.

– Какое же это преступление? Я исходил из опыта боевых действий, применял сам и учил летчиков воевать тактически по-новому, а не по устаревшим довоенным документам. Отказываться я не буду. Уверен, коммунисты полка меня поддержат!

Сообщение меня взбудоражило. Обратиться за помощью было не к кому: М. А. Погребной в госпитале, а знающие и уважающие меня командиры – на фронте.

Гроза сгущалась с каждым днем. Мне сообщили, что я, решением Заева и Воронцова, без собрания коммунистов исключен из партии и выведен из штатного состава полка. Состояние было подавленное. Потом решил взять себя в руки. Ко мне пришла уверенность, что все встанет на свои места. Самое главное сейчас – готовиться к будущим боям. И я, уходя к морю, стал более углубленно обдумывать тактику истребителей. Осмысливая свой

боевой опыт и опыт других летчиков, продумывал новые приемы ведения боевых действий истребителей, которые бы позволили более эффективно уничтожать врага в воздухе и на земле.

Понимая, что у меня осталось мало времени, решил отказаться от текстуального изложения и изображал тактические приемы поиска противника, построение боевых порядков групп истребителей, ведение боя графически, на схемах, с краткими пояснениями. С каждым днем мой альбом заполнялся. Вырисовывались новые тактические формы ведения боя, в успешном применении которых я был уверен.

Сказать по правде, иногда охватывали сомнения: зачем я все это разрабатываю? Удастся ли использовать результаты моей работы в боях? Но сознание, что тактические разработки пригодятся моим друзьям, летчикам эскадрильи и полка, помогало преодолеть тяжелые мысли.

Впрочем, для сомнений причины были. Летчики эскадрильи приходили ко мне на берег в свободные вечера. Мы обсуждали тактические наметки. От них я также узнавал о делах в полку. Они сообщили, что их допрашивали о возможном негативном моем поведении в боях. Угроза все более нарастала. Но назревавшие события резко остановило вышестоящее командование.

Неожиданно полк был включен в состав истребительной дивизии, прибывшей с фронта на переучивание и доукомплектование. Наша часть железнодорожным транспортом перебазировалась под Махачкалу. Меня же решили оставить в запасном полку. Но его командир разрешил мне убыть со своей частью.

Принимал полк командир дивизии, знавший наших летчиков еще по боям в Молдавии. Он поинтересовался:

- А где ваш командир эскадрильи Покрышкин? Почему его нет в строю?
- Он исключен из состава полка и находится под следствием за нарушение инструкции истребительной авиации.
- Что-то непонятно! Я знал его как настоящего летчика-истребителя. С этим вопросом надо разобраться.
- Покрышкин приехал вместе с нами! – выкрикнул кто-то из стоящих в строю летчиков.
- Найдите и вызовите сюда! – приказал командир дивизии. Я в это время был в казарме. Вызов подействовал, как удар грома, «Все! Сейчас отправят обратно в запасной полк», – подумал я, идя представляться командиру дивизии.
- Докладывайте, что натворили? – спросил он меня.
- Ничего преступного я не сделал. Обвинение предъявлено незаслуженно. А о причине – спросите у командира полка.

– Пойдем со мной в политотдел. Там разберемся, – предложил комиссар дивизии.

Он подробно выслушал меня, приказал все изложить в объяснительной записке.

Вечером состоялось партийное собрание полка. Присутствовал комиссар дивизии. Коммунисты обсудили обстоятельства дела и оправдали меня, отметили, что прежнее решение об отстранении меня от должности было принято незаслуженно, как и исключение из членов партии.

Через несколько дней командующий воздушной армией генерал Н. Ф. Науменко лично побеседовал со мной. Ознакомившись с обстоятельствами, в которых я оказался, он приказал прекратить всякие дела и назначил меня заместителем командира полка.

Когда возвратился в часть, меня вызвал Заев. Дружеским тоном заявил:

– Вы назначены ко мне заместителем. Приступайте к работе по переучиванию летчиков полка.

– Заместителем у вас я быть не могу. Прошу назначить меня командиром эскадрильи, которой сейчас командует Фигичев. А его возьмите к себе замом. Он стал Героем Советского Союза. Достоин этой должности. Мне надо больше летать и драться с фашистами. Это для меня сейчас главное, – твердо заявил я.

– Ну, как хочешь. Если так решил, то я попрошу изменить приказ. Давай забудем все наши неприятности. Будем жить по поговорке: «Кто старое помянет, тому глаз вон». Согласен?

– Несправедливость не забывается. Разрешите идти?

Теперь я был еще более уверен в себе. Принял эскадрилью, с жадностью окунулся в обучение летчиков новой тактике. Тактические занятия проводил по своим разработкам. Действия летчиков в боевом вылете отрабатывали заранее с применением моделей самолетов. Для меня это был горячий плодотворный период. Окружали верные друзья – Фадеев, Федоров, Искрин. Я имел прямую возможность со своими единомышленниками на практике проводить многие задумки, отточить и отшлифовать тактические приемы, смело поэкспериментировать, сначала на земле, а затем и в воздухе.

Все помыслы были нацелены к одному – подготовить эскадрилью к грядущим боям. Мы жадно следили за сообщениями с фронта – и в печати, и в официальных документах. Обсуждали действия истребителей, тактику гитлеровских асов.

Когда узнал, что наша промышленность стала выпускать истребители с бортовыми радиостанциями, решил не ждать специальных указаний. Собрал летчиков, сказал, что начнем готовиться к этому сразу же. Фронт не дает времени. Изучил документы, стал проводить занятия. Большое внимание уделял отработке радиообмена в полете. Все лишнее – засоряющие эфир разговоры, информации в приказах командиров групп – решительно исключил. Добивался короткого и четкого радиообмена. Летчикам внушал, что каждое лишнее слово по радио отнимает ценное время от действий в бою и может привести к неоправданной гибели.

В учебных полетах большое внимание уделял овладению пилотированием самолета в усложненных условиях. Используя нахождение в приморской горной местности, провозил молодых летчиков на учебно-тренировочном самолете Як-7 на отработку навыков летать в ущельях между гор, осваивали бреющий полет над Каспийским морем, учил смело пилотировать самолет на малой высоте.

Тренировочные полеты с раннего утра до позднего вечера, постоянное общение с летно-техническим составом отвлекали от тяжелых воспоминаний, заглушали горечь обиды. Личные переживания в тот тяжелый период меркли перед событиями, которые складывались на фронте. Противник упорно рвался к нефтепромыслам Грозного и Баку, стремясь захватить их и лишить нашу армию и страну нефти. В этом гитлеровское командование видело возможность победы. Однако планы фашистов не оправдались.

Большой радостью для нас было сообщение о срыве наступления врага на Грозный в конце октября, а также о разгроме танковой группировки под Орджоникидзе в начале ноября. Мы слушали эту информацию, особенно об успешных действиях авиации нашей воздушной армии, и завидовали тем, кто отличился в этих сражениях, сокрушались о нашем затянувшемся пребывании в тылу.

Безмерное ликование у личного состава полка вызвало сообщение об успешном окружении немецко-фашистских армий под Сталинградом. Стремительные наступательные действия наших фронтов и успешное уничтожение окруженных вражеских войск у Волги еще сильнее укрепляли веру в неминуемый разгром врага, в нашу победу. Летчики полка прилагали все силы к тому, чтобы ускоренно освоить Як-1, быстрее убыть на фронт и лично участвовать в боях с противником.

В эти дни радостных событий на фронтах и еще не забытых переживаний у меня произошла встреча с девушкой, пришла настоящая любовь. Она перевернула мои взгляды на влияние семьи в становлении летчика и на его способности в боях с врагом. Не скрою, раньше я считал, что во время войны у летчика не может быть так называемой личной жизни.

Взаимное стремление к встречам после полетов и боев у нас с Машей, фельдшером из санбата, становилось все сильнее. Серьезность наших взаимоотношений не мог не заметить Вадим Фадеев. Однажды у нас с ним состоялся серьезный разговор.

– Саша, ты что, решил создать семью?
– Да, Вадим. У нас с Машей настоящие чувства Друг к другу, и мы хотим быть вместе, на всю жизнь.

– Когда же свадьба? Решайте! Я как ваш друг постараюсь помочь организовать ее.
– Не спеши. Нужно время, чтобы проверить серьезность наших чувств, взаимную верность.

– А ты не думал, что можешь погибнуть и оставить ее вдовой?
– Нет, Вадим! Сейчас я как никогда уверен в боевом опыте. Сбить меня не так-то просто!

Говоря об этом, верил в себя. Более четырехсот боевых вылетов, около двенадцати засчитанных и несколько незасчитанных сбитых вражеских самолетов научили воевать. Конечно, война есть война. Можно и погибнуть...

Счастливых дней у нас с Марией оказалось немного. Их батальон срочно убыл на другой фронт, под Миллерово. Мы успели только попрощаться и договорились ждать друг друга. Нас тоже не задержали под Махачкалой. Перебросили в запасной полк, базирующийся западнее Баку. Мы должны были перевооружаться на американские истребители P-39 «аэрокобра», получаемые по ленд-лизу через Иран.

После прибытия в третий уже по счету запасной авиаполк, разместив эскадрилью в общежитие, я направился на аэродром посмотреть на новую материальную часть. У стоянки самолетов увидел подполковника Дзусова.

– Что, пришел посмотреть на американскую технику?
– Точно, товарищ командир полка! Нам приказано переучиваться на «аэрокобры».
– Значит, на смену нам. Мы уже закончили перевооружение и завтра улетаем на Кубань.

– Как «аэрокобры», стоящие истребители? – поинтересовался я у Дзусова.
– Самолет хороший. По скорости не уступает «мессершмиттам» и имеет сильное вооружение. Воевать на нем можно, – обрадовал меня Ибрагим Магометович. – Иди к моему самолету и познакомься с ним.

«Аэрокобра» мне понравилась своими формами и, главным образом, мощным вооружением. Сбивать вражеские самолеты было чем – пушка калибра 37 миллиметров, два крупнокалиберных скорострельных пулемета и четыре пулемета нормального калибра по тысяче выстрелов в минуту каждый. Мое настроение не испортилось и после предупреждения летчиков об опасной особенности самолета срываться в штопор из-за задней центровки. В этом недостатке пришлось убедиться воочию на следующий день.

Перед отлетом на фронт штурман полка выполнял сложный пилотаж на малой высоте. Самолет неожиданно сорвался в штопор. Высоты для вывода не хватило, и «аэрокобра» врезалась в землю.

Глядя на дымящуюся воронку, в которой догорали обломки самолета, я подумал, что «аэрокобра» не прощает ошибок в пилотировании. Эта катастрофа подтвердила мнение американских летчиков. Они боялись «аэрокобры» и неохотно воевали на ней.

Думая об этом, я решил досконально изучить особенности истребителя и снять появившиеся у меня и у летчиков нашей части опасения. На этом самолете нам придется воевать, а недоверие к боевой технике снижает активность. Может привести к неоправданным потерям.

За короткий срок летчики изучили матчасть. Затем мы приступили к полетам. У меня, летавшего ранее на таких строгих самолетах, как И-16 и МиГ-3, переучивание на «аэрокобру» не вызвало особых затруднений. Быстро овладел пилотированием самолета на пределе его возможностей. Вскоре почувствовал, что этот истребитель стал как бы частью моего тела и моего летного мышления. Летчикам эскадрильи прививал уверенность в пилотировании самолета, снимая с них навязчивую боязнь, оставшуюся от катастрофы штурмана дзусовского полка. В тренировочных полетах добивался у летчиков высокой координации движений рулями самолета. А это одна из гарантий от срыва в штопор.

Энергичный пилотаж, полеты в усложненных метеорологических условиях стали обязательными в летной подготовке: учил тому, что необходимо в боевых условиях. Твердая, железная последовательность, постепенное усложнение программ обеспечили переучивание без летных происшествий. Вскоре мы были полностью подготовлены для ведения боевых действий. Летчики подразделения перегнали машины для полка из Ирана.

Начинался новый этап в боевой деятельности полка. Летный состав был высоко подготовлен в морально-психологическом отношении. Безграничный патриотизм, готовность к защите своего социалистического Отечества сочетались с полным овладением боевым самолетом, умением на пределе использовать все его пилотажные и огневые возможности.

В эти дни я часто мысленно возвращался к тяжелым неделям начала Великой Отечественной войны. В сорок первом году мы не успели переучиться на МиГ-3. Осваивали его в ходе боев. За это заплатили кровью. Погибли в жестоких схватках многие боевые друзья. Сейчас другое дело. Уверенность в овладении боевым самолетом пополнилась знанием совершенной тактики истребителей. Пилоты овладели приемами современного боя, разработанными на опыте прошедших боевых действий. Летный состав физически отдохнул, окреп и был готов к сражениям в небе.

Я сожалел лишь о том, что не пришлось провести учебные бои с летчиками на других типах истребителей. Это позволило бы практически проверить боевые качества своего самолета и разработанные мной приемы ведения боя.

Однако такой случай вскоре представился.

Накануне нашего перелета на фронт нам приказали вылетать в Тбилиси – мне на своем самолете, а летчику Сапожникову из соседнего полка на «Спитфайре». На аэродроме к нам подъехал автомобиль. Из него вышел крупный мужчина в кожаном реглане.

– Я директор авиазавода, – представился он. – Вас вызвали сюда для проведения показательных воздушных боев с новым истребителем, облегченным ЛаГГ-3. Мы считаем, что эти машины не хуже, а лучше многих иностранных. Скоро подойдет командование авиации фронта и Черноморских ВВС, и мы начнем полеты.

– А что конкретно мы должны делать? – спросил я у директора.

– Вы будете вылетать в паре с «лаггами» и проводить учебный воздушный бой. О порядке вылетов вас проинструктирует начальник испытательной летной группы завода.

Директор уехал. Мы прилегли под крылом боевой машины, невольно прислушались к разговорам техников. Они заправляли горючим наши самолеты.

– Вот сейчас летчики-испытатели покажут, как надо воевать, – услышали мы.

– Саша, слышишь, что нам пророчат техники? – нарушил молчание Сапожников.

– Слышу! Это уже касается лично нас. Жаль позорить «лагга», но придется показать, что такое воздушный бой и как надо драться.

В это время приземлились два «лагга» – наши «противники». Проработали полетное задание и стали ждать вылета. Условия боя были непростыми. Наши «противники» должны были идти у нас с Сапожниковым на пеленге ведомыми. Таким образом, еще до начала боя на виражах они имели выгодные позиции. Но хозяева так решили и спорить мы не стали. Выход надо было искать в ходе боя.

Приехало руководство. В первой паре взлетел я. Набрал установленную высоту и покачиванием крыльев дал команду начинать бой на горизонтальных маневрах. Энергично ввел свой самолет в вираж и, подпустив на безопасную дистанцию «лагг», сделал неожиданно бочку со снижением. ЛаГГ-3 проскочил надо мной. Я тут же пристроился ему в хвост и взял в прицел. Сколько «лагг» ни крутился, я не выпустил его из прицела. Прошло несколько минут. Результат был очевиден.

Посмотрим, как будет вести себя противник на вертикалях. Бросил свой самолет в крутое пикирование и, разогнав скорость, ушел на горку. В верхней точке положил самолет на крыло. «Лягг» шел ниже в боевом развороте. Мне не стоило большого труда зайти ему в хвост и вписать его в прицел, парируя все попытки «противника» уйти из-под удара.

Сапожников также выиграл бой на виражах. На вертикальных маневрах бой в его паре прошел на равных.

При скоростном пролете над аэродромом, после разгона на пикировании, ЛаГГ-3 неотрывно шел рядом со мной, а «Спитфайр», имеющий худшие пикирующие свойства, значительно приотстал от нас.

Начальство уехало. За ним уехал и директор завода. Все прошло не так, как он задумал. Директор даже не поблагодарил нас за труд. Подошел лишь инженер завода. Он был явно расстроен.

– Ну, что, инженер, пригорюнился? И на хорошем самолете надо уметь вести бой, – пытался успокоить его. – Ваш «лагг» неплохой самолет. Но вооружение на нем слабовато.

– Ничего!.. Мы сейчас приступаем к производству нового самолета, Ла-5. Ставим мощный звездообразный мотор и две пушки. Он покажет себя в боях.

– Дай бог! Будет нам на чем гонять «мессеров», Давайте его быстрее в войска.

Мне потом не раз приходилось слышать отзывы и самому летать на ЛаГГ-3 и Ла-5. В боях они показали себя неплохо. По многим качествам Ла-5 превосходил лучшие гитлеровские машины. Но многое значила подготовка летчика. Можно проиграть схватку и на хорошей технике. Думаю, что показательной бой не дал возможности выявить все качества истребителя. За штурвалами сидели летчики, имеющие далеко не одинаковые показатели: испытатели и фронтовики, имеющие боевой опыт. Диапазон их подготовки был далеко не идентичен. Но этот учебный бой подтвердил нашу готовность к предстоящим встречам с реальным противником.

Кубань: дерзость, новаторство

Разгром фашистских армий в битве под Сталинградом, на Среднем Дону и стремительное продвижение наших войск на Ростов создали угрозу окружения вражеской группировки на Северном Кавказе. Стремясь избежать нового «котла», противник под натиском войск Северо-Кавказского фронта поспешно отступал, неся большие потери в боевой технике и личном составе.

Отходящая 17-я немецкая армия и часть соединений когда-то грозной 1-й танковой армии не успели через Ростов прорваться на запад и отошли на Таманский полуостров. Здесь закрепились. Место было удобное. Разлившаяся Кубань и непреодолимые плавни, заросшие камышом, с многочисленными болотами Кубано-Приазовской низменности, Черное море создали естественную преграду перед Таманским плацдармом. Противник здесь создал развитую в инженерном отношении глубокую оборонительную полосу, названную Голубой линией.

Гитлеровцы стремились удержать Таманский плацдарм, рассчитывая использовать его для нового наступления на Кавказ, а также с целью предотвратить выход советских войск к Крыму.

Затишье боевых действий весной 1943 года позволило противнику сосредоточить в Крыму и на Таманском полуострове мощную группировку авиации. Наша авиация в этом районе имела на вооружении около шестисот самолетов. При этом значительная часть их была устаревших типов. Усиление нашей авиационной группировки задерживалось: медленно подсыхали грунтовые аэродромы. По плану сосредоточения одним из первых перебрасывался на Кубань и наш полк. Мы уже закончили переучивание на новую технику и были готовы к ведению боевых действий.

Высокая морально-политическая, тактическая и техническая подготовка летного состава, без сомнения, обеспечивала успешные действия в сложной воздушной обстановке. Летчики и техники понимали, что предстоящее воздушное сражение потребует от каждого огромного напряжения, решительности, смелости, и были готовы к новым жарким боям. С

особым нетерпением готовились к ним те, кто испытал тяжесть отступления. Почти два года мы с горечью в душе оставляли свои аэродромы и перелетали на другие, расположенные восточнее. Теперь идем на запад.

Эскадрилья парами быстро взлетела с промежуточного аэродрома и построилась правым пеленгом, с превышением пар самолетов между собой. Образовался боевой порядок «этажерка». Встали на курс и пошли в южном направлении на новый аэродром. Вскоре впереди на горизонте показалось Черное море. Над побережьем довернули вдоль берега на северо-запад. Слева – бескрайняя и пустынная синь воды. Лишь вблизи берега видны небольшие корабли. Их хорошо заметно по белому бурунному следу.

Справа по маршруту – Главный Кавказский хребет. Блестят под лучами солнца снежные вершины, среди которых величественно возвышается Эльбрус. Горы Кавказа напомнили мне о боях прошлого лета. Полк действовал тогда против войск 1-й и 4-й танковых армий, наступавших на Сталинград и Грозный. Потом в памяти всплыли тяжелые схватки в небе Молдавии и Украины. Страшное было время. Не хватало самолетов, особенно новых, да и боевого опыта не было. Отступление, гибель друзей в тяжелых сражениях с сильным и опытным врагом угнетали нас, вызывали ненависть к фашистским захватчикам. В то время редко кто из боевых летчиков верил, что дойдет до конца войны. Но каждый был твердо уверен в нашей победе над фашизмом.

Группа подходит к району, где возможно появление противника. С воспоминаниями надо было кончать, сосредоточить внимание на поиске воздушного противника. Осматривая свой сектор, я периодически обозревал все воздушное пространство вокруг нашей эскадрильи. Радовало, что четко выдерживается боевой порядок в группе. Сколько труда вложено в обучение летчиков новой тактике, сколько я имел неприятностей в борьбе с теми, кто стремился готовить воздушных бойцов по старинке. Вот ведь парадокс: тот, кто лично не летал на боевые задания, требовал строго выполнять устаревшие инструкции. Теперь все это позади. Воевать будем так, как требует современный бой. Мы готовы к этому. Я был уверен, что враг испытает силу наших ударов, был убежден в том, что новые тактические приемы, новые формы построения боевых порядков оправдаются в воздушных схватках.

Уверен был и в боевых друзьях. Одни уже испытаны в сражениях, другие надежно подготовлены к ним, рвутся на задания. Им передан опыт возмужавших в битвах бойцов. Они не должны чувствовать себя беспомощными новичками, увидев самолеты врага. Поведут их в бой опытные фронтовые летчики.

Одно беспокоило меня. Сомнение вызывал назначенный, вопреки моим возражениям, заместителем командира эскадрильи капитан Паскеев. С самого начала войны он проявлял боязливость в боях. На Северном Кавказе при штурмовке группой автоколонны его самолет был подожжен зениткой. Летчик получил небольшие ожоги, но удачно выбросился с парашютом. Мне казалось, что в этом бою он получил тяжелую психическую травму. Неудача надломила его. По-видимому, инстинкт самосохранения довлел над летчиком, и он не мог совладать с собой при встрече с противником. Это был серьезный изъян. Он грозил не только ему. Ведь заместителю командира эскадрильи приходится водить группы на боевые задания. У меня не было твердой веры в этого офицера.

Позади остались скрытые дымкой снежные вершины Кавказа. Сейчас справа, все понижаясь к западу, располагались покрытые лесами отроги хребта.

Внизу, под нами, Туапсе, поворотный пункт нашего маршрута. Теперь курс на север, на Краснодар. На полпути от Туапсе до Краснодара меня охватило беспокойство, показалось, что летим к берегу Азовского моря. Еще раз сверил наш курс по ориентирам, расположенным слева и справа. Идем правильно. Огляделся и понял, что в заблуждение ввели весенние разливы Кубани и ее многочисленные плавни. Воды столько, что ее можно было принять за залив Азовского моря.

Подходим к Краснодару. Вот и аэродром. Даю целеуказания по новому методу, освоенному всеми летчиками полка:

– Я – Покрышкин, одиннадцать часов, ниже тридцать градусов – аэродром!

Бросив взгляд в указанном направлении, летчики эскадрильи моментально увидят место посадки. Этот метод целеуказания был отработан для выигрыша времени на ориентирование летчиков в группе. Услышав данные, летчики не искали цель в широком секторе воздушного пространства, а сразу направляли взгляд в указанном секторе. Это важно в воздушном бою. Больше шансов на победу у того, кто раньше обнаружит врага. А суть метода в том, что место цели указывается по воображаемому циферблату часов. Ноль и двенадцать – по продольной оси самолета вперед. Ориентирование же по вертикали – в градусах угла ниже или выше горизонта.

После посадки мы с трудом нашли места для стоянки самолетов – все бетонные карманы были заняты, а на грунт сруливать было еще нельзя, грязь засасывала колеса. Обстановка на аэродроме была сложная. Сосредоточилось большое количество самолетов и в случае налета могли быть большие потери.

Пошел на командный пункт, полагая, что там командир полка Заев, а встретил Погребного.

– Товарищ комиссар, – доложил ему, – эскадрилья без происшествий совершила перелет! Где мне найти командира полка?

– Подожди пока. Сейчас сядут остальные, тогда и доложишь. Тут такое скопление полков!

Да! Такое скопление наших самолетов я видел впервые! Если немцы ударят по аэродрому, то «дров» будет много. Надо полку выбираться отсюда на другой аэродром. Сказал об этом Погребному.

– Раскисли аэродромы. Придется несколько дней работать отсюда.

Села вторая эскадрилья под командованием капитана Тетерина. Третьей эскадрильи все не было, хотя по времени она должна уже прибыть. Пришел командир полка. Я доложил, что в нашей эскадрилье все в порядке.

– Какой это порядок? Твой дружок, Фадеев, видимо, заблудился и вся его эскадрилья села неизвестно где. Тоже мне – гвардия! – недовольно произнес Заев.

– Все ясно, товарищ командир, – пояснил я. – Их подпутал весенний разлив Кубани. Они, видимо, приняли его за Азовский залив, взяли вправо и проскочили Краснодар.

– Вышлю я им, растяпам! И твоему дружку, и особенно Крюкову. Штурман полка летит и заблудился! Эта распущенность в полку от Иванова осталась. Разве это гвардейцы!

Упрек возмутил меня и я, не утерпев, сказал:

– Перелетал целый полк. Видимо, командиру надо было его вести. Тогда бы все пришли в точку посадки.

– Свои привычки указывать начальству брось. Видимо, мало тебе досталось в прошлом году, – в горячке произнес Заев и нырнул в землянку командного пункта.

Нам ничего не оставалось, как направиться с Погребным в отведенное для нас помещение. По дороге комиссар упрекнул меня:

– Зачем ты ввязываешься в спор со старшими? Это тебе только вредит.

– Обидно, когда так отзываются о Викторе Петровиче. Боевые летчики любили его. Он был настоящий командир.

– Настоятельно советую тебе, Александр Иванович, сдерживаться, не лезть в спор!

– Хорошо! Постараюсь. – Сказать-то сказал, а думал о том, что несправедливость ко мне не забуду, не смогу стереть в памяти.

Личный состав полка разместился в развалинах склада. Здесь были построены во всю длину двухъярусные нары. На них лежали набитые соломой матрацы и подушки.

– Вот и устраивайтесь. Будем жить, пока не перебазирuemся на отведенный нашему полку аэродром в станице Поповической, – говорил Погребной.

Летчики привыкли к разным условиям. Сразу же оглядели помещение.

– Наш командир любит летать на высоте. Поэтому мы занимаем верхний ярус, – высказался командир звена Н. Наumenко и забросил свои вещи наверх. За ним последовали остальные.

Боевых вылетов не предвиделось. Попросил Погребного разрешить съездить в Краснодар, где не был уже лет пять. Вскоре на машине поехал по знакомым мне местам. Красивый, как большинство южных городов, Краснодар лежал сейчас в развалинах. Противник, отступая, сжег и взорвал многие здания. Заехал в аэроклуб Осоавиахима, точнее, на бывшее летное поле на окраине города. Здесь учился летать на У-2 и стал летчиком. Я так рвался в небо, что отказался даже от учебы в академии имени Жуковского. За семнадцать дней закончил программу аэроклуба, на отлично сдал экзамены и был направлен в Качинскую школу летчиков.

На месте аэроклуба сейчас виднелись груды битого кирпича. Было ясно, здание взорвали фашисты. Ничего, мы оплатим им и за аэроклуб, и за все злодеяния, которые они совершили на нашей земле.

К вечеру в общежитии был собран летный состав полка для изучения боевой обстановки. Отсутствовала эскадрилья Фадеева. Оправдались мои предположения. Приняв разлив Кубани, подступающий к Краснодару с запада, за залив Азовского моря, ведущий Павел Крюков изменил курс и увел свою группу правее. Самолеты сели вынужденно на пустующий грунтовый аэродром в районе Тихорецка. Посадка на последних литрах бензина прошла организованно, без поломок. Туда были направлены бензовозы, и утром летчики должны вернуться в полк. Узнав, что у боевых товарищей все в порядке, мы вздохнули с облегчением.

В общежитие прибыли начальник разведки дивизии капитан Новицкий и известные в то время летчики 45-го и 298-го истребительных авиаполков, входящих в состав нашей дивизии. Мы встретили их, как старых друзей по совместным боевым действиям. Слушали с большим интересом. Они уже в феврале и марте вели бои с авиацией противника над «Голубой линией» и могли передать многое из своего опыта. А поучиться у них было чему.

Капитан Новицкий проинформировал нас о сложившейся обстановке в районе Таманского полуострова. Сообщения о противнике и нашей авиации вызвали беспокойство у летного состава. И на самом деле, было от чего.

– По данным разведки и пленных немецких летчиков, против нас действует 4-й воздушный флот немцев, имеющий до тысячи самолетов, – говорил начальник разведки. – Кроме этого, привлекаются для нанесения ударов по нашим наступающим войскам бомбардировочные эскадры с аэродромов Украины. Это более двухсот бомбардировщиков. Истребительная авиация состоит из самых отборных эскадр, на новых истребителях Ме-109-Г-2 и Ме-109-Г-4. Они имеют скорость полета свыше шестисот километров в час и вооружены двумя и тремя пушками, кроме пулеметов.

– Скажите, товарищ капитан, какие же наши силы противостоят этой авиационной группировке немцев? – спросил командир второй эскадрильи Тетерин.

– Наша авиация в составе 4-й и 5-й воздушных армий, ВВС Черноморского флота имеет более шестисот самолетов разных типов. Как видите, соотношение в силах на стороне немцев.

Все молчали, думая о том, что может ждать нас в боях с таким сильным противником.

– Товарищ капитан! – не утерпел я, хотя знал, что он не решит эту проблему. – Вы сообщили о мощной авиационной группировке противника. А мы, имея менее тысячи самолетов, разделили их по трем авиационным объединениям. Правильно ли это? Участок фронта небольшой.

– На этот вопрос я ответить не могу. Оперативное построение нашей авиации на Кубани пока такое. Однако ее действия координирует командование ВВС фронта.

– Оно координировало и раньше, с начала войны. Нас били по частям и гнали до Волги. Потом мы поумнели и создали воздушные армии. А здесь, на Кубани, что? Повторение прошлого? Штабов много, а самолетов мало.

– Покрышкин, прекрати, – оборвал меня Заев. – Садись!

Я понимал, что спорить бесполезно. А было о чем. Когда же прекратят использовать авиацию разрозненно? Радовало, что с приходом к руководству авиацией Александра

Александровича Новикова в Военно-Воздушных Силах были созданы армии, подчиненные только фронту. Формирование воздушных объединений оправдало себя в боях за Сталинград и в наступлениях фронтов в этом году. А здесь... Трудно будет. Опять воевать придется «растопыренными пальцами», а нужен «кулак». Умением и отвагой летчиков всего не сделаешь.

Настроение у летного состава полка подняли рассказы пилотов, уже участвовавших в боях на Кубани.

Борис Глинка подробно проанализировал одну из таких схваток.

Ранним утром в середине марта он повел группу на прикрытие поля боя. Летели на «кобрах». При подходе к линии фронта встретили идущих на восток двенадцать бомбардировщиков, истребителей прикрытия не было. Ударом сверху всей группой наши сразу же сбили три самолета. Остальные бомбардировщики, сбросив бомбы в поле, неорганизованно стали разворачиваться, пытаясь уйти на запад. Последовала новая атака наших истребителей уже по расстроенному боевому порядку. И вновь вниз пошли горящие бомбовозы. Группа сбила в этом бою восемь бомбардировщиков, не понеся потерь.

– Борис умолчал, – прервал выступление Глинки штурман полка Михаил Петров, – о том, что в этом бою особенно отличился он сам. Сбил два бомбардировщика. Второй самолет от его залпа разломился пополам, стрелял в упор.

Потом М. Петров рассказал о тяжелом бое, в котором было сбито до десяти вражеских самолетов, но и восьмерка, которой он командовал, потеряла трех летчиков. Группа начала бой с четверкой Ме-109. Вскоре сверху их атаковали восемь «мессершмиттов». Был сбит ведомый Петрова. А через несколько минут горящим факелом пошел к земле и Ме-109.

На помощь противнику подошла еще одна восьмерка «мессершмиттов». Она обрушилась с ходу на нашу семерку. Загорелся второй Ме-109. А тут по радио раздался голос Бориса Глинки:

– Ранен! Выхожу из боя!

Позднее узнали, что снаряд попал в кабину его самолета. Он плохо слушался рулей. Пытаясь добить его, четверка «мессершмиттов» ринулась к поврежденному самолету. Однако ведомый Бориса, сержант Кудряшов, отбил этот натиск. Тогда гитлеровцы переключились на Кудряшова и зажгли его. Сообщив по радио, что он горит, Кудряшов направил свой горящий самолет на Ме-109 и врезался в него. Огненный взрыв двух самолетов ошеломил на некоторое время противника. Потом вражеские летчики снова начали атаки. Загорелся самолет Шматко. Он повторил действия Кудряшова: врезался в «мессершмитт». Этот второй таран так подействовал на фашистов, что они, хотя имели абсолютное превосходство в силах, прекратили бой.

На занятии выступило еще несколько летчиков. Они настроили офицеров полка на боевой лад. Хотелось скорее встретиться с вражеской авиацией в воздухе, самим разить захватчиков.

Изучив воздушную обстановку на Кубани, приступили к подготовке облета линии фронта. На следующий день эскадрильи в составе четырнадцати самолетов должны были пролететь вдоль линии фронта, ознакомиться с местностью, передним краем. Возглавляли группы лучшие командиры 45-го полка. Понимая, что полет в таком составе опасен, я высказал командиру полка свое мнение:

– Нельзя лететь таким большим составом. Боевой опыт показывает, что группа, имеющая более восьми самолетов, становится неманевренной. Из четырнадцати самолетов получится «рой», а не строй. Внезапная атака пары «мессершмиттов» неизбежно приведет к потерям. По-видимому, мои рассуждения показались командиру ничемными.

– Товарищ Покрышкин, ваше дело слушать и записывать указания, а не высказывать мнение. Когда станете командиром полка, тогда и будете давать свои предложения. А сейчас не мешайте.

Отстаивать свое мнение было бесполезно. Заев не любил советоваться с командирами эскадрилий.

Возникал законный вопрос: как попадали такие офицеры на столь высокие должности? Вопрос прост лишь на первый взгляд. На самом деле, ответить на него полно очень сложно. Сказывались недостатки в изучении кадров. Скажем, был этот офицер на должности штурмана – справлялся с обязанностями. Внешне деловит. С руководством покладист. Указания выполняет. Знает технику, людей. Высказывает суждения, не вызывающие возражений. Чем не командир полка?

Старшим его недостатки не видны. Как опирается на опытных летчиков, советуется ли он с комэсками или со своими заместителями? Умеет ли сделать правильный вывод из реальной боевой обстановки в критической ситуации? Хватит ли смелости взять на себя ответственность за введение нового маневра, боевого построения? Чтобы узнать эти качества, нужно время. В боевой обстановке его не хватало. Изучать людей надо было по проявлению в бою, а процесс выдвижения кадров еще тяготел к прежним стандартам. Это потом стали комэска, умного и смелого, набравшегося опыта руководства в бою, ставить на полк. А в первые месяцы войны больше смотрели на прохождение службы.

Но надо сказать, что слабые командиры не держались долго. Война их быстро раскрывала. Поэтому мы видим, что одни стремительно двигались вперед, им доверяли и полки, и дивизии, и корпуса. А другие уходили на должности, которые не требовали самостоятельных решений. Бой отбирал лучших, в бою познавался и формировался не только характер воина, но и командира, руководителя.

Утром, когда был определен боевой порядок группы и мы собрались садиться в самолеты, подъехала легковая машина. Офицер штаба дивизии передал Заеву:

– Облет переднего края фронта отменяется. Приказано выделить группу истребителей и направить ее в район станицы Крымская. Вылет немедленный. Ожидается подход в этот район бомбардировщиков противника. Конкретные указания группа получит по радио с передового КП «Тигр».

Не скрою, на душе у меня стало сразу легче, хотя понимал, что изучить район крайне необходимо.

– Товарищ командир полка, разрешите мне вылететь восьмеркой, – попросил я.

– Думаю, хватит и шести самолетов. Вылетайте!

В шестерку я включил свое постоянное звено и пару во главе с командиром звена Речкаловым. Кратко дал указания о построении боевого порядка группы при поиске противника и при действиях в бою.

– Все ясно? Хорошо. По самолетам!

– Есть! – услышал бодрый ответ.

Летим курсом на станицу Крымская. Она расположена на острие главного удара Северо-Кавказского фронта и сейчас превращена в основной узел обороны противника на «Голубой линии». Через нее проходят основные железнодорожные и грунтовые магистрали на Новороссийск, Тамань и Темрюк. Гитлеровцы понимают, что с захватом этого узла нашими войсками им не удержать Таманский полуостров.

В воздухе я невольно вспомнил эти места, Крымскую, утопающую в садах, полевой аэродром на северной ее окраине. Три года подряд в летний период там стоял в лагерях отдельный Краснодарский авиаотряд. С утра до вечера шли полеты на отработку задач боевой подготовки. Мне, тогда старшему авиатехнику отряда, хватало работы. Свободное вечернее время я использовал для охоты на перепелок. Бродил по скошенным полям, поднимал перепелок и стрелял влет. Первые выходы на охоту с «малопулькой» вызвали насмешки летчиков и техников. Однако остроты в мой адрес скоро прекратились. Я возвращался с трофеями – пять-шесть перепелок свисали с пояса. Меня, конечно, интересовали не столько перепелки, сколько стремление научиться стрельбе по быстролетящей малоразмерной цели.

А по воскресеньям, выполняя комсомольскую нагрузку, вел занятия планерного кружка консервного завода. Сейчас Крымская находится на пути наступления войск фронта. По ней наверняка нанесут мощный удар. Что станет с этой красивой, большой станицей?

Мы летим, и скоро я снова увижу Крымскую и буду за нее драться. Правее нас быстротечная река Кубань. Становясь все шире и спокойнее, она вдали разлилась по своим павням и протокам. Сплошное море воды поблескивает под лучами утреннего солнца. Слева от нашего маршрута виднелись предгорья Кавказских гор. Станицы в белых и розовых красках от цветущих яблонь, миндаля и вишен. Природа звала к радости. А мы летели, чтобы вступить в смертельную схватку с врагом. Может быть, кто-то из нас в последний раз видит эту красоту весны.

При подходе к линии фронта связался по радио с командным пунктом.

– «Тигр», я – Покрышкин. Иду на работу. Сообщите воздушную обстановку.

– В воздухе пока спокойно. Находитесь над Крымской и ждите указаний, – последовала команда.

Устаревший метод патрулирования, по большому кругу над объектом прикрытия, меня не устраивал. Взял направление на юг, к Черному морю, продолжая набирать высоту. Она нам очень нужна для выполнения нашего замысла – патрулирования новым методом: высота – скорость, скорость – высота.

Над Новороссийском по моей команде группа развернулась вправо и взяла направление на станицу Крымскую. Пары на развороте быстро перестроились и заняли свои места в боевом порядке. Теперь они правее меня, со стороны солнца. Я перевел группу в пологое снижение. Набранная высота позволяла разогнать машины, достичь высокой скорости. В этом смысл маневра. Мы обеспечивали внезапность появления над районом прикрытия, стремительность удара по воздушному противнику, если он появится. При необходимости, за счет разогнанной на снижении скорости, мы могли быстро захватить превосходство и в высоте. А кто выше – тот и хозяин в воздухе.

Это был наш новый метод патрулирования по принципу движения маятника часов. Он был и тактически выгодным и обеспечивал экономный расход горючего в полете.

На большой скорости группа в пологом снижении шла на станицу. У меня, ведущего группы, мотор работал в режиме ниже максимального. Ведомые, имея запас мощности моторов, легко держались в боевом порядке «этажерки».

Под нами Крымская. В воздухе самолетов противника нет. Ниже нас патрулировало звено «лаггов». Они ходили над районом по большому кругу, на малой скорости, периодически подставляя хвосты своих самолетов под солнце. А ведь это наиболее опасное положение при внезапных атаках вражеских истребителей.

Наблюдая за ними сверху, невольно подумал, что до этого и в нашем полку так патрулировали. Крутили «карусель» над объектом. При встрече с истребителями противника она ставила нас в невыгодное, оборонительное положение. А ведь кто-то придумал, кто-то утвердил такую форму маневра, написал инструкцию. С целью экономии расхода горючего, для достижения продолжительности патрулирования были установлены скорости, соответствующие экономическому режиму работы мотора. Предписывалось патрулирование вести точно над объектом прикрытия. Вот мы и летали на малой скорости, жужжали, как комары. Снизу, с земли, конечно, создавалась видимость прикрытия, а на самом деле истребители были в самом невыгодном положении.

С этим должно быть покончено! Мы расходует сейчас столько же горючего, как и прежде. Но проносимся метеорами над охраняемым объектом. Мы готовы нападать, а не обороняться. Да! Не позавидуешь группе «лаггов», если на них навалятся «мессершмитты». К сожалению, не во всех полках еще на вооружении новые приемы. Даже в нашей части только-только осваиваем.

Не долетая до реки Кубань, набрали за счет предыдущего разгона скорость и пошли на высоту. Развернулись уже влево, в сторону запада. Группа снова со снижением, наращивая скорость, пошла на Крымскую, как бы прочесывая воздух над линией фронта.

Наш метод маятникового полета при патрулировании и боевой порядок «этажерка» держали в этом полете первый экзамен. Боевой порядок группы, с рассредоточением пар по фронту и высоте, был схож со ступеньками крыльца, уходящего от ведущей пары в сторону

и вверх. Такое построение группы обеспечивало большое пространство для поиска цели. В то же время затрудняло обнаружение противником группы. Размыкание пар по фронту и высоте не сковывало летчиков, предотвращало от столкновения в воздухе самолетов, в то же время позволяло уделять больше внимания круговому поиску.

Теперь не надо было каждому летчику постоянно следить за задней полусферой. Взаимный поиск пар позволял на большом удалении обнаруживать противника и предотвращать атаки с задней полусферы.

Маневренность пар и всей группы была так же высока, как и одиночного самолета. А это очень важно для стремительности выполнения атак нашими истребителями и срыва вражеских. В общем, и я, и мои боевые друзья жаждали встречи с противником. Нужна была проверка боем наших тактических задумок.

Вот мы снова над Крымской. Но обстановка там уже другая. Большая группа Ме-109Г клевала четверку ЛаГГ-3, вставших в оборонительный круг. Эта десятка «мессеров» наверняка послана для «очистки». Ее задача отогнать наших истребителей, освободить небо для бомбардировщиков.

– Я – Покрышкин! Одиннадцать часов, ниже тридцать градусов – «мессеры». Атакую! Прикройте!

Ввожу самолет в пикирование и наношу «соколиный удар» по ведущему. На большой скорости стреляю в упор. Из «мессера» вывалился сперва дым, потом огонь. Чуть не врезался в этот горящий факел. Рывок ручки управления на себя – и резко ухожу вверх. От большой перегрузки потемнело в глазах. Скоро пришел в себя. Огляделся. Верхняя пара зажгла второго Ме-109Г при попытке вражеской группы уйти вверх. Сбитый Речкаловым самолет совсем деморализовал оставшуюся восьмерку. Круто пикируя к земле, они с дымом от форсажа моторов мчались в западном направлении. Преследовать не стали – наша задача перехватить бомбардировщиков.

Мы жаждали появления «юнкерсов», чтобы на них проверить новые тактические приемы и мощное вооружение самолетов. Около часа «прочесывали» передний край обороны, патрулируя маятниковым методом. Бомбардировщики и истребители в воздухе не появлялись. Видимо, наш внезапный удар по группе «очистки» спутал карты фашистов. Они отказались от нанесения бомбового удара. Горючее подходило к концу и мы взяли курс на Краснодар.

При возвращении, не отвлекаясь от наблюдения за воздушным пространством, еще раз мысленно проиграл динамику нашего боевого вылета, продумал, соответствовала ли она нашим разработкам. Сейчас на практике, в боевых условиях проверялось все, над чем мы думали и работали во время нашего переучивания на новую материальную часть. Родились эти формы не случайно. Мы понимали, что воевать так, как сражались в небе в прошлом, нельзя. Анализируя свой боевой опыт и опыт других летчиков за два года войны, пришел к выводам, что мы зачастую действовали тактически неграмотно. А это приводило к неоправданным потерям. Подвиг требовал сочетания отваги и мысли, мастерства и поиска.

Раздумья, советы летчиков, имеющих большой боевой опыт, глубокое изучение боевых возможностей самолетов позволили разработать эти новые тактические приемы ведения боевых действий, отбросить в тактике все то, что мешало уверенно побеждать врага.

Альбом со схемами и расчетами, модели самолетов стали учебными пособиями по тактической подготовке летчиков сначала эскадрильи, а потом и полка. В работе по совершенствованию тактики истребителей и ее внедрению в обучение очень большой вклад внес Вадим Фадеев. Этот безгранично храбрый человек, большого роста и атлетического сложения, с характером волжского бунтаря, с восторгом воспринимал все новое в тактических приемах, активно внедрял их в обучение.

Сегодня наши поиски выдержали первый экзамен. Верно, в этом боевом вылете не все удалось проверить практически, что было задумано, начерчено в схемах альбома. Некоторые разработанные положения скоростного патрулирования, построения «этажерки» и поиска противника еще не в полной мере удовлетворяли меня. Необходимо было доработать

приемы патрулирования и поиска противника при разных положениях солнца относительно линии фронта, на вероятных маршрутах подлета авиации противника. Понимал, что все это еще придется обдумать, отработать на земле.

Группа подошла к аэродрому. Как было установлено, верхняя пара прикрывала посадку моего звена от возможных атак вражеских истребителей. Приземлились благополучно. Сразу же направился на командный пункт для доклада о выполнении боевой задачи. Вдруг слышу за спиной голос Фадеева:

– Саша! Ты что же, отличился и перестал замечать своих друзей? Поздравляю тебя с первой победой на Кубани. Борман с КП передал о бое и подтвердил, что сбито два «мессера».

– Вадим! Ты за кого меня принимаешь? Зазнайство не в моем характере. Я рад, что у вас все обошлось благополучно. Вчера все переволновались. Особенно я за тебя.

– Я знаю, что ты рад. А вот Крюкову и мне досталось от командира.

Мы с Вадимом разговорились. Я и не заметил, как подошли летчики с «лаггов», которые мы встретили над Крымской.

– Спасибо вам, капитан, за помощь. Если бы не ваша группа, то посбивали бы нас гады.

– Могли бы. Вы патрулируете по старинке. Крутитесь на малой скорости, подставляете себя под трассы «мессеров». Если и дальше будете так летать, то посбивают вас, как куропаток. Надо патрулировать на скорости и не болтаться в одном районе. Вадим, расскажи им о нашем маятниковом методе и «этажерке». Я пойду доложу о вылете.

Я хотел было идти, да тут к нашей группе присоединился Крюков. Он тепло пожал мне руку.

– Комдив передал, что доволен вашей работой. Хорошо начали. Ну а мы дали маху, – с сожалением отметил он.

Через час подвели итоги вылета в группе. Все были довольны результатами боя. Правда, летчики средней пары немного замешкались еще до бегства «мессершмиттов» с поля боя. Можно было бы сбить больше. Но, как говорят в народе, – «первый блин». Ничего, в первом бою бывают ошибки и хуже. В остальном все действовали правильно.

После доклада, собрав летчиков полка, кроме второй эскадрильи, которая готовилась к облету линии фронта, я сделал обстоятельный разбор боевого вылета нашей шестерки, поделился своими мыслями о патрулировании и построении боевого порядка. Рекомендовал летному составу менять курсы маятникового патрулирования от параллельного линии фронта до перпендикулярного, в зависимости от положения солнца. Солнце должно быть всегда сбоку группы. Боевой порядок «этажерки» посоветовал строить уступом от ведущей пары в противоположную от солнца сторону, чтобы оно не мешало нижним парам вести наблюдение. Угол визирования между парами должен быть от тридцати до сорока пяти градусов. Летчикам так удобнее наблюдать друг за другом, не надо «перекручивать» шею. Все сводилось к тому, чтобы летчики излишне не утомлялись во время поиска противника, были, как говорят спортсмены, всегда в форме. При таком построении боевого порядка интервалы между парами должны быть больше превышения. Сегодня в бою средняя пара нашей группы при поиске противника держала большой угол визирования. Это ошибка. Она привела к тому, что летчики перенапрягались еще до боя, в последующем нерасторопно действовали при атаке «мессершмиттов».

После разбора летчики подразделения готовились к следующему боевому вылету. Вторая эскадрилья уходила на облет линии фронта. С трудом построились в плотный боевой порядок в составе четырнадцати самолетов. Фадеев стоял рядом со мной, наблюдая сбор в группу. Он не удержался от возгласа:

– Саша, ты посмотри, что они делают! Сколько самолетов в одну группу собрали! Они же столкнутся между собой в таком плотном строю!

– Это еще не так страшно, Вадим! Вот если встретятся с «мессерами», то кого-то мы сегодня недосчитаемся. Я был против этих облетов, но командира не смог убедить.

Эскадрилья вернулась без одного самолета. Над линией фронта строй атаковала всего

одна пара Ме-109Г. Выскочив из облаков, «мессеры» дали очередь и сбили один самолет. Сделав свое дело, они нырнули в облака и скрылись. К счастью, летчик сумел опуститься на парашюте. Но полк потерял боевую машину. Летчики эскадрильи были обескуражены этим случаем. Их можно было понять: четырнадцать против двух – и потерять самолет!

После этой неудачи Заев отменил облет линии фронта эскадрильей Фадеева. Сказался, по-видимому, разговор Вадима с ним. Этим решением были довольны летчики.

Вылетали шестерками и четверками на прикрытие наших войск, готовящихся к наступлению. Авиация противника не проявляла активности. В воздухе встречались лишь пары и четверки истребителей-охотников. Они высматривали с большой высоты одиночек. Наши группы пытались атаковать их, но противник избегал открытого боя. Особенно после того, как из одной пары «мессершмиттов», решивших атаковать нашу четверку, летчиком Сутыриным был сбит Ме-109Г.

На другой день пребывания на Кубани первой начала боевую работу наша эскадрилья. Рано утром мы шестеркой вылетели в район патрулирования. Боевой порядок состоял из звена во главе с заместителем командира эскадрильи Паскеевым. В этом вылете он был назначен Заевым командиром всей группы. Моя пара обеспечивала действия звена Паскеева в бою с бомбардировщиками.

При подходе к Абинской Паскеев установил связь с «Тигром». Нам сообщили, что в воздухе противника нет. Группа начала патрулирование, применяя маятниковой прочесывание линии фронта от Новороссийска до станицы Киевской и обратно. Видимость отличная. Далеко на западе минут через тридцать показалась группа вражеских истребителей. Было ясно, что она шла, чтобы очистить поле боя или сковать нас и обеспечить свободу действий бомбардировщикам для нанесения удара. Значит, скоро должны появиться «юнкерсы». Решил предупредить «Тигра» и Паскеева об этом.

– С запада подходит группа истребителей. Скоро будут бомберы. Паскеев, я атакую истребителей.

С ведомым Сашей Голубевым пошли навстречу шестерке «мессершмиттов». Через несколько секунд завяжется бой. Но, не приняв нашей лобовой атаки, Ме-109 отвернули в сторону и, вытягиваясь в колонну пар, стали обходить нас. Мы левым разворотом со снижением устремились на последнюю пару. Да, видно, противник был опытен – резко вниз «мессеры» вышли из-под нашего удара. Превышение над ними было небольшое, и бой получился на косых переворотах и боевых разворотах. В один из моментов этой воздушной карусели я дал очередь из пулеметов по Ме-109. Он как раз с боевого разворота попытался зайти в хвост самолету Голубева. Трасса светящихся пуль ударила по спине вражеского истребителя. Он перевернулся и круто пошел к земле. Остальные «мессершмитты» сразу ушли в сторону. Через мгновение осознал, что стрелял с большой перегрузкой и не успел нажать кнопку пушки. Жаль. Снаряды разнесли бы вражеский самолет на куски. Осматриваюсь в воздухе. Вижу под нами две девятки Ю-88. Успели подойти, пока мы дрались с истребителями.

– Паскеев, атакуй бомберов! Паскеев, где ты? Бомберы на подходе к Крымской! – кричу по радио.

В ответ тишина. Тогда решаю атаковать бомбардировщиков своей парой, сделать все, чтобы заставить их сбросить бомбы на свои войска. Свалил самолет в крутое пикирование и нацелился на ведущего задней группы. Вот он в прицеле. Очередь прошивает его. Сразу же ухожу вверх, горкой. Снова пикирую, теперь на ведущего первой девятки. Голубев держится за мной. На выходе из атаки увидел в стороне четверку «мессеров». Они атаковали пару наших «кобр». Те стали в оборонительный круг, трудно, видать, им. Мельком глянул на бомбардировщиков, те разворачиваются на запад. Значит, основную задачу мы выполнили. Теперь – на помощь нашим истребителям. Делаю резкий маневр, сближаюсь с группой. С ходу обстрелял Ме-109 и вышел вперед нашей пары.

– Пристраивайтесь ко мне в правый пеленг и набираем высоту! – дал команду.

Прекратив преследование, «мессершмитты» отвалили в сторону. На развороте

осмотрел заднюю полусферу. Вижу только двоих. Где же остальные наши самолеты? Где Голубев? Сколько ни крутил головой, никого не увидел. Не хватало трех самолетов. Противника в воздухе тоже не было. Горючее у нас уже на пределе, необходимо идти домой.

Возвращаемся на аэродром, а беспокойство за судьбу трех летчиков возрастает. Из звена Паскеева нет двух. Придется разбираться после посадки. А вот что случилось с Голубевым? Можно было только догадываться. Вероятнее всего, ведомый, увлеченный атакой по бомбардировщикам, не заметил моего энергичного разворота на выручку пары из звена Паскеева, оторвался от меня или продолжал атаки по Ю-88. В этом случае его могли прихватить «мессершмитты».

После посадки сразу же спросил у Вахненко, сел ли Голубев.

– Он и Козлов не сажались, – развел руками техник. – По времени у них уже кончилось горючее.

На душе тяжело. Молодых летчиков могли сбить. Поэтому они и не отвечали на запросы по радио.

– А где Паскеев?

– Вон у своего самолета. Садился без круга, с прямой. Из самолета, как из паровозной трубы, валил дым.

Подошел к самолету Паскеева. Около него уже собралась группа техников.

– Что случилось? О чем споры?

– Вот, разбираемся с самолетом Паскеева. Видимо, гнал на форсаже и спалил мотор, – пояснил инженер эскадрильи Копылов.

– Неправда! Мотор начал барахлить еще над Крымской. Поэтому я и ушел на Краснодар, – оправдывался Паскеев.

Я внимательно смотрю на Паскеева. Почему же он бросил свое звено?

Паскеев стоял растерянный, глаза отводил. Я отозвал его в сторону.

– Товарищ капитан, почему вы ушли из боя и бросили звено? Где Козлов?

– Я уже говорил, что начала быстро расти температура воды и масла. Не мог же вести бой на неисправном самолете! Пришлось уйти на аэродром.

– А где Козлов?

– Не знаю! Когда я уходил, он оставался с ведомым.

Вижу, недалеко стоит ведомый Паскеева, Савин. Подозвал его.

– Расскажите подробно, как проходил бой.

Летчик отвечал обстоятельно. И все стало ясным. Когда две девятки Ю-88, прикрытые четверкой Ме-109, подходили к Крымской, Паскеев неожиданно сделал поворот и со снижением, с дымом от форсирования мотора, пошел на восток. Ведомые растерялись и неорганизованно начали атаку бомбардировщиков. Козлов, молодой ведущий пары, ринулся на заднюю девятку, ведомые отстали и не смогли его защитить. Пара «мессершмиттов», прикрывающая бомбардировщиков, атаковала Козлова и сбила. Он выбросился из самолета с парашютом.

После боя четверка «мессершмиттов», оставив без прикрытия бомбардировщиков, навалилась на молодых, еще необстрелянных летчиков, стремясь поживиться легкой добычей. Мое появление, удар по ведущему четверки спасли наших пилотов. А вот как погиб Саша Голубев, опытный летчик, осталось неизвестным. Хороший, ясной души был боец. Я чувствовал себя за ним, как за щитом. Знал, что он прикроет, не даст противнику ударить сзади, исподтишка. Глубокая боль в душе за боевого товарища отложилась навсегда.

Докладываю Заеву о нашем боевом вылете. Откровенно сказал, что Паскеев не оправдал себя в должности заместителя. Группой в бою руководить не может. Он психологически надломлен, загубит и себя, и других летчиков. Но командир полка не согласился с моими выводами. Мотивировал это тем, что известен пока единственный случай неудовлетворительной его работы и, возможно, мотор на самолете был действительно неисправен.

В общем, все осталось по-старому. Однако я решил не пускать Паскеева на боевые

задания в ближайшие дни. Надо было дать возможность летчику отойти от полученной травмы.

Горечь о погибших летчиках лежала на сердце. Она звала в бой, вызывала ярость, А боевая обстановка становилась все напряженнее. Вскоре полк потерял еще одного молодого летчика. В тяжелом бою с большой группой Ю-87, прикрытых истребителями Ме-109, шестерка под командованием Вадима Фадеева сбила три бомбардировщика и два истребителя. В схватке погиб младший лейтенант Маметов.

Победа над опытным врагом доставалась кровью. Однако с каждым вылетом и с каждым боем молодые летчики становились все опытнее, меньше делали ошибок, чаще одерживали победы.

В тот день на боевые задания четверка Фадеева вылетела ранним утром. В группе было двое молодых летчиков. При полете к линии фронта Фадеев связался по радио с командным пунктом.

– «Тигр», я – «Борода»! Иду на работу! Сообщите воздушную обстановку.

– На подходе группа противника. Будьте внимательны!

Вадим Фадеев взял себе позывной «Борода». Этот позывной соответствовал и его внешнему виду. Услышав его, сразу же представляешь улыбающееся лицо Вадима с внушительной бородой-лопатой.

– «Тигр», я – «Борода», противника вижу. Атакуем! Группа Ю-88, прикрытая «мессершмиттами», была атакована сверху. Удар был удачным: загорелись две вражеские машины. Потеряв ведущего Ме-109 и ведущего группы бомбардировщиков, самолеты противника со снижением развернулись на запад. Ю-88 сбил один из молодых летчиков. Это была его первая победа.

Чуть позже на боевое задание вылетела и моя восьмерка. Патрулировали на больших скоростях, маятниковым методом. Вскоре столкнулись с десяткой Ме-109. В сложном бою – а в группе было несколько молодых летчиков – мы сбили трех «мессеров». Этим же составом вечером мы провели бой с восьмеркой немецких истребителей. Сбили пять Ме-109. В этих двух боях я уничтожил три вражеских самолета. Молодые летчики дрались смело, напористо. Так в боях рождались будущие асы.

Анализируя действия вражеских истребителей, пришел к выводу: они стали приходить к линии фронта на большей высоте, чем раньше. Стало труднее вести бой. Сказывалось и то, что мы летали без кислорода. Уже при небольшой перегрузке на маневре темнело в глазах. Это ставило нас в неравное положение относительно противника. И не только в бою, но и при поиске. На большой высоте, испытывая кислородное голодание, наши пилоты вступали в бой уже утомленными. Этого допускать в дальнейшем было нельзя. Ведь было все для обеспечения полетов на больших высотах. Сказывалась беспечность со стороны инженерного состава полка и командования батальона аэродромного обслуживания. Наши самолеты попросту не заряжали кислородом.

Продумав все это, я решил принять меры. Под вечер встретился с инженером полка по вооружению Жмудем. Разговор начал, как говорят, без дипломатии.

– Почему наши самолеты не заряжают кислородом? Противник стал летать выше, и вести с ними бои без кислорода мы уже не можем.

– Указаний о зарядке самолетов кислородом не было. Если это требуется, то примем меры.

– Если завтра в самолетах не будет кислорода, то летчики устроят вам лично... сабантуй.

– Договорились, Александр Иванович! Кислород будет.

Конечно, все было не так просто. Нужно было организовать доставку на аэродром баллонов с кислородом, тщательно выверить все этапы заправки, проверить и постоянно поддерживать в исправном состоянии систему в самолетах. Но к чести технического состава следует сказать, что и эту задачу решили успешно. На следующий день мы летали с кислородными масками. Самочувствие летчиков на больших высотах стало нормальным, а

значит, и вести бой они способны более решительно.

Боевая жизнь ставила и другие проблемы. Боекомплект патронов и снарядов был рассчитан с учетом скорострельности каждого типа оружия на восемь секунд непрерывной стрельбы. Опытный летчик, а это, как правило, хороший стрелок, воздушный снайпер, одновременно использовал все оружие – пулеметы и пушку. Он мог сбить до трех-четырех вражеских самолетов за один вылет.

Однако первые бои показали, что мощную пушку (калибра 37 мм) мы использовали плохо. Часто возвращались после продолжительного боя с неизрасходованным пушечным боекомплектом.

Главная причина – неудобное расположение кнопки спуска. Она была сверху ручки управления самолетом. Чтобы нажать ее, надо было несколько вывернуть ладонь руки. Это сбивало сам процесс прицеливания. Но особенно отрицательно сказывалось при стрельбе на пилотирувании с перегрузками. Управление всем оружием необходимо было переделать, выводить спуск пушки на гашетку пулеметов. Разговор по этому вопросу у меня как-то состоялся с инженером Жмудем.

– Скоро вам придется складировать снаряды, – говорю ему.

– Как складировать? Я что-то вас не пойму.

– А вы поинтересуйтесь, почему летчики из боя привозят все или почти все снаряды, а пулеметные контейнеры пусты?

– Сам до сих пор понять не могу, почему летчики в бою слабо используют пушку? Да и оружейники докладывают об этом.

Я рассказал, что при стрельбе неудобно нажимать кнопку пушки. И посоветовал подумать, что можно сделать.

– В порядке эксперимента на моем самолете переделайте спуск всего оружия на пулеметную гашетку.

– Но по инструкции этого делать нельзя.

– Мой дорогой инженер, летчики ведут бой, а не конструктор. Переделайте немедленно на моем самолете, а затем на истребителях нашей эскадрильи. За это вам спасибо скажем.

Видимо, я убедил инженера.

– Сейчас соберу технический состав, продумаем схему, определим объем работы. Полагаю, что сделать это можно. Но вы уж на себя возьмите разговор с начальством.

Вскоре я опробовал стрельбу с гашетки. Все действовало хорошо. В дальнейшем у нас не было забот с этим вопросом.

Через несколько дней, отработав задание по прикрытию войск на линии фронта, полк перебазировался на подсыхший грунтовый аэродром у станицы Поповическая. Здесь уже стоял 45-й авиаполк нашей дивизии. А в станице обосновался штаб соединения. Тихая станица заполнилась военными с авиационными знаками различия.

Летчики разместились по хатам, утопающим в цветущих фруктовых деревьях. После Краснодара условия здесь были, как говорится, царские. Мы скоро забыли наше размещение в полуразрушенном складе. Там мерзли по ночам. Отдых утомленных в боях бойцов нарушался взрывами бомб. Их часто сбрасывали одиночные ночные бомбардировщики. Да и стрельба зенитчиков по ночам мешала. А здесь другое дело.

Вскоре после перебазирования я зашел в штаб батальона. На этот раз по сугубо личным делам: пытался выяснить, нет ли данных, где находится воинская часть, в которой должна служить Мария. Меня не покидала надежда, что она, как и я, тоже где-нибудь на Кубани. Но сообщения не обрадовали. Вблизи такой воинской части не было.

В свободное время между вылетами и по вечерам меня не покидали мысли о ее судьбе. Казался очень далеким тот день, когда, расставаясь, мы обещали оставаться верными нашим чувствам. И почему-то она не пишет, как мы условились? Сомнений во взаимной верности у меня не было. Я твердо знал, что Маша ждет нашей встречи. У нас возникло настоящее и серьезное чувство, и оно не боится разлук. Оставалось только верить и ждать.

Я был убежден и в том, что боевая обстановка с ее страданиями и кровью обостряла у

воинов такие качества, как порядочность, чувство дружбы и верности. У меня всегда глубокую неприязнь вызывали те, кто наносил обиду, унижал достоинство и порядочность женщин-воинов. Надо верить в лучшие чувства.

На второй день после перелета в Поповическую погода не позволила утром вылетать на боевое задание, Многослойная низкая облачность и мелкий дождь прижали нас к аэродрому. К середине дня облака приподнялись и я получил задание на патрулирование в районе Крымской.

На этом направлении, как нас информировали, наземные части противника с раннего утра нанесли контрудар по нашей 56-й армии, изготовившейся к наступлению. С улучшением погоды ожидалось массированное применение воздушных сил противника. Нам было приказано сорвать удары авиации врага, помочь нашим наземным войскам.

Первой вылетела на истребителях «киттихаук» восьмерка 45-го авиаполка. Позже ушли в небо и мы шестеркой. Ведомым в свою пару взял молодого летчика Ивана Савина.

На маршруте полета связался с командным пунктом. «Тигр» среагировал тут же.

– На Краснодар идут три девятки Ю-87. Прикройте город!

Приказ принят, и мы взяли новый курс. На полпути обнаружили ниже нас восьмерку «мессершмиттов». Понял, что без боя они нас не пропустят дальше. Решение созрело мгновенно.

– Я – Покрышкин, десять часов, тридцать градусов ниже – «мессеры». Атакуем! Речкалов, прикрой!

Пройдя над группой «мессершмиттов», энергичным вводом в пикирование, методом «соколиного удара», атаковал. С близкой дистанции ударил по Ме-109 из всего оружия. Он сразу же вспыхнул. «Мессершмитты» заметались. Некоторые полезли вверх, но там по ним нанесла удар пара Речкалова и сбила вторую машину. Остальные, прижавшись к земле, в беспорядке рванули на запад.

При втором заходе я вдруг услышал голос моего ведомого:

– Я – Савин, атакую! Прикройте, прикройте! Мне был понятен азарт молодого бойца, его стремление отличиться в бою, доказать, что он достоин быть истребителем. Прекратив свой маневр, я решил помочь Савину, сообщил, что прикрываю его. Первую очередь по Ме-109 он произвел с большой дистанции. Она прошла мимо цели – сказались торопливость.

– Савин, спокойнее. Подойди ближе и стреляй!

Команда отрезвляюще подействовала на молодого бойца. Сблизившись на сто метров, он короткой очередью поджег Ме-109.

– Молодец, Савин! Пристраивайся ко мне.

Он действовал, как свойственно всем молодым истребителям. Даже опытные летчики допускают порой ошибки в определении дальности до вражеского самолета. В эти небольшие секунды атаки кажется, что цель совсем рядом. Вот когда крылья вражеского самолета впишутся в кольцо прицела, тогда можно открывать огонь. Противник на убойной дальности. Но все это приходит с опытом.

Готовясь к повторной атаке, услышал команду:

– Я – «Тигр», всем немедленно идти на Краснодар.

Удирающие «мессеры» – хорошая мишень, но приказ надо строго выполнять. Прекратив преследование, взяли направление на город. При подходе к Краснодару увидели в разрывах облаков группы бомбардировщиков. Они уходили на запад между ярусами облачности. Их преследовала группа соседнего полка, вылетевшая раньше нас. Мы были значительно ниже, еще не набрали высоту после схватки с «мессершмиттами». Гнаться за бомбардировщиками было нецелесообразно – все равно уйдут. Кроме того, мы были связаны распоряжением «Тигра».

Сделали несколько кругов. Противника в воздухе нет. Принимаю решение идти на Крымскую. В районе Абинской нас пыталась атаковать в хвост четверка Ме-109. Но мы их обнаружили своевременно. Я дал команду на разворот «все вдруг», решив пойти в лобовую атаку. Ведущего «мессершмитта», прижатого сверху облачностью, взял на вертикальную

линию прицела с большим упреждением и пропустил через трассу огня. «Мессер» завалился на крыло и пошел к земле. Оставшаяся тройка быстро нырнула в облака и скрылась. Чувствовалось, что огонь всего оружия при точном прицеливании себя оправдывает. Очень удобно было стрелять, имея одну общую для пушек и пулеметов гашетку.

Развернулись на Крымскую и неожиданно обнаружили в воздухе истребитель «киттихаук». Он шел один. Видать, оторвался от группы 45-го авиаполка. Оставлять его нельзя. Одиночка – легкая добыча для «мессершмиттов». Приказал ему пристроиться к нашей шестерке, и, как оказалось, это было сделано вовремя. Через несколько секунд мы встретились с большой группой истребителей врага. Начался бой.

Такая карусель завязалась в воздухе, что гляди в оба. В один из моментов воздушного сражения в хвост «киттихауку» пристроился Me-109. Бросился на помощь. В прицеле – «мессер», а впереди – «киттихаук». Мощная очередь может сразить обоих. Выключаю тумблер пушки и поражаю самолет врага пулеметной очередью. Только на развороте включил тумблер пушки. Тут мимо меня пронесся Me-109, атакуя «кобру». Делаю глубокий вираж с большой перегрузкой. Ловлю самолет врага в прицел. Открываю огонь. Трасса прошла ниже. Дьявольщина! Прижатый перегрузкой к сиденью, я оказался ниже линии прицела. Поэтому и промазал. Быстро откинулся к спинке, на уровень линии прицела. Не отпускаю противника, иду за ним. Лишь с тридцати метров прошил трассой огня мотор и кабину Me-109. С ним покончено. Летчик был убит и врезался в землю вместе с самолетом.

Противник, потеряв сбитыми несколько «мессершмиттов», уходил в облака. А нам домой нельзя. Время патрулирования еще не окончилось. Даже израсходовав в трех схватках боеприпасы, группа продолжала охранять город. Мы понимали, что можем предотвратить удар вражеских бомбардировщиков и поднимем наступательный дух у наших войск на земле.

На смену пришла группа Крюкова. Теперь можем спокойно идти на свой аэродром. Но оказалось, что легче было сбить девять «мессеров» в воздухе, чем убедить в этом офицеров штаба дивизии.

– Что-то вы там пугаете, – сразу же прервал дежурный офицер доклад по телефону. – Сбили девять, не потеряли ни одного. Еще раз подсчитайте.

Я не стал никого убеждать. Собрался уже уходить с командного пункта полка. Как вдруг последовал звонок сверху. Оказалось, что за нашим боем наблюдал с переднего края командующий ВВС фронта генерал Вершинин. Он объявил благодарность всем летчикам шестерки. Приказал представить к награждению меня орденом Красного Знамени за четыре сбитых вражеских истребителя. Его звонок и подтвердил наше донесение.

Не скрою, меня радовали успехи подразделения. В бою смело и напористо действовали молодые летчики. Практический урок в ведении боя, лично сбитые вражеские самолеты подняли их боевой дух, уверенность в своих силах, помогли в становлении воздушных бойцов. Победы вдохновляли на новые подвиги.

Умело и дерзко выполняли свои задачи и другие летчики. Сменившее нашу группу в патрулировании звено Крюкова также отличилось в тот день. Встретившись с четверкой «мессершмиттов», летчики смело вступили в схватку. Крюков сбил три Me-109. Этот бой также видел генерал Вершинин. Он объявил Павлу Павловичу Крюкову благодарность и приказал представить его к награждению орденом Красного Знамени.

Когда звено приземлилось, я сразу же подошел к П. П. Крюкову.

– Пал Палыч, поздравляю тебя с успешными результатами и предстоящим награждением. Расскажи, как проходил бой?

– После вашего ухода нас пыталась атаковать четверка Me-109. Но мы сами бросились на них. Вскоре они стали удирать. На догоне я последовательно сбил трех «мессеров».

– Молодец! А как действовали молодые?

– На этот раз хуже, чем можно было ожидать. Оторвались от меня и остались далеко позади. Если бы были рядом, то и четвертый «мессер» не ушел.

Мы еще раз, уже более подробно, стали разбирать динамику боя. Говорили откровенно,

не стесняясь высказать друг другу свои выводы. П. П. Крюков был опытейшим летчиком. Он понимал, что анализ ошибок даже в блестяще проведенном бою – очень важен.

– Думаю, что ты сам виноват в том, что молодые отстали. Я тебя хорошо знаю. Ты мертвой хваткой, как бульдог, цепляешься в хвост противнику. И, видимо, забываешь о своих ведомых. Если на максимальной скорости гнать самолет или совершать маневр, то ведомые наверняка отстанут. А это может привести к потере управления группой. Молодежь перебьют.

П. П. Крюков слушал внимательно. Ему нельзя было отказать в умении самокритично оценивать свои действия. К сожалению, в ходе боя он иногда терял контроль над собой, забывал предварительные решения. Это ставило напарников в тяжелое положение. Но при анализе соглашался с самыми резкими выводами.

– Ты прав. Но в данном бою «мессеры» бы удрали.

– Я советую на будущее. Ты иногда жалуешься, что тебя ведомые бросают. А может быть, сам создаешь такие условия?

– Хорошо, Саша. Учту эти выводы.

Вскоре после разговора с Крюковым вылетела наша группа. Пошли шестеркой. Ведомым к себе я взял Паскеева. Надо было втягивать его в бои. Не потеряна еще надежда восстановить у него бойцовские качества. Перед вылетом спокойно поговорил со своим заместителем.

– Вы полетите на моем самолете. Он работает безотказно. Ваша задача прикрывать меня в бою. От меня не отрываться. Если будете атакованы, выручу.

При подходе к Крымской я сначала услышал по радио, а вскоре и увидел воздушную схватку группы Б. Глинки с истребителями противника. Они пришли для очистки поля боя. Понимал, что это преддверие скорого появления бомбардировщиков. Задача моей шестерки перехватить их, сорвать удар по нашим войскам. Предупредил своих летчиков:

– Я – Покрышкин, на три часа, ноль градусов – бой. Будьте внимательны. Набираем высоту.

Сразу после этого предупреждения Паскеев сделал переворот и на пикировании исчез в направлении Краснодара. Я пытался вернуть его в строй, но он даже не ответил. В этот момент, не скрою, был страшно зол на него. Осталось нас пятеро. В группе три молодых летчика. Трудно будет драться. Однако лучше быть в меньшем количестве, чем иметь ненадежного напарника. Понадеешься на него, а он подведет.

Возмущаться было некогда. С запада показалась колонна из трех девяток бомбардировщиков Ю-87, прикрытых истребителями сопровождения. Мы пошли навстречу. Пропустив под собой первую девятку, я «соколиным ударом» атаковал ведущего. От мощной трассы бомбер развалился пополам. Ухожу вверх, чтобы занять исходное положение для нового удара по второй девятке. Вижу, как горящий Ю-87 валится к земле, а остальные, высыпав бомбы на расположение своих войск, в беспорядке разворачиваются на запад.

Создалось выгодное положение для преследования и уничтожения их поодиночке. Однако обстановка изменилась не в нашу пользу. Появилась шестерка Ме-109. С ходу устремилась на нас. Средняя пара наших молодых летчиков, которая ранее прикрывала меня при атаках бомбардировщиков, стала в оборонительный круг и отбивалась от «мессеров». Надо было немедленно их выручать. Ведущий нашей третьей пары Речкалов удачно бьет Ме-109, я тоже устремляюсь на противника. Это заставило оставшуюся пятерку «мессершмиттов» выйти из боя, а потом и уйти в западном направлении.

В боевом вылете удалось сбить только три вражеских самолета. Учитывая общий вклад, их поделили между нашими тремя парами. Но сожженные машины врага – дело второе. Главное, группа не допустила удара бомбардировщиков по наземным войскам. Боевая задача была выполнена.

Доложил Заеву о результатах боевого вылета.

– Почему ушел Паскеев? – спрашивает командир полка.

– Мне трудно что-либо сказать, – неопределенно ответил я. Не хотелось сейчас, как

говорят, под горячую руку решать судьбу человека. – За уход с поля боя судить надо. Но Паскеева необходимо сначала врачам исследовать. Может быть, психика нарушена. Давайте разберемся позднее.

Пока летели домой, я продумал; на мой взгляд, полезное предложение об использовании наших групп в предстоящих боях. Его я и высказал командиру части. Вылетать необходимо одновременно тремя-четырьмя звеньями. Противник стал наносить массированные удары. Слабой группой в четыре или шесть истребителей отразить такой удар невозможно. Командир полка вроде согласился со мной. А когда стал ставить задачу на следующий боевой вылет, неожиданно внес поправки.

– Закончив дозаправку самолетов, будете вылетать восьмеркой. Первым пойдет звено Науменко в составе четырех самолетов. А ты со своим звеном поднимаешься в воздух через тридцать минут, наращивая усилия первой группы. Второй парой в твоём звене полетит Крюков.

– Товарищ командир! Этого делать нельзя. Я не успею взлететь, как звено Науменко уже сожгут, а потом и мое. Науменко молодой командир, ни разу не водил самостоятельно группы. Разрешите мне сразу вылетать восьмеркой.

– Выполняйте приказание.

Что мне оставалось? Спорить с командиром полка?

Пошло в воздух звено Науменко. Летчикам моей группы приказал сидеть в самолетах с включенными радиостанциями и ждать команды на вылет. Сам внимательно вслушивался в переговоры Науменко с «Тигром». Слушаю и все больше волнуюсь. Обстановка в районе Крымской, судя по радиообмену, была угрожающей. Минут через пятнадцать после взлета Науменко я, не вытерпев, дал команду на вылет. Сразу повел звено в район прикрытия.

А над Крымской уже скопилось около сотни Ю-88. Когда мы подошли, на бомбометание заходили последние девятки. Звено с ходу бросилось в атаку. Надо было не дать сбросить прицельно бомбы. Нацелился на девятку «юнкерсов», которая стала на боевой курс. Через секунды посыплются бомбы. Мы спешили. Из кабин стрелков навстречу нам потянулись дымные трассы. Создав пикированием большие угловые скорости для стрелков, беру в прицел самолет ведущего. Вот он рядом. Даю очередь.

Атакуя, я и не заметил, как от меня оторвался Крюков. Он устремился на бомбардировщики в середине колонны. Только я успел сбить ведущего, как услышал голос Аркадия Федорова:

– Покрышкин, «мессеры» в хвосте! Уходи!

Среагировал мгновенно и вышел из-под удара четверки Ме-109. А затем мы с Федоровым, моим ведомым, закрутились с ними. Прорваться к бомбардировщикам теперь уже не могли.

После посадки стали разбираться, кто же не вернулся. Надуманный вылет с «наращиванием» сил принес потери. Науменко и его ведомый были сбиты. Крюков, решивший действовать самостоятельно в бою, подбит, как и его ведомый. Они сели вынужденно в поле.

Вылет еще раз подтвердил истину – нельзя летать мелкими группами, нельзя включать в одну группу равных по положению начальников. Это привело к поражению пары Крюкова, поставило меня с Федоровым в тяжелейшее положение.

Гибель Науменко вызывала боль в душе, жгучую обиду на безответственность некоторых товарищей, которых перед вылетом я предупреждал в неизбежной неудаче.

Еще один боевой день позади. Начался он с блестящей победы, а закончился гибелью боевых товарищей. С Николаем Науменко я летал часто. Не раз вел бои с превосходящими силами врага. Стремился вырастить из него хорошего командира звена. Это был честный и отважный боец. В последнем боевом вылете он, зная, что его наверняка могут сбить, храбро ринулся в атаку на армаду вражеских самолетов. Этот летчик до конца выполнил свой священный долг бойца.

Подходя к командному пункту полка, встретил командующего нашей воздушной

армией генерала Науменко. Поприветствовал его.

– Покрышкин, ты что такой сердитый? – спросил он, поздоровавшись.

– Товарищ генерал! Нельзя так воевать, как мы действовали сегодня.

– Чем недоволен, говори конкретнее.

– А тем, что воюем растопыренными пальцами. Мы прикрываем наши войска от мощных ударов вражеской авиации отдельными четверками или шестерками.

– Рассказывай, как по-твоему надо действовать? Пойдем походим и поговорим.

Я хорошо знал генерала Науменко. Под его личным руководством мне пришлось выполнять специальные задачи, не раз беседовать с ним. Я знал, что он относится ко мне с доверием. Его внимание располагало к откровенному разговору.

Рассказал командующему о наблюдениях за действиями противника, высказал мнение о том, как лучше организовать прикрытие объектов на линии фронта. Анализ действий воздушного противника показывает, что он наносит массированные удары бомбардировщиками два или три раза в день. А предварительно высылают до двенадцати и более «мессершмиттов». Они имеют цель связать боем нашу патрулирующую группу, сковать ее. Наши истребители в этих условиях не всегда могут сорвать удар бомбардировщиков. В предполагаемые по времени налеты надо высылать на прикрытие две или три самостоятельные группы истребителей, по шесть, а лучше по восемь самолетов в каждой. Это потребует, конечно, увеличения боевых вылетов. Однако все летчики, а я беседовал по этому вопросу со многими, одобряют такой вариант. Они согласны летать в два раза больше, чем сейчас. Да это и понятно. Летчики стремятся успешно выполнять боевые задачи. Для того чтобы иметь твердую уверенность, что бомбардировщики противника вылетели, видимо, следует вести разведку и подслушивание радиообмена противника в воздухе.

Генералу Науменко я подробно рассказал о последнем бое. Не стал скрывать, что по неразумному решению о применении наращивания сил в бою эскадрилья потеряла двух летчиков.

– Ну что же, спасибо за откровенность. Мысли дельные. Подумаем над твоими предложениями.

Я понимал, что резких изменений сразу ждать нельзя. Нужно время. А обстановка не ждет. Надо и самим искать новые приемы.

Утром командир полка поставил боевую задачу: вылететь первой группе Фадеева в составе восьми самолетов, а моей шестерке на смену ему через сорок минут.

– Быть все время над Крымской. И чтобы ни одна бомба не упала на головы нашим. Понятно? – строго спросил Заев.

Мы с Вадимом дружно ответили, что все понятно, и пошли на стоянку. По пути уточнили свои действия.

– Вадим, я готов прийти на Крымскую раньше, чем установил Заев. Если потребуются, конечно. Твоя задача: сковать боем группу очистки. А я буду перехватывать бомберов. Если будет трудно, то сразу же сообщи мне по радио. Помогу.

– Хорошо, Саша, договорились.

Первая группа взлетела. Летчики моей шестерки сели в самолеты и включили рации. Я тоже внимательно вслушивался в эфир. Минут через двадцать услышал голос Фадеева.

– Я – «Борода», вижу восьмерку «мессов». Приготовиться к бою.

Это была команда и на взлет моей группы. Пока летим, подойдут и бомбардировщики.

Вот и Крымская. Правее нас ведет бой с «мессершмиттами» группа Фадеева.

– «Борода», я – Покрышкин, как дела?

– Все в порядке. Трех уже спустили.

– Помочь?

– Сами справимся. Действуй, как наметили.

Впереди, левее и ниже, к переднему краю крались три девятки пикировщиков Ю-87, прикрытые четверкой истребителей. Они шли в колонне одна за другой на дистанции до

километра.

– Речкалов, прикрой! Четверкой мы атакуем бомберов.

– Понял, прикрываю!

Пикируем на первую девятку. Ловлю в прицел ведущего. Вот он, рядом. Хорошо видны кресты. Разящая очередь – и из Ю-87 полетели клочья. С правой стороны девятки от очереди Бережного загорелся второй. Видим, что посыпались бомбы из «юнкерсов». Хорошр, ведь внизу оборона врага. А бомбардировщики врассыпную, с пикированием развернулись на запад.

В повторном ударе по второй девятке я сбил еще одного Ю-87. Картина повторилась. Летчики врага сбросили бомбы и в панике ушли на запад. Третья девятка, видя участь передних, не дожидаясь нашего удара, сбросила бомбы и повернула на свой аэродром. Я успел догнать еще одного Ю-87 и длинной очередью свалить его на землю. Пара Речкалова, сбив Ме-109, крутилась с тремя «мессершмиттами». Преследовать удирающих бомбардировщиков в этих условиях было нельзя, надо помочь Речкалову. Увидев нас, «мессершмитты» вышли из боя.

Собрал группу в боевой порядок, пошел к Фадееву. И здесь та же картина. Обнаружив подмогу, «мессершмитты» пикированием вышли из боя. В воздухе противника не было. Группе Фадеева надо идти на аэродром.

– «Борода», я – Покрышкин, поздравляю с победой. Вас сменяю.

– Выполняю. Хорошо мы причесали «худых». Желаю успеха.

В этом бою наши две группы сбили вместе одиннадцать самолетов, не понеся потерь. Вот, наверное, так и надо наращивать силы в ходе боя. Но после посадки получил нахлобучку от Заева за преждевременный вылет.

– Товарищ командир, если бы я задержался, то не выполнили бы вашего приказа. Бомбы упали бы на головы наших войск, – ответил я.

– Это только вас и оправдывает. Самовольства чтобы больше не было.

– Есть, товарищ командир!

Данные о результатах боя работники штаба дивизии решили перепроверить. Им не верилось, что можно сбить одиннадцать вражеских самолетов и не потерять своих. Они связались с командным пунктом наземных войск. Заместитель командующего фронтом сообщил, что он лично наблюдал воздушный бой наших групп с переднего края, видел, как падали горящие машины врага.

В этот день наступление наших войск по прорыву мощной обороны противника в направлении станицы Крымской выдохлось. 56-я армия, имея мало артиллерии и незначительное количество танков, смогла лишь вклиниться в «Голубую линию» обороны. Сильные контратаки и массированные удары авиации сорвали наступление. На фронте наступило затишье.

А в полку продолжалась боевая работа. В воздухе стало спокойнее. Бомбардировщиков противник почти не использовал. Бои проходили лишь с небольшими группами вражеских истребителей. Они появлялись на больших высотах в поисках легкой добычи.

Как-то, патрулируя в районе Крымской, решил проучить этих любителей наживы. В предыдущих вылетах обратил внимание на их попытки атаковать наши группы бомбардировщиков и истребителей сопровождения после выполнения боевой задачи при отходе. Во время нашего патрулирования ниже нас заканчивали бомбежку три девятки Пе-2. Я свою группу повел на запад, набирая высоту. Прикинул, что наши бомбардировщики уже выходят на свою территорию. Дал команду на разворот. С крутым снижением группа пошла им вдогон. Расчеты оправдались. Гитлеровские охотники уже подкрадывались сзади к нашим Пе-2. Увлеченные преследованием, вражеские летчики не заметили нас. На большой скорости мы сблизилась с «мессерами». Короткая атака и один Ме-109 превратился из охотника в дичь. Второй «мессершмитт» увернулся из-под удара Савина, моего ведомого. Пикируя к земле, враг ушел восвояси. Преследовать его не могли. Потеряли бы высоту, а она нам была необходима для патрулирования. Боевым разворотом мы вернулись в

прикрываемый нами район. А вскоре пошли на аэродром. Результат хоть и невелик, но все же один из гитлеровских асов уже не вернется к своим.

Под вечер меня вызвали на командный пункт. Заев поставил задачу немедленно вылететь и на аэродроме города Таганрога сжечь самолет Як-1.

– Надо обязательно его уничтожить, – подчеркнул он.

– Есть уничтожить «яка»! – Иду к самолету и думаю, как мог оказаться на вражеском аэродроме наш истребитель? Сколько бед может натворить такой самолет в руках врага!

Над таганрогским аэродромом выскочили на малой высоте. Мы понимали, что успеха добьемся при внезапности. Внимательно осмотрели полосу, стоянки. «Яка» не было. Зенитчики врага всполошились, открыли огонь. Наша маленькая группа ответила штурмовым ударом и ушла домой.

Неудача беспокоила. Год тому назад я летал на Me-109 по выполнению специальных заданий. И сейчас был уверен, что противник использует «яка» в своих интересах. Надо быть настороже. Мучил также вопрос, как очутилась наша машина у неприятеля. Лишь после посадки узнал эту историю. Случай нелепый и преступный со стороны летчиков Пе-2. Они лидировали группу «яков», перелетающих с Дальнего Востока на Кубань. Потеряв ориентировку в сложных метеоусловиях, Пе-2 завел истребителей вместо Ростова в Таганрог.

Как впоследствии стало известно, первым сел командир эскадрильи. Выключив мотор, он стал по радио спокойно руководить посадкой остальных летчиков группы. Лишь после приземления второго самолета наши пилоты увидели бегущих к ним гитлеровцев. Летчик второго самолета тут же взлетел. Но на наборе высоты был сбит зенитным огнем. Командир эскадрильи отстреливался до конца. Он предпочел смерть плену. Последний выстрел оставил себе...

Сквозь огненные трассы

17 апреля 1943 года противник, воспользовавшись приостановкой наступления наших войск на Крымскую, предпринял мощное наступление на Мысхако. Этот клочок суши, названный Малой землей, был захвачен в начале февраля морским десантом под командованием Цезаря Куникова. Стремясь сбросить десант в Черное море, гитлеровцы сосредоточили юго-западнее Новороссийска крупные силы наземных войск. Но они своевременно были вскрыты нашей авиационной разведкой.

Чтобы сорвать наступление противника, командование перенацелило действия всей авиации в район Малой земли. Истребительные части должны были прикрыть десант от вражеской авиации, сопровождать бомбардировщиков и штурмовиков при нанесении ими ударов по наступающим войскам немцев.

Рано утром командир приказал мне в составе четверки сопровождать бомбардировщиков. Такую же задачу получил и Дмитрий Глинка. Пе-2 подошли к аэродрому в колонне девяток на дистанции метров триста. При таком построении боевого порядка бомбардировщики летели одной группой.

Меня удивила такая расстановка истребителей. Какую цель преследовало командование дивизии, выделяя самостоятельные четверки из разных полков для сопровождения фактически единой группы бомбардировщиков? Это было не на пользу делу. Боевой опыт неоднократно доказывал нецелесообразность такого решения. Группы истребителей из разных полков в таких случаях действовали несогласованно в бою, а значит, и прикрытие бомбардировщиков выполняли плохо.

На подходе к Цемесской бухте нас встретили «мессершмитты». Глинка своей четверкой стал набирать высоту, где вскоре завязал бой с вражескими истребителями.

Группа сопровождения во всех случаях идет вместе с бомбардировщиками и не

допускает по ним атак вражеских истребителей. Теперь моей четверке придется охранять свою девятку и девятку, за которую ответственным был Глинка.

«Пешки» были еще на боевом курсе, когда навстречу нам с запада появились вражеские бомбардировщики Ю-88 и Ю-87. Они были на той же высоте, что и мы. Между Новороссийском и Анапой произошла встреча. Я и мои ведомые, не покидая «пешек», пошли в лобовую атаку. Прицеливаясь по носовым кабинам «юнкерсов», старались расстрелять летчиков. Наши бомбардировщики также обстреляли из передних пулеметов вражеские самолеты. Этот встречный бой длился чуть больше минуты. Наша атака несколько расстроила боевой порядок армады противника, но определить, сколько сбито самолетов, не было возможности: во встречной схватке необходимо было вести поиск, быть начеку, ведь могли появиться «мессершмитты».

Мы ждали, когда же наши девятки развернутся домой. Но они, строго выполняя порядок полета, держали курс в западном направлении. Правее нас, чуть впереди, аэродром противника в Анапе. Над взлетной полосой видны струи пыли. Это взлетали немецкие истребители. Сейчас придется схватиться с ними. Лишь на траверзе Анапы бомбардировщики пошли в пологий левый разворот в сторону моря. На удалении пятнадцати километров от берега «пешки» стали на обратный курс.

Но на развороте от строя отстали правые крайние. Почти в каждой девятке. Это нам прибавило хлопот. А тут еще подошли немецкие истребители. Завязался воздушный бой над морем. Отбивая атаки «мессершмиттов» и в какие-то моменты выполнения маневра, бросаю взгляд вниз, на море. На воде видны большие круги. Значит, кто-то врезался в волны? Свои или вражеские самолеты? Разбираться некогда. На аэродроме все станет ясным. А сейчас надо выручать двух оторвавшихся от строя «пешек». К ним в хвост уже пристраивались два «фоккера» – решили пожить легкой добычей.

Делаю резкий переворот. Ведомый не отстает. Пикируем в хвост «фоккерам». Они, увлеченные атакой, не замечают нас. Теперь кто кого опередит. Мы раньше вышли на дистанцию стрельбы, чем они. Мощный огонь нашей пары из всех пулеметов и пушек сорвали атаки «Фокке-Вульф-190». Вижу, на воде появились новые круги. Это упали в море «фоккеры».

Вскоре заметил ведущего верхней нашей пары Ершова. Он, со снижением, на дымящем самолете, уходил в направлении аэродрома Геленджик. Подбит. Вверху остался его ведомый, он один. Ему трудно, атакуют несколько «мессеров». Делаю вертикальную горку и тут же очередью бью по Ме-109. Он был уже в хвосте нашего истребителя.

Наконец пересекли Цемесскую бухту. В воздухе стало спокойнее. Пересчитал «пешек» – все целы. Нас тоже трое. Как Ершов? Забегая вперед, скажу, что к вечеру сообщили, летчик благополучно сел на подбитом самолете.

После посадки я подошел к Глинке. Хотелось поговорить с ним об этом боевом вылете.

– Дмитрий! Почему вы ушли от своей девятки «пешек» и остались над Новороссийском? Кто же должен был бомберов прикрывать?

– Ты же сам видел, мы начали бой с группой «мессеров» и оторвались.

– Это не оправдание. Я тоже мог бросить «пешек» и вступить в бой. Тогда бы бомбардировщиков сбили.

– Саша! Не будем затевать ссору. Замечания правильные. На будущее учту.

– Хорошо! Будем считать вопрос закрытым.

Вскоре последовал еще один боевой вылет в район Мысхако на сопровождение двух девяток Пе-2. Моя группа из шести самолетов назначалась ударной. Нам ставилась задача сковать боем истребителей прикрытия противника. Непосредственное сопровождение было возложено на четверку Д. Глинки.

Над Новороссийском мы встретились с двенадцатой Ме-109. Имея превышение, с ходу атаковали «мессеров». Противник, численно превосходящий нас, принял бой. Схватка разгорелась яростная. Однако пара Искрина сбила двух Ме-109, потом я зажег одного, Фадеев и Труд еще двух. Это поубавило активности у противника. Потеряв еще пару

самолетов, группа «мессершмиттов» драпанула. Пикированием к земле покинула район патрулирования.

Мы направились на помощь нашим бомбардировщикам. Они, развернувшись, уже шли обратным курсом. Задача была выполнена. Но тут со стороны моря появилась новая группа вражеских истребителей. Она попыталась прорваться к «петляковым». Отбивая их нападение, Д. Глинка сбил Me-109. Наша группа подоспела вовремя. Внезапной атакой разогнали остальных. В этом вылете обе наши группы сбили около десяти самолетов, не имея потерь ни бомбардировщиков, ни истребителей.

Во второй половине дня командир снова поставил задачу сопровождать две девятки Пе-2. Моя группа состояла из шести самолетов. На этот раз удача нам изменила. При перестроении ведомый Бережного Сапунов, засмотревшись на появившихся над Новороссийском «мессершмиттов», ударил винтом своего самолета по хвосту истребителя ведущего и отбил ему рули управления. Бережной на парашюте приводнился в центре Цемесской бухты. С берега оказать ему помощь не смогли. Да и не успели бы – мы летали без спасательных жилетов. Летчики группы при виде этой катастрофы разволновались и в беспорядке заметались. Пришлось вмешаться.

– Я – Покрышкин, всем занять свои места!

Боевой порядок восстановился. Я решил: что делать с ведомым? Дать ему команду уходить на аэродром? Опасно. Одного наверняка собьют. Сейчас здесь пекло. Вражеских истребителей как комаров над озером. Лететь с нами на поврежденном самолете трудно. Долго думать не было времени, вот-вот схватимся с «мессерами». Запросил по радио:

– Сапунов, как ваш самолет?

– Все в порядке! – слышу в ответ. По тону чувствую – сильно переживает, удручен.

– Успокойся и пристраивайся к моей паре. На этот раз вылет прошел без серьезных схваток. Вскоре пошли на свой аэродром. После посадки подошел к самолету Сапунова. Он сидел в кабине и рыдал. С трудом удалось успокоить его. Конечно, очень тяжело быть виновником гибели боевого товарища. У меня тоже на душе скребли кошки. Владимир Бережной был моим воспитанником, способным летчиком.

В последующие дни в небе над Малой землей наших сил прибавилось. Вступили в бой летчики прибывшего на Кубань 3-го авиационного корпуса. На это соединение и была возложена задача по прикрытию района. Командовал им Е. Я. Савицкий. А наш полк обеспечивал боевые действия бомбардировщиков и штурмовиков. Один из вылетов в район Малой земли чуть было не оказался для меня последним.

В тот раз мы вылетели четверкой на сопровождение штурмовиков Ил-2 в середине дня. После взлета обнаружил, что на моем самолете отказал радиоприемник. По инструкции должен был прекратить полет и сесть. Однако оставлять без ведущего группу в составе трех истребителей опасно. Решил продолжать полет на боевое задание.

При пересечении Цемесской бухты я переходил на скорости с левой стороны группы штурмовиков на правую. Впереди был Новороссийск. Как раз в эти секунды меня и ведомого атаковала пара Me-109. Ершов предупредил о противнике по радио и закрутился с «мессером». Я, естественно, его сигнала не слышал. Ведущий же Me-109 успел пристроиться в хвост моего самолета. Интуиция заставила меня оглянуться назад. Me-109 висел в хвосте в пятидесяти метрах.

Резко бросил самолет с полностью данными рулями в косой переворот. Опередил врага на какое-то мгновение – вся трасса огня трехпушечного «мессершмитта» прошла ниже крыла. Враг был так близко, что сквозь шум мотора я услышал эту пушечную очередь. По-видимому, летчик Me-109 посчитал меня сбитым и не теряя времени направился к штурмовикам. Меня охватила ярость. Да и мой ведомый действовал в этом полете не лучшим образом. Резко вывел свой самолет из косого переворота и ринулся за Me-109, явно упоенным своим успехом. Еще миг – и противник у меня в прицеле. Наверное, в эти секунды фашист и заметил смертельную опасность. Энергичным переворотом он уходит из моего прицела и вертикально пикирует к воде. Я за ним. Малая высота, на которой проходил бой,

не позволила ему оторваться. На выходе из пикирования он снова попал мне в прицел. Две хорошие очереди сразили наповал Ме-109, и тот пошел на дно бухты, куда всего лишь две минуты назад собирался отправить меня.

Боевым разворотом вновь набираю высоту. Только в этот момент почувствовал, что весь мокрый от пота. Да, нелегко достается победа...

Пристроив к себе Ершова, мы парой пошли сопровождать «илов». В тот вылет они нанесли мощный штурмовой удар по скоплению гитлеровских войск.

20 апреля противник предпринял отчаянные попытки уничтожить наш десант. В воздухе обстановка еще больше накалилась.

В первый вылет на сопровождение группы Пе-2 взлетели тройкой. У ведущего второй пары отказала матчасть. В этом полете нам удалось отразить все атаки «мессершмиттов», но ведение боя усложнял идущий ниже своей группы одиночный Пе-2, поврежденный зениткой.

На обратном маршруте, уже подходя к Новороссийску, увидел, как в хвост ему заходят два «Фокке-Вульфа-190». Я и мой ведомый, Иван Савин, пикированием свалились на них. Атака была молниеносной. Мы сразу же сбили обоих. По-видимому, вражеские пилоты не заметили, как сами превратились в мишень. После этого я горкой выскочил к группе наших бомбардировщиков, а Савин остался прикрывать подбитый Пе-2. Тот шел на аэродром к Геленджику. Обеспечив безопасную посадку бомбардировщика, Савин, несмотря на мое строгое распоряжение сесть на этом аэродроме, решил нас догнать.

Но практикой десятки раз подтверждено: одиночный самолет – верная цель. К несчастью, так и получилось. Савина вскоре атаковала пара «охотников» и сбила в предгорьях севернее Геленджика. Так мы потеряли еще одного очень способного молодого летчика.

На другой день вновь сопровождали две девятки Пе-2. Вылетали шестеркой. Заев приказал включить в нашу группу Паскеева с ведомым Степаном Вербицким и назначил их верхней парой в боевом порядке. После бомбометания бомбардировщики на траверзе Анапы начали разворачиваться в сторону моря. Пара Паскеева несколько оторвалась от нашей четверки и летела ближе к берегу. Я дал команду Паскееву подойти к нашей группе, и тут же увидел четверку Ме-109: выскочив из облаков, они шли в атаку.

– Паскеев! Сзади «мессеры»! Разворот на них и атакуйте в лоб! – дал команду и сразу пошел на помощь.

Вербицкий, выполняя приказ, ринулся на четверку «мессершмиттов». Паскеев же со снижением нырнул под нашу группу. Четверка «мессеров» накинута на одиночный самолет, быстро подожгла его и скрылась за облаками. На наших глазах ветром сносило Вербицкого на парашюте в открытое море. Мы ничем не могли ему помочь...

После посадки командир части, выслушав мой доклад о ходе боя, спросил:

– Что будем делать?

Еще когда летели домой, у меня не выходил из головы этот случай. Чем объяснить, что летчик, боевой в прошлом, так ведет себя? Ведь Паскеев до того, как его сбили, храбро сражался.

– Может быть, его медики проверят? Хоть поступок и отвратителен, но надо разобраться со всех сторон.

Вскоре на медкомиссии у Паскеева действительно выявились серьезные отклонения. Тяжелая травма нарушила его психику. Редко, но случалось, что летчик после этого не мог справиться с собой. Паскееву надо было основательно лечиться. Позднее он был переведен в авиацию связи и добросовестно выполнял свои задачи.

Случай этот говорил о многом. Прежде всего, о необходимости иметь крепкую закалку, быть готовым ко всем превратностям боевой жизни.

Натиск противника в районе Мысхако после семидневных ожесточенных боев затихал. Десантники, проявив беспримерный героизм, упорно удерживали этот клочок земли, обильно политый их кровью. Воздушная обстановка также изменилась в нашу пользу.

Смелые действия советской авиации, усиление ее прибывшими на Кубань авиационными соединениями укрепляли боевую мощь наших Воздушных Сил на Северном Кавказе. Однако и враг в долгу не оставался.

Вскоре на мою долю вновь выпала задача сопровождать две девятки Пе-2 в район Мысхако. При определении группы меня настойчиво упрашивал взять на боевое задание молодой летчик Николай Островский. Но в тот момент он еще слабо был подготовлен к тяжелым схваткам, которые мы вели здесь.

Островский прибыл в наш полк осенью сорок второго года после окончания авиашколы. Проверили его летную подготовку. Она была, мягко говоря, невысока. Стали обучать молодого пилота. Учился он старательно. Однажды увидел его плачущим, с письмом в руках.

– Островский, – спрашиваю, – что произошло?

Николай протянул мне письмо. В нем сообщалось, что его мать, отца, всех братьев и сестер, оставшихся на оккупированной территории, гитлеровцы расстреляли за связь с партизанами. Его боль передалась и мне.

– Вот фашистские выродки!.. Придет время, и мы за все рассчитаемся!

– Тяжело, товарищ командир. Никого из родных у меня теперь не осталось.

– Считай, Коля, теперь меня своим отцом. А ты теперь для меня родной сын.

Еще до событий в районе Мысхако он вылетал на задание ведомым. Бой сложился неудачно. Островский остался один против пары опытных «охотников». В трудном бою был сбит. Но удачно приземлился, вернулся в боевую часть. Пришлось дать ему несколько дней отдыха. Сейчас он снова рвался в небо. Настойчивость покорила меня – я назначил его ведомым в свою пару. Вылетели мы четверкой. Вторую пару возглавлял Павел Крюков.

После отхода от аэродрома я заметил позади самолета Островского струю черного дыма. Он начал отставать от нас.

– Островский, что у вас с мотором? Почему отстаете?

Николай молчал. На неоднократные запросы не ответил. Тогда приказал ему вернуться на аэродром. Не доходя до предгорий Кавказа, Островский развернулся в сторону аэродрома. «Пошел домой, порядок», – решил я.

Бомбардировщики отбомбились и, как всегда, продолжали идти на боевом курсе почти до Анапы. Над морем на развороте от второй девятки отстал внешний Пе-2. Я знал, что при нападении вражеских истребителей он будет атакован первым. Поэтому летел рядом с ним. В какой-то момент засмотрелся на появившуюся слева четверку «мессершмиттов». В это время мимо пронеслись пушечные трассы по Пе-2. Резкой горкой развернулся на атакующих. Два «фоккера» сразу же переворотом ушли вниз. На моих глазах разворачивалась трагедия. Пе-2 стал заваливаться на правое крыло, и около него раскрылись два парашюта. Все!.. Не уберег! Сбили. Дал максимальный газ мотору и стал догонять группу бомбардировщиков, от которой пара Крюкова отбивала «мессершмиттов». Я уже почти догнал группу, когда вдруг перед моим самолетом сверху вынырнул Ме-109 и начал пристраиваться в хвост группе Пе-2. Ме-109 сам влез под прицел. Оставалось только чуть довести перекрестие и нажать гашетку. Длинная очередь – и «мессер» пошел к воде. После этого остальные истребители противника ушли в сторону берега.

После посадки я спросил у Чувашкина:

– Островский сел благополучно? Что с его самолетом?

– Нет, не сажился.

Это меня встревожило. Что могло случиться? Надо запрашивать населенные пункты по линии предполагаемого полета. Но телефонные запросы ничего не дали. Как осуждал я себя за то, что поддался просьбе Островского и взял его в полет.

На следующий день в штаб сообщили, что летчик 16-го гвардейского полка Николай Островский похоронен у станицы Кубанской. Его подловили при возвращении на аэродром два Ме-109, атаковали и подожгли. Николай выбросился из горящего самолета, но был расстрелян «мессершмиттами» при спуске на парашюте. Узнав об этом, дал себе зарок, что

теперь всегда буду стрелять по спасающимся на парашютах гитлеровским летчикам. Пусть эти «рыцари» не ждут снисхождения.

Вскоре после тяжелых воздушных сражений в районе Мысхако наступило короткое затишье в воздухе. Мы использовали его для глубокого разбора действий летчиков эскадрильи в период, боев на Кубани. Подробно разобрали итоги каждого самолетовылета, критически рассмотрели, как вел себя в боях каждый пилот. Уделили особое внимание причинам неоправданной гибели боевых товарищей, что значительно ослабило подразделение. Я разъяснил преимущества перехвата бомбардировщиков в глубоком тылу противника, еще на маршруте их полета к линии фронта. Такой метод не давал возможности истребителям противника сковывать нас боем над районом прикрытия и гарантировал от нанесения ударов по нашим войскам.

На разборе выступил и М. А. Погребной, к этому времени заместитель командира полка по политчасти. Михаил Акимович толково высказался о результатах боевой работы, вместе с тем указал, что успехи в боях породили у некоторых летчиков зазнайство и пренебрежение к противнику. Против нас действуют самые опытные эскадры истребителей фашистской Германии, а это требует высокой организованности, дисциплины от наших летчиков, их постоянной бдительности, самокритичности в оценках.

После разбора Погребной отозвал меня в сторону.

– Александр Иванович, меня очень беспокоит Фадеев. У него большие успехи в боях. Но в последнее время он стал проявлять бесшабашность и пренебрежение к противнику. Это может для него закончиться плохо. Молодые летчики стремятся ему подражать. Вы большие друзья. Поговорите с ним.

Я и сам не раз думал над этим. У Вадима, действительно, порой дерзость перерастала разумные пределы. А ведь он командир эскадрильи.

– Согласен с вами, Михаил Акимович. Правда, я уже не раз об этом говорил Вадиму. Постараюсь воздействовать на него покрепче.

А вскоре представился и повод для серьезной беседы. В один из последних вылетов фокусы Вадима едва не привели к гибели. Придя с боевого задания, он после посадки летчиков группы прошел бреющим полетом, чуть не цепляя верхушки деревьев. Сделал вертикальную горку и начал сложный пилотаж. Пилотировал В. Фадеев мастерски. И всем занятно, конечно, было смотреть на виртуозное выполнение сложнейших фигур. Но в это время из-за облачности выскочила пара Ме-109. Фашисты нацелились зайти в хвост самолета Фадеева. Командир звена Федоров, вскочив в свой самолет, успел по радио крикнуть:

– «Борода», «мессеры» в хвосте!

Фадеев косым переворотом ушел из-под трассы пушек. «Мессершмитты», потерпев неудачу, нырнули в облака.

После посадки Фадеева я подошел к нему. Такая во мне злость кипела.

– Ты что делаешь, Вадим? По-глупому решил погибнуть? Еще какие-то секунды, и ты был бы покойником.

– Саша, не ругайся. Я их увидел вовремя. Ну, немножко развлекся.

– Ведешь себя, как ухарь-купец. В боевом полете, включив передатчик, выполняешь арии из опер. Бесшабашно иногда гоняешься за отдельными «мессерами», бросив управлять группой. Кому этот цирк нужен? Ты же командир, пример должен показывать...

– Понял все. Как другу обещаю – этого больше не будет.

К сожалению, Вадиму трудно было себя переделать. Хотя он после этого случая старался сдерживать себя от необдуманных лихих поступков.

Вечером перелетели на соседний аэродром к бомбардировщикам и чуть свет ушли на их сопровождение.

Удар двух девяток Пе-2 был началом наступления нашего фронта на Крымскую. Оно началось 29 апреля и продолжалось до 10 мая 1943 года. Противник стал крупными группами бомбардировщиков наносить удары по советским наступающим войскам. На наш

полк легли важные задачи по прикрытию наземных частей.

В первом же вылете накрытие поля боя наша восьмерка ушла к Керченскому проливу. Там, применяя скоростной маятниковый метод патрулирования, ждали появления вражеских бомбардировщиков. Я был твердо уверен, что они будут лететь из Крыма. Расчеты оправдались. Вскоре по блеску отраженных солнечных лучей от вражеских самолетов определил, что в нашем направлении идут бомбардировщики. Дал команду группе:

– С запада большая группа бомберов. Идем навстречу. Федорову сковать истребителей сопровождения, а звеном атакую «юнкерсов».

Идем на сближение. Около Керченского пролива увидели три эшелона Ю-87, дистанция между которыми была до трех километров. В каждом эшелоне в плотном строю по три девятки бомбардировщиков.

А. Федоров задачу свою выполнил мастерски. Его звено смело атаковало десять Ме-109, сопровождающих бомбардировщиков, и сковало их боем. «Юнкерсы» остались без истребителей. Это обеспечивало свободу действий моему звену. Применяя «соколиный удар», бросил самолет в крутое пикирование. Ведомые следуют за мной. Навстречу нам потянулись десятки дымных трасс из турельных пулеметов «юнкерсов». Огневой заслон на пути к ведущему центральной девятки казался непреодолимым. Стрелки двадцати семи бомбардировщиков посылали навстречу более четырехсот пуль в секунду.

За три секунды, а именно это время требовалось для выхода на дистанцию прицеливания и открытия огня по головному Ю-87, мы должны были проскочить через трассы. Это возможно только при большой скорости и переменном профиле пикирования. Надо было создать для вражеских стрелков большие угловые скорости, сбивающие точное прицеливание по истребителю.

Маневр был рассчитан наверняка. Прорвавшись через пулевой заслон, я в упор расстрелял ведущего Ю-87 и, проскочив над ним, энергично ушел вверх, чтобы занять позицию для новой атаки. Сбитие ведущего, а им всегда был командир группы, нарушило управление и психологически подавило вражеских летчиков.

Повторный удар по ведущему левой девятки привел к расстройству боевого порядка бомбардировщиков. Этим незамедлительно воспользовались летчики звена и сбили еще три самолета. У противника началась паника. Сбрасывая бомбы и пикируя к земле, бомбардировщики врассыпную стали удирать в направлении Керченского пролива. Создались благоприятные условия для уничтожения их поодиночке. Но наша задача была в другом. Дал команду своему звену:

– Прекратить преследование! Атаковать второй эшелон!

С двадцатью семью Ю-87 второго эшелона повторилось то же, что и с первым: прорвавшись через жгуты дымных трасс, я сбил ведущего центральной девятки и на повторной атаке еще одного Ю-87. Мои ведомые действовали смело и решительно. Летчики сбили каждый по одному бомбардировщику.

Гитлеровские пилоты не ожидали такого стремительного и точного удара. Сбросив бомбы на свою территорию, они повернули на запад. А наше звено нацелилось на третий эшелон из трех девяток «юнкерсов». Но те, видя как мы расправились с предыдущими, не стали испытывать судьбу и развернулись на запад.

Задача была выполнена, бомбардировка наших войск сорвана. Теперь можно преследовать удирающих бомбардировщиков. Но преследование пришлось прекратить. По радио услышал приказ:

– Покрышкин, я – «Тигр», немедленно возвращайтесь на Крымскую. В воздухе появился противник.

Как ни заманчива была перед нами добыча, приказ – закон. Построив группу в боевой порядок, взяли новый курс. Невольно оглядываясь на обратном пути, насчитал от Керченского пролива до станции Верхне-Баканской двенадцать дымных столбов. Это догорали на земле сбитые самолеты. Над Крымской мы разогнали группу Ме-109.

По-видимому, эти истребители имели цель сковать нас боем перед приходом своих бомбардировщиков. На этот раз мы их обхитрили. Пока они здесь нас караулили, мы потрепали их подопечных еще над вражеской территорией.

Уходить домой наша группа не могла – время патрулирования еще не кончилось. Положение было незавидное, боеприпасы израсходованы, а смены нет. Патрулируем на скорости. Вдруг обнаруживаем идущую со стороны Черного моря большую группу самолетов противника. Насчитали до пятидесяти бомбардировщиков и истребителей. Снова бой, а стрелять почти нечем. Как пригодились остатки боеприпасов. Я сбил пятого бомбардировщика. На повторной атаке оружие уже не стреляло. Такое же положение было и у других летчиков нашей группы. Что делать? Ведь противник идет к линии фронта. Не долго думая, даю команду:

– Всем сомкнуться плотней ко мне! Идем в психическую!

И вот уже звено, плотное, как сжатый кулак, пикирует на группу бомбардировщиков. Федоров со своими напарниками сковал боем «мессершмиттов». Бомбардировщики, считая, что мы идем на таран, сбрасывают бомбы на свои войска и, рассыпая строй, удирают на запад. Преследовать мы их не стали. Стрелять нечем и горючее на исходе.

Вот наконец и смена. Довольные своими победами, без потерь возвращаемся домой. Неплохо потрудились, сбито более десятка вражеских самолетов!

Но не всегда перехват бомбардировщиков противника до подхода их к линии фронта был таким удачным. В очередное патрулирование вылетели четверкой. Сил, конечно, было мало. Наступление наших войск на Крымскую до предела накалило и воздушную обстановку. Сражения над полем боя шли ожесточенные. На этот раз мы встретили четыре девятки Ю-87, прикрытые восьмеркой Ме-109. Вражеская группа шла плотной колонной. Это затрудняло атаку ведущего.

– Атакую бомберов. Речкалов, прикрой! – дал команду.

Ударом сверху сбил ведущего задней девятки и решил не уходить на горку, а проскочить вплотную над бомбардировщиками и атаковать командира группы.

Это привело к уменьшению скорости. Только я расстрелял ведущего бомбардировщика, как мощная трасса пуль и снарядов пронеслась перед самолетом. Бросив свой истребитель под атакующего Ме-109, ушел из-под трассы. Не успел вывернуть свою машину, как второй Ме-109 слева поставил впереди трассу огня. Глянул назад – в хвосте еще пара Ме-109. Резким разворотом выскочил от «мессершмиттов» в сторону тройки наших истребителей. Все же даже одиночные точные атаки подействовали на вражеских летчиков. Сбросив бомбы, они не стали штурмовать наземные цели и развернулись на запад.

После посадки я возмущенно спросил у своего ведомого Степанова:

– Вы почему меня не прикрыли при атаке?

– Товарищ командир, меня самого атаквали, я едва ушел из-под удара к нашей паре. Думал, вы там.

– Разве не видели по номеру на самолете, что меня там нет? Ведомый не должен бросать в бою ведущего. Вас прощает только одно обстоятельство: отсутствие боевого опыта.

Тут же я подозвал техника самолета.

– Крупно белой краской обозначьте номер самолета. Надо, чтобы далеко был виден тринадцатый номер.

– Писать не стоит, товарищ командир. Пригнали новую партию машин и приказано дать вам другую, с номером сто, – доложил Чувашкин.

– Хорошо. Напишите сотку крупными цифрами.

5 мая 1943 года наши войска полностью овладели станицей Крымской и начали наступление на высоты западнее нее. Погода с утра сдерживала действия авиации. К середине дня облачность начала подниматься. Первой вылетела на патрулирование шестерка в составе моего звена и пары Фадеева. Такой состав группы наше командование определило, мотивируя плохой погодой. Сразу же взяли курс на станцию Аманат, чтобы выйти западнее

Крымской. Это был вероятный маршрут полета бомбардировщиков противника.

Идем к линии фронта. Пара Фадеева, летевшая левее, все больше отходит от моего звена восточнее. Это меня начинает беспокоить.

– «Борода», я – Покрышкин, подойди ближе, почему отрываешься?

– Сейчас подойду!

Но выполнить маневр уже не успел. Западнее Крымской, точно над моей парой, из облаков появился «Хейнкель-111». Он вышел так близко над нами, что и атаковать было нельзя. Делая горку, я бы выскочил впереди противника. Надо было отстать. Но летчики «хейнкеля», видать с перепугу, сыпанули бомбы. Они проскочили за хвостом моего самолета. А вражеский бомбардировщик сразу же нырнул обратно в облака.

В первые мгновения решил пробить облака и выше их подловить «хейнкеля». Но в эти секунды увидел между ярусами облачности группу Ю-87. Они перестраивались для бомбометания.

– «Юнкерсы», приготовиться к атаке! – дал команду. А сам зашел вдоль колонны и начал последовательно обстреливать Ю-87.

Обстановка в том бою сложилась не простая. После нескольких атак левее и правее оказались две пары Ме-109. Они попытались взять меня в «клещи». Рывком вверх и в сторону выскочил из-под их удара и закрутился с ними на виражах. Но низкая высота и нависшая над нами облачность не дали возможности перевести бой на вертикали. Выручил Степанов. Он вовремя пришел на помощь и «мессершмитты» нырнули в облака. Пара Речкалова атаковала удирающих Ю-87.

После боя, собрав группу в боевой порядок, мы продолжали патрулировать. К нам пристроился Андрей Труд. Узнав его по номеру самолета, запросил:

– Где Вадим?

– Он подбит и ушел домой.

– А почему ты его не сопровождал?

– Был скован «мессерами», не мог оторваться.

Положение с Фадеевым встревожило меня. Расспросы пришлось отложить до приземления. Сбоку нас, на удалении до двух километров, появилась шестерка Ме-109. Они летели параллельно нашей группе и в бой не вступали. Мы поджидали вражеские бомбардировщики и не старались связываться с истребителями. В направлении Анапы, на фоне облаков, уже были видны силуэты тяжелых самолетов. Так мы и ходили с севера на юг и обратно недалеко от группы «мессершмиттов». Вдруг западнее нас выскочил Як-1 и пошел прямо на меня.

– «Як, «Як», я свой! – немедленно предупредил его, но тот атаковал в лоб и, стреляя, проскочил мимо. Хорошо было видно, как из выбрасывателя его пушки вылетали гильзы. Один прицельный снаряд угодил в крыло моего самолета. Тут сомнения, что на нашем самолете был фашист, у меня исчезли. Дал команду своим летчикам сбить «яка». Но он успел развернуться и ушел к группе «мессершмиттов». После этого «мессы» ринулись на нас. Мы тоже сделали доворот и пошли в лобовую. Поймав с упреждением в перекрестие прицела ведущего группы противника, я длинной очередью сбил его. Остальные сразу же ушли. Бомбардировщики так и не появились, очевидно, отменили налет.

Закончив патрулирование, пришли на аэродром.

– Фадеев сел? – спросил Чувашкина после посадки.

– Нет, не садился.

– Где Вадим и что с вами было? Докладывайте! – потребовал я у Труда.

Из его рассказа кое-что стало ясно. Оторвавшись от моего звена, пара Вадима вышла на Крымскую. Там наскочила на группу Ме-109. Завязался жаркий бой. Пара рассыпалась. В один из моментов боя Труд услышал Вадима:

– Я – Фадеев, иду домой...

По голосу чувствовалось, что Фадеев был ранен. А Труду никак не удавалось оторваться от двух «мессершмиттов».

Ждали мы сообщений о судьбе Фадеева несколько дней. Стало ясно, что Вадим погиб.

После освобождения Крымской наши войска еще неделю вели тяжелые бои за высоты западнее станицы. Этот рубеж позволял выйти в глубокие тылы обороны противника, на Новороссийск. Гитлеровцы защищались отчаянно. Они перебросили в этот район все резервы и сосредоточили здесь большую авиационную группировку. Бои в воздухе носили ожесточенный характер. Наши летчики самоотверженно вступали в схватки с численно превосходящим противником, чтобы сорвать бомбардировку наших войск. В этих боях полк потерял отважных и способных командиров звеньев Дмитрия Коваля и Михаила Сутырина. Меня также чуть не сбили над Таманским плацдармом. Спасла случайность.

Вылетели мы тогда четверкой рано утром на прикрытие района. В группе были летчики третьей эскадрильи, оставшейся без командира после гибели Вадима Фадеева. Ведомым в свою пару я нерасчетливо назначил молодого летчика, имеющего небольшой боевой опыт.

Подходим к Крымской. Сплошная многоярусная облачность. Вражеская авиация могла быть только на большой высоте. Решил пробить облака. Мой ведомый не имел опыта полетов в сложных метеоусловиях. Оторвался от нас. А искать его и пристраивать к группе условия не позволяли – к линии фронта шла девятка двухмоторных бомбардировщиков Ю-88. Дал по радио команду ведомому уходить домой. Тройкой ринулись навстречу противнику. Набирать высоту для «соколиного удара» времени не было, да и второй ярус облаков мешал.

Вначале все складывалось хорошо, как было задумано. С боевого разворота вклиниваюсь в строй девятки. В упор, длинной очередью, расстреливаю ведущего. Проскочив строй бомбардировщиков, посмотрел в сторону и назад. Сбитый Ю-88 дымил в падении. Успел заметить рядом остальных бомбардировщиков. С них вниз сыпались бомбы. Сделал рывок в сторону – и вновь захожу в атаку.

Бомбардировщики стали беспорядочно разворачиваться на запад. Я кинулся на отставшего Ю-88. Он пытается уйти, переходит в пикирование. Догоняю «юнкерса» и расстреливаю его. Вывел самолет из атаки над самым верхним краем нижней облачности. Дальнейшее следование за Ю-88 грозило столкновением с землей, ибо нижний край облачности был всего в двухстах метрах.

Выйдя на высоту боевым разворотом, увидел под облаками вторую девятку бомбардировщиков. Не теряя времени, устремился к ней. Главное – не допустить «юнкерсов» к линии фронта. Атакую правого бомбардировщика в девятке. Ю-88 загорелся. Остальные, сбрасывая на развороте бомбы, круто отворачивали строем на запад. Пристраиваюсь им в хвост, сближаюсь. Вот они рядом. Прицеливаюсь по крайнему справа «юнкерсу». Он чуть отстал от группы. Очередь по стрелку, вторая – по мотору. Черный дым тянется за «юнкерсом». Но он еще летит. Надо добить. Нажимаю гашетку – оружие не стреляет. По-видимому, отказало. Решаю перезарядить. И тут, несмотря на азарт боя, глянул в сторону хвоста моего самолета. Шестерка «мессершмиттов» уже пристраивалась ко мне. Тут же делаю энергичный переворот. Трассы огня прошли выше. Проскочив нижнюю облачность, вывел самолет у земли, над населенным пунктом, Узнал его – подо мной была станица Варениковская. Горкой вошел в облака. Скрываясь от «мессершмиттов» и зениток, взял курс на аэродром. После посадки приказал Чувашкину:

– Проверьте, почему-то внезапно отказало оружие. Через несколько минут техник, усмехнувшись, доложил:

– Оружие работает отлично. В контейнерах нет ни одного снаряда и ни одного патрона.

– Да!.. Это меня и спасло. Если бы оружие еще две-три секунды стреляло, то сегодня домой не вернулся бы. «Мессеры» бы прикончили, – невольно вырвалось у меня.

На первого сбитого бомбардировщика, упавшего вблизи линии фронта, штаб получил подтверждение стрелковой части. Его засчитали мне. Второй, сбитый в глубине вражеской обороны, и третий, подбитый, который наверняка упал позже, пошли в пользу общей победы. Старчиков в этом бою также сбил «юнкерса» из первой девятки. Мы выполнили боевую задачу – не дали бомбить наши войска.

После 10 мая наступление на фронте прекратилось. В воздухе наступило относительное спокойствие. Обстановка позволяла подвести итоги последних боев. С докладом о действиях летчиков выступил командир полка. Итоги он в основном подводил по цифровым показателям; сколько вылетов, часы боевого налета, количество боев, сбитых самолетов. Понятно, что летчики слушали эти данные без особого интереса. А ведь в этих боях впервые мы применили много новинок. Да и противник перешел к другой тактике. Смелее стал использовать высоту, маневр. Сбивать «мессершмитты» стало труднее.

Все ждали выступления Михаила Акимовича Погребного. Этот политработник умел видеть главное. Он всегда беседовал с нами после боевых вылетов. Замполит хорошо знал динамику проведенных боев и действий каждого летчика в них. Летчики и техники полка были откровенны с Погребным, очень уважали его за внимательное и доброе отношение, за умение снять угнетенное настроение при неудачах, вызвать глубокие патриотические чувства.

Вот и сейчас он сумел приковать к себе внимание. Кратко напомнив успехи полка и лично летчиков в боях за Крымскую, Погребной среди лучших назвал Вадима Фадеева. Сказал – и замолк, как бы обдумывая или давая нам вспомнить этого летчика. Все притихли и ждали, что он скажет о Вадиме. Волнуясь, иногда умолкая, он поведал нам об этом замечательном человеке и отличном воздушном бойце, о его гибели.

Слушая Погребного, я думал о Вадиме. Никто не знал его так хорошо, как я. Нас связывала личная и боевая дружба. Природа щедро наделила Фадеева редкими физическими и духовными качествами. Неиссякаемая энергия и оптимизм, искреннее чувство товарищества вызывали у всех восхищение. В трудное для меня время Вадим всегда старался поддержать словом и делом. Гибель Вадима была для меня самой тяжелой потерей с начала войны. Не умаляя его достоинств, я много думал об истинных причинах, которые привели его к гибели.

Натура волжского богатыря, уверенного в своих незаурядных способностях, нередко проявлялась в пренебрежении к опасностям в бою, в переоценке своих возможностей. Я был старше Вадима, имел больший жизненный и боевой опыт. Старался как друг подсказать и поправить его, особенно в вопросах тактики действий. В последнем боевом вылете он как командир эскадрильи проявил самоуверенность, по-видимому, решил действовать самостоятельно. В этом была его роковая ошибка.

М. Погребной остановился на вопросах формирования высоких морально-боевых качеств у летчиков, подчеркнул необходимость совершенствования тактической выучки.

Закончив выступление, М. А. Погребной обратился к летчикам:

– Кто хочет высказаться?

– Разрешите? – попросил я.

Остановился на том, что основной причиной гибели наших летчиков является патрулирование малыми группами, четверками, в лучшем случае шестерками. Встретив крупные группы вражеских бомбардировщиков под сильным прикрытием «мессершмиттов», наши летчики, чтобы сорвать бомбометание, самоотверженно бросаются на численно превосходящего противника и порой гибнут в неравных боях. Так были сбиты Науменко, Коваль, Сутырин и некоторые другие. Высказал предложение посылать в ожидаемое время налета патрули из двух-трех шестерок, а лучше – восьмерок.

– Надо считаться с количественным составом полка, – заметил Н. Заев.

– Можно увеличить количество боевых вылетов на каждого летчика, – сказал я, оглядев товарищей. – Летный состав на это согласен.

В эти дни затишья вызвали в штаб воздушной армии летчиков, наиболее отличившихся в боях. Штаб располагался в пригороде Краснодара, в станице Пашковской. Вылетели туда на самолетах. Садись на незнакомой площадке ограниченных размеров. Здесь базировалась лишь эскадрилья связи. На посадке нога шасси моего У-2 попала в глубокую колею от автомашины и сломалась. К самолету подошел командир эскадрильи лейтенант Олиференко. Видя, что я расстроен, он успокоил:

– Не беспокойтесь, товарищ капитан. Доставим сюда запасные части. У нас этих тихоходов хватает. Отремнтируем быстро.

Мы разговорились. Олиференко высказал свое неудовлетворение назначением его командиром подразделения связи. Он стремился стать истребителем. Заметно смущаясь, попросил меня:

– Товарищ капитан, поговорите с командующим армией о переводе в ваш полк.

– Вы же не летаете на истребителе, а только на У-2.

– До войны был инструктором в аэроклубе. Истребитель освою быстро. Поверьте, не подведу, товарищ капитан!

– Но мы можем взять вас в полк только на должность рядового летчика, а вы сейчас командир отдельной эскадрильи. Кроме того, летчикам-истребителям часто достается в боях, – пытался разубедить Олиференко, понимая всю сложность переучивания летчика на боевой самолет во фронтовых условиях.

– Согласен быть рядовым летчиком, но на истребителе! А опасность этой профессии меня не пугает.

– Хорошо! Если представится возможность, доложу командующему о вашей просьбе и буду ходатайствовать о переводе к нам.

По дороге в штаб, слушая разговоры ехавших со мной летчиков, я думал об Олиференко. Вспоминал, как сам много лет добивался стать летчиком. Сомневаться в искренности патриотических стремлений Олиференко не приходилось. Он понимал всю опасность для жизни, но хотел лично участвовать в воздушных боях. Такому человеку следовало помочь.

Нас встретил начальник штаба армии генерал А. З. Устинов.

– Прибыли? Командующий пока занят, Сейчас пройдите в столовую штаба.

За завтраком мы обговорили вопросы, которые следовало доложить командующему. Эту нелегкую задачу возложили на меня. Я понимал ответственность. Говорить на таком совещании надо кратко и веско, высказать главное, что тревожит нас, истребителей. Это был первый случай за время войны, когда вызвали рядовых летчиков в такой высокий штаб на деловой разговор. Между тем боевая жизнь давно подсказывала, что надо изучать и обобщать боевой опыт, смелее искать пути более эффективного использования истребителей в боевых условиях.

Принял нас генерал К. А. Вершинин. Он был недавно назначен командующим 4-й воздушной армией, объединившей в конце апреля всю авиацию нашего фронта. Распыление сил по двум армиям наконец-то было ликвидировано. Однако основы ее боевого применения оставались пока прежними. Мы продолжали летать мелкими группами. Лишь отвага и умение позволяли нам побеждать в боях превосходящего в силах врага. Бытовавший в это время лозунг: «Бить врага не числом, а умением» был очень патриотичен, но не всегда приводил к успехам в бою над численно превосходящим противником. Боевые летчики ждали от этого совещания многого. Хотелось, чтобы новое в боевом применении нашей авиации стало активнее внедряться в жизнь.

Без особых вступлений К. А. Вершинин открыл совещание.

– Давайте, товарищи, посоветуемся, как нам лучше бить врага на земле и в воздухе, – сказал он.

Командующий кратко обрисовал воздушную обстановку на нашем фронте. Он остановился на важных проблемах применения воздушной армии. Подробно изложил принципы авиационного наступления при прорыве обороны противника и боях в глубине. Он говорил о массированном применении бомбардировочной и штурмовой авиации. Истребителям поставил главную задачу: завоевание господства в воздухе с целью обеспечить действия бомбардировщиков и штурмовиков, срыва ударов авиации противника по нашим наземным войскам.

Авиационное наступление было новой формой боевого применения авиации в наступательной операции. Оно способствовало значительному повышению боевой

эффективности и явилось крупным шагом в оперативном искусстве Военно-Воздушных Сил.

Не скрою, от слов командующего, других руководителей воздушной армии на душе становилось радостнее. Мы можем успешно наступать и гнать с нашей земли ненавистных захватчиков! Авиации теперь ставят такие сложные задачи, о которых мы могли лишь мечтать.

Когда закончились выступления авиационных военачальников, я попросил слово. От имени присутствующих на совещании истребителей высказал мнение по приказу, ограничивающему скорость патрулирования истребителей над объектом прикрытия. Объяснил недостатки этого способа, обрекающего нас вести оборонительный бой на горизонтальных маневрах. Наступательный бой с применением вертикального маневра достигается лишь при полете патрулей на большой скорости.

Доложил, что бомбардировщики противника наносят удары в течение дня с определенной периодичностью. В предполагаемое время их налетов следует посылать усиленный патруль из двух или трех восьмерок. Мы же сейчас с утра до вечера летаем группами из четырех–шести истребителей. Этим составом нам и приходится вести бои с крупными силами бомбардировщиков и истребителей. Верно, это потребует увеличения боевой нагрузки на каждого воздушного бойца. Однако летчики согласны иметь боевых вылетов в день в два раза больше, чем установлено сейчас.

В своем выступлении говорил о целесообразности перехвата вражеских бомбардировщиков на маршруте их полета к цели, чтобы предотвратить удары по нашим наземным войскам. Привел примеры перехвата моей восьмеркой больших групп бомбардировщиков противника в глубоком тылу врага. К сожалению, уничтоженную технику нам не засчитывают. В приказе, изданном еще в начале войны, установлено, что сбитые самолеты противника должны быть подтверждены нашими наземными войсками или зафиксированы кинопулеметом. Разве могут передовые части видеть воздушный бой, если мы деремся в двадцати – тридцати километрах в тылу у противника? Наша же промышленность пока производит самолеты без кинопулеметов. К примеру, в районе Мысхако основные бои нам пришлось вести над морем, в пятидесяти километрах западнее Новороссийска. Сбитые машины врага хорошо видели стрелки сопровождаемых нами бомбардировщиков. Но их данные не служат подтверждением победы в воздушной схватке. Попросил от имени летчиков-истребителей этот приказ изменить.

Выслушав мое выступление и сделав пометки в блокноте на столе, Вершинин сказал:

– Товарищ Покрышкин, ваше выступление заслуживает внимания. По этим вопросам будут даны указания. Предложения по приказу о сбитых самолетах доложим в Москву. В отношении боев в районе Мысхако вам и штурману армии завтра же слетать в бомбардировочный полк. При получении подтверждения засчитаем сбитые самолеты.

Совещание закончилось, и все расходились с уверенностью, что будут учтены наш боевой опыт и предложения. После совещания я обратился к генералу Вершинину по поводу Олиференко.

– Какой же из него истребитель? Обучать его здесь, на фронте, у вас не будет времени, – заметил командующий.

– Отпустите его, товарищ генерал, в наш полк! Он хочет стать истребителем. При таком рвении он будет хорошим воздушным бойцом. Я найду время для его обучения.

– Что ж, надеюсь на вас и возражать о переводе не буду. Только осторожнее с ним, не торопитесь пускать в бой.

Вскоре возвратился к своему самолету. Его уже отремонтировали. Там ждал Олиференко.

– Все нормально, – сообщил ему. – Командующий дал «добро». Сдавайте эскадрилью и прибывайте в полк.

На другой день со штурманом армии разобрались в количестве сбитых нами «мессершмиттов» и «фоккеров» в боях при сопровождении бомбардировщиков в районе Мысхако. Данные стрелков самолетов Пе-2 были выше, чем наши донесения. Беседуя с

командиром бомбардировочного полка, с горечью сказал, что недавно не уберег Пе-2 и его сбили.

Как же был удивлен и обрадован, когда мне сообщили, что летчик Пе-2 с целью дезориентации «фоккеров» имитировал падение. А сам благополучно приземлился на аэродроме Геленджика. Штурман же и стрелок, решившие, что самолет сбит, выбросились без команды летчика с парашютами.

На аэродроме бомбардировщиков встретил своего одноклассника по ФЗУ Семена Пыжикова. С ним мы не встречались более десяти лет. Мне удалось согласовать его перевод замполитом в мою эскадрилью. И он вскоре прибыл в наш полк.

Молодые расправляют крылья

Войска Северо-Кавказского фронта готовились к новому прорыву «Голубой линии». Противник совершенствовал оборонительные позиции. Напряжение в боевых действиях в воздухе спало. Налеты бомбардировщиков и штурмовиков, как наших, так и вражеских, носили эпизодический характер. Действовали небольшими группами. Воздушные бои между истребителями проходили редко.

Командование воздушной армии, используя затишье, принимало меры по восполнению понесенных потерь. Нашей дивизии приказали подобрать летный состав в ближайшем запасном авиаполку. Однако молодые летчики этой части, прибывшие из авиашкол, были еще не подготовлены для полетов на новой технике. Брать таких летчиков и переучивать их в боевых условиях было нельзя. Да и времени для этого у нас не было. Командование воздушной армии нашло другой выход: пополнить дивизию за счет полков, убывающих на перевооружение с самолетов «Чайка» и И-16 на новые скоростные истребители.

Пока решался вопрос о пополнении, наша эскадрилья продолжала летать на прикрытие сосредоточении наземных войск. Патрулируя над линией фронта, обратил внимание на особенность действий истребителей противника. После ряда неудачных попыток помешать нашим летчикам выполнять боевые задачи гитлеровцы изменили тактику. В период работы наших бомбардировщиков по оборонительным узлам противника «мессершмитты» и не пытались их атаковать, опасаясь ударов патрулирующих истребителей. Они кружились в стороне, ожидая отхода наших групп после выполнения ими боевой задачи. А как только наши бомбардировщики ложились на обратный курс, «мессеры» устремлялись за ними.

Нам этот прием был уже известен. Объяснялся он тем, что после удачного выполнения боевой задачи наступает некоторое расслабление, внимательность у наших летчиков над своей территорией становится ниже. В этой обстановке фашисты и пытались сбить отставшие или потерявшие бдительность экипажи. Посоветовавшись с товарищами, я решил применить свою хитрость, использовать внезапность.

Вижу, бомбардировщики кончают работать над целью. Увожу патрулирующую группу с набором высоты на запад. В расчетное время разворачиваемся на обратный курс. За счет предварительно набранной высоты, снижаясь, быстро нагоняем группу бомбардировщиков. Расчет оказался точным: в заднюю полусферу пристраиваются для атаки «мессершмитты». Увлеченные преследованием, они не замечают нашего сближения. И сами попадают в ловушку.

Очереди в упор – и минуту назад уверенные в себе гитлеровцы на горящих «мессерах» падают к земле. Остальные уходят на пикирование, потом на большой скорости удирают на запад. Наша группа, нанеся удар, вновь идет на высоту и продолжает патрулирование над линией фронта. Преследовать «мессершмиттов» опасно, в это время могут подойти на высоте «юнкерсы» и беспрепятственно нанести бомбовый удар по нашим войскам. А это – срыв задачи. Приходилось свое стремление бить воздушного противника подчинять главным требованиям дня. Отступление от этого всегда приводило к плохим результатам. К

сожалению, нарушения иногда встречались в боевой практике.

Редкое появление вражеских бомбардировщиков, слабая активность истребителей в какой-то степени расхолаживала летчиков, снижала их требовательность к себе в выполнении функциональных обязанностей в боевом вылете, вызывала у некоторых престижное стремление увеличить свой счет сбитых самолетов. Из-за этого мне пришлось однажды выдержать тяжелый бой с численно превосходящим противником.

Однажды утром меня срочно вызвали на КП. Командир полка поставил задачу немедленно вылететь шестеркой на Крымскую.

– Вторую пару вашей группы будет возглавлять Речкалов, а третью – Лукьянов, – сказал он.

– Товарищ командир, это же какая-то сборная команда равных по должности начальников. Разрешите идти слетанной группой!

– Над Крымской очень мощная облачность. С «Тигра» приказали срочно выслать наиболее опытных летчиков. Не торгуйтесь и быстрее вылетайте!

Состав шестерки вызвал у меня опасение в успехе выполнения боевой задачи, но спорить было бесполезно.

Подходим к станции Киевской. Правее нас выскочила из облачности пара Ме-109. Речкалов, даже не успев предупредить меня, развернулся и пошел на нее, увлекая находившуюся на верхнем ярусе боевого порядка группу Лукьянова. В тыл обороны противника мы вышли лишь с ведомым Табаченко. Выше нас обнаружили десятку «мессершмиттов». Дал команду на сбор группы над Крымской, я нацелился на нее. Сверху, в хвост наших самолетов, неожиданно свалилась пара Ме-109. Мы энергично развернулись и пошли в лобовую атаку. «Мессершмитты» ее не приняли, начали разворачиваться в обратном направлении. Ведомый Ме-109 запоздал с маневром и попал в мой прицел. Дал очередь по животу. И Ме-109, объятый огнем, понесся к земле. Теперь очередь за ведущим. И в этот момент увидел атакующую нас справа и сверху четверку «мессершмиттов». Делаю боевой разворот навстречу им. Но они, обходя нас с набором высоты, ушли от лобовой.

Минут десять наша пара отбивала атаки вражеской группы. Четверка Речкалова так и не появлялась. А как она была нужна сейчас! Противник пока действовал вяло. Чувствовалось, что сбитие Ме-109 в начале боя психологически подействовало на вражеских летчиков, снизило их активность. Но на это долго рассчитывать было нельзя.

В ходе боя внезапно появилась еще и пара фашистских истребителей «фоккеров». С дистанции почти двух тысяч метров она открыла по нас огонь. Можно было не опасаться стрельбы с такой дальности, но вдруг под меня нырнул ведомый.

– Табаченко, стань на свое место, а то «мессеры» съедят, – дал команду.

– Командир, я ранен, ухожу домой! Прикройте! Это было уже совсем некстати. Что делать? Если сопровождать Табаченко, то вся свора вражеских истребителей бросится вдогонку. Нас собьют, как куропаток. Решаю продолжить бой с десятью истребителями противника, сковать их боем и обеспечить безопасный уход ведомого.

– Табаченко, уходи пикированием на Краснодар, я прикрываю.

Продолжая отражать атаки, я зорко смотрел за вражеской группой, готовый ринуться за теми, кто попытается преследовать Табаченко. Получив по радио сообщение о его подходе к Краснодару, уловил удобный момент, сделал резкий поворот и, пикируя до земли, вышел из боя.

После посадки состоялся разговор с Речкаловым.

– Вы что же, на съедение «мессерам» бросили мою пару?

– Понимаешь, правее нас появились «мессеры». Попутно решил сбить их. Они удрали в облака, а мы с Лукьяновым уже не смогли вас найти.

– Твое счастье, Речкалов, что не было «юнкерсов» и Табаченко был легко ранен, а то бы не миновать тебе неприятностей! – бросил я в сердцах.

С Лукьяновым поговорить не успел – вызвали на КП. Около него увидел недавно назначенного командира дивизии полковника Ибрагима Магометовича Дзусова. Перед ним

стоял строй летчиков. Я пробежал по нему взглядом – знакомых нет.

– Покрышкин, иди сюда! Знакомься с пополнением, прибывшим в ваш полк. Побеседуй с ними. Тебе придется учить их своей тактике боя.

– Есть, товарищ командир!

– Заходил в вашу землянку и познакомился с твоей академией.

– Что вы, какая там академия! Просто тактический класс для обучения летчиков.

– Это сейчас и нужно. В академии учат воевать на картах, а ты – сбивать самолеты. Вот и готовь молодежь. Надо сделать их настоящими воздушными бойцами. Летчики ваши, и учить будете самостоятельно. Разумно спланируй занятия, – сказал Дзусов в заключение, простился и направился на КП.

Я стоял перед строем. Внимательно вглядывался в каждого летчика... Будут ли они хорошей сменой погибшим: Фадееву, Ковалю, Сутырину и другим, отдавшим свою жизнь за нашу Родину?

Мое внимание привлек стоящий на правом фланге строя лейтенант. Лицо со следами ожогов, орден Красного Знамени на груди говорили о том, что это бывалый боец.

– На чем воевали и где горели?

– Лейтенант Клубов. На «Чайке» и И-16, а горел под Орджоникидзе. Имею на счету четыре сбитых самолета.

Рядом с Клубовым стоял небольшого роста худенький летчик, тоже с орденом Красного Знамени.

– Лейтенант Трофимов, – представился он. – Лично сбил один самолет и выполнил семьдесят вылетов на штурмовку.

– А что такой худой, плохо кормили?

– Да, товарищ капитан, его сколько ни корми, он таким и останется. Как говорят: «Не в коня корм», – ответил за Трофимова стоящий рядом.

Его пояснение вызвало дружный смех. Я невольно остановил на нем взгляд. В поношенной гимнастерке, без знаков различия, в солдатских ботинках с обмотками. Рядовой боец пехоты.

– Вы кто? – спросил остряка.

– Солдат Сухов, – бодро ответил он.

– Солдат?! – удивился я. – Солдаты на самолетах не воюют. Как вы попали в строй?

Из его объяснений выяснилось, что в прошлом году из-за нехватки самолетов весь их выпуск из авиашколы был направлен в кавалерию, где он и воевал в калмыцких степях. Был пулеметчиком. Недавно переведен в авиаполк.

Не скрою, дальнейшее знакомство с пополнением разочаровало. Боевой опыт у подавляющего большинства летчиков был небольшой, а у некоторых его и вовсе не было. Я представил себе ответственность, которая навалилась на мои плечи. Предстояло, не прекращая боевых вылетов, научить вновь прибывших летчиков летать на строгой, скоростной «кобре», освоить тактику действий, ввести их в бой. Пока все это не будет выполнено, нельзя посылать их на боевые задания.

В ходе беседы возникла мысль подготовить и создать из пополнения постоянную восьмерку для вылетов на боевые задания. Мне надоели неудачи при вождении неслетанных групп, составленных из пилотов разных эскадрилий.

Закончив опрос, я кратко разъяснил, какие темы по теоретической и летной подготовке мы будем осваивать. Затем с молодым пополнением провел первое занятие заместитель командира полка по политчасти М. А. Погребной. Он подробно рассказал о боевом пути части, о летчиках, заслуги которых сделали полк гвардейским, назвал тех, кто героически погиб в боях. Призвал поддерживать и крепить боевые традиции, воевать смело, как подобает гвардейцам.

Пока политработник проводил занятия, я успел набросать вопросы, которые надо проработать в первую очередь.

– О тактике действий истребителей вам расскажет Александр Иванович Покрышкин.

Он недавно назначен помощником командира полка по тактике и воздушной стрельбе. В этих вопросах он главный специалист в полку, – с улыбкой предоставил мне слово Михаил Акимович. Так началась форсированная подготовка прибывших летчиков. Занятия по изучению материальной части самолетов сменялись уроками по теории пилотирования, по тактической подготовке. Мне пришлось, как говорят, с ходу разработать программу ввода в строй пополнения, подобрать преподавателей. Изучение самолета проводилось под руководством инженерно-технического состава. Летная подготовка, тактическая и боевое применение были возложены на меня. Учеба проходила с большим напряжением, с использованием каждой свободной минуты от боевых вылетов. А когда мы были в воздухе, молодежь осваивала темы самостоятельно.

На первом занятии я кратко остановился на необходимости формирования у летчиков высоких морально-политических качеств – патриотизма, любви к Родине, чувства долга, храбрости и инициативы. Воздушный боец должен хорошо знать и умело применять боевую технику, знать повадки врага, совершенствовать тактику боя. После этого перешел к конкретным вопросам боевой выучки.

– Вы раньше выполняли задачи в основном по штурмовке войск противника. Действовали на малой высоте, на нескоростных самолетах «Чайка» и И-16. У вас вынужденно выработалась тактика ведения оборонительного боя на виражах. Прикрывали огнем хвосты друг у друга и отбивали атаки «мессеров». Так, что ли? Или я ошибаюсь?

– Так оно и было. Крутили «карусель» и отстреливались, – услышалось в ответ.

– Сейчас от этого надо решительно отказаться. Истребитель – оружие нападения. Бой вести на нем надо активно, дерзко, навязывая свою волю противнику. Если хотите побеждать в бою, то в основе тактики боя должна быть формула: «Высота – скорость – маневр – огонь». Кто находится выше противника, тот хозяин воздуха. Высота – это скорость, скорость – это высота. Другими словами – маневр с высоты дает скорость, а скорость позволяет энергично набрать высоту. Скоростной маневр по вертикали обеспечивает внезапность удара, создает большие угловые перемещения. Наиболее выгодный вертикальный маневр – это «соколиный удар», внезапный, быстрый, точный. Современный бой – это бой на вертикальных маневрах. Что такое огонь по этой формуле? Как вы это понимаете?

– Прицельный огонь с близкой дистанции, так я понимаю, – высказался Клубов.

– В основном верно. Для уничтожения вражеского самолета огонь должен вестись из всего оружия, прицельно, на близкой дистанции, в упор, по жизненно важным частям самолета...

На второй день, утром, прилетев с патрулирования над линией фронта, начал проверку у летчиков пополнения техники пилотирования. Вывозил их на учебно-тренировочном самолете УТИ-4. За день, с перерывами на боевые вылеты, проверил всех летчиков. Результаты не обрадовали. Почти половина их летала лишь удовлетворительно и требовала продолжительной тренировки. Особенно плохо выполнил полет молодой летчик Вячеслав Березкин. Он прибыл в боевую часть после девятимесячного обучения в авиашколе. После приземления спросил у него:

– Что вы так дергали самолет? Никакой координации движения рулями управления.

– Простите меня, товарищ капитан! Мне старые летчики полка сказали, что вы любите резкий пилотаж. Ну я и старался...

– Дорогой ты мой! Чтобы энергично пилотировать самолет, надо выработать чувство точной координации. А для этого надо много летать.

После проверки распределил пополнение на два потока. Летчиков, показавших хорошие результаты, включил в первый и начал усиленно готовить их к боевым действиям в предстоящем наступлении нашего фронта. Со вторым требовалось время на дополнительные тренировки. Такая система работы с пополнением в дальнейшем оправдала себя.

Закончив учебно-тренировочную подготовку с летчиками первой группы, приступил к вводу их в бой, или, как говорили летчики полка, к «натаскиванию». В первый такой боевой вылет взял своим ведомым очень способного летчика Н. Чистова. Ведущим второй, средней

пары в боевом порядке «этажерки» назначил А. Клубова. Ведомым у него был В. Жердев. А верхней парой руководил командир звена А. Федоров.

Только подошли к району патрулирования, сразу встретили пару истребителей соседнего полка. Они гнались за одиночным Ме-109. Я понял, что этот «мессершмитт» выполняет роль «подсадной утки», а на высоте наверняка находится основная группа. Она готова броситься на тех, кто клюнул на приманку. Однако появление нашей шестерки спугало карты противнику. По-видимому, вражеские летчики боялись снизиться.

Ме-109, уходя от преследующей его пары, наскочил на нашу группу. Когда увидел опасность, пытался отвернуть в сторону, но опоздал. На развороте моя очередь послала его к земле. Он упал на окраине станицы Киевской. Находившаяся выше группа «мессершмиттов», по-видимому, попыталась отплатить за сбитый Ме-109. Она набросилась на мою пару. Но мы были начеку. Встретив решительный отпор, «мессершмитты» прекратили атаки и ушли на запад.

В ходе боя Клубов со своим напарником устремились за уходящим одиночным Ме-109 и оторвались от нас. Не найдя группу, Клубов с Жердевым приняли правильное решение уходить домой.

После возвращения с задания собрал летчиков пополнения. Провел краткий разбор. Остановился и на ошибке Клубова. Она могла привести к встрече с крупной группой вражеских истребителей. Этот отрыв ослабил нашу группу, главной задачей которой был перехват бомбардировщиков.

К сожалению, подобную же ошибку вскоре совершил опытный летчик, командир звена Николай Искрин. Это привело к тяжелому ранению.

В конце мая немецкое командование для усиления своей авиации на Кубани, понесшей большие потери в предыдущих боях, перебросило из-под Харькова на Таманский полуостров новую истребительную эскадру. Как выяснилось позже, при допросе пленных, ей была поставлена задача ударами по аэродромам наших истребителей нанести потери частям и психологически подавить советских летчиков.

Внезапно рано утром по нашему аэродрому нанесла штурмовой удар восьмерка Ме-109. Похоже было на то, что вражеские летчики остерегались наших зениток, хотя на аэродроме их не было. «Мессершмитты» обстреляли летное поле с большой высоты. Огонь вели неприцельно. Тем не менее был убит инженер полка Апполинарий Урванцев. В момент налета была дана ракета на взлет дежурной пары. Она пошла на выруливание. Тут ее и обстреляли, ранили летчика Якова Моисеенко. Во время эвакуации в госпиталь у пилота уже началась гангрена бедра, и Моисеенко через два дня скончался. Его гибель явилась следствием неразумных действий офицеров КП. Было ясно, что взлет дежурных истребителей при штурмовке неизбежно приведет к потерям. Малая высота и скорость не позволяют экипажам маневрировать, уйти от огня атакующих.

Гибель боевых товарищей опечалила всех в полку. Но она и добавила злости к фашистам. Каждый летчик думал о расплате с врагом в предстоящих боях.

На следующий день неудача постигла Н. Искрина. Это произошло в ходе боя нашей пятерки с восемью «мессершмиттами». Они пытались нанести штурмовой удар по аэродрому соседнего полка нашей дивизии. Мне удалось сбить Ме-109 с первой атаки, а Искрин ударил очередью второго. Подбитый им «мессер» пытался уйти со снижением к линии фронта. Николай со своим напарником пошел в преследование и добил врага у земли. Но при этом оторвался от нашей группы. Вскоре он попал под удар отходящих на запад вражеских истребителей. Свалившись с высоты, они зажгли самолет Искрина. Прыгая из самолета, Искрин ногой ударился о стабилизатор и раздробил голень. Его ведомый Степанов прикрыл спускающегося на парашюте товарища, отбил попытки фашистов расстрелять его в воздухе.

К счастью, Искрин остался жив, но летать он больше не мог. Полк потерял опытного и смелого летчика. Я очень жалел Николая. С ним мы сделали много совместных боевых вылетов. Мы привыкли друг к другу, сроднились.

Новое наступление войск Северо-Кавказского фронта в конце мая началось нанесением

мощных ударов артиллерии и авиации в полосе прорыва. А в воздухе развернулось третье воздушное сражение над Кубанью. Наш полк принимал в нем активное участие. Главное внимание было сосредоточено на прикрытии наземных войск.

В первый же день нашей группе была поставлена задача очистить от истребителей противника зону проведения авиационной подготовки в районе станиц Киевской и Крымской. В свою ударную четверку я включил трех подготовленных летчиков из нового пополнения. Для ее прикрытия третью пару в боевом порядке «этажерки» возглавил опытный командир звена Лукьянов.

При выходе в заданный район обнаружили западнее нас шестерку вражеских истребителей. Я повел группу на сближение. Однако фашистские летчики боя не приняли. Форсируя моторы, они ушли к Керченскому проливу. Оставлять район мы не могли и вернулись обратно.

Ниже навстречу нам в колонне девяток шло более двухсот наших бомбардировщиков и штурмовиков в сопровождении истребителей. Приятно было смотреть на такой мощный боевой строй. Вдруг в эфире раздалось предупреждение с передового КП, с «Тигра»:

– В воздухе появились «мессеры». Будьте внимательны!

– Я «сотка», где «мессеры»? Наводите! – тут же дал запрос.

– «Сотка», я «Тигр», выполняйте свою задачу! Истребители сопровождения справятся без вас.

В том вылете мне очень хотелось показать предметный урок впервые вводимой в бой паре Трофимова. Выполняя приказ «Тигра», продолжали искать вражеские истребители. И вскоре обнаружили их над колонной бомбардировщиков, но ниже нас. Время терять было нельзя.

– Я «сотый», ниже нас «мессеры». Атакуем! – дал команду группе и энергично сделал переворот для нанесения «соколиного удара».

Атака была стремительной. Ведущего группы «мессершмиттов» расстрелял в упор. Он вскоре врезался в землю. Остальные бросились вниз. Их попытался нагнать мой ведомый. Пришлось дать ему команду:

– Чистов, встань на место! Наша задача не пропустить их на поле боя.

Группы наших бомбардировщиков и штурмовиков усиленно работали над целью. Задачу по очистке района мы выполнили. Я сбил Me-109. Но это не удовлетворяло. Хотелось показать молодежи различные способы атаки. Внимательно оглядел воздушное пространство. «Мессершмитты» ходили в стороне и не ввязывались в активный бой. По-видимому, решил я, попытаются напасть при отходе бомбардировщиков домой. Попытаемся перехитрить врага. Разворачиваюсь на запад и набираю высоту, Пора делать разворот. Со снижением, на большой скорости идем на догон колонны наших самолетов. Мое предположение оправдалось. Приближалась четверка Me-109.

– На двенадцать, ниже двадцать градусов – «мессеры»! Атакуем! – даю команду и захожу на ведущего.

Обнаружив нашу группу, летчик «мессершмитта» круто разворачивается влево. Большая скорость не позволяет мне вписать его в прицел. Тогда я перебрасываю самолет в разворот на идущего справа ведомого Me-109. А он вместо того, чтобы нырнуть под меня, отворачивает все правее и как бы застывает в прицеле. Длинная очередь в упор поражает Me-109. Он тут же идет к земле. Первый сбитый – это расплата за недавно погибшего Урванцева. Второй за Моисеенко.

За удирающими бросились парой Трофимов и Лукьянов. Мы прикрыли их. На бреющем полете Трофимов догнал и сбил ведущего Me-109, ускользнувшего от моей атаки.

Вернулись на аэродром. Было приятно слышать веселые рассказы и смех по поводу проведенного боя. Радость от победы в первом же вылете – это начало психологического становления будущих истребителей. Молодые летчики вырастают в бойцов. Сейчас они в боевом строю полка, встали на смену погибшим. Наравне с опытными летчиками будут и дальше громить в небе врага, сражаться за свободу и честь нашей любимой Родины.

В конце дня заруливаю на стоянку. Вижу, мой самолет окружают летчики и техники. Что случилось, уж не погиб ли кто из близких друзей?.. Но веселые, улыбающиеся лица сразу успокоили. Вылез из кабины на крыло самолета и, отстегивая лямки парашюта, спросил:

– Что такие веселые? Война еще не кончилась!..

– Поздравляем с присвоением тебе звания Героя Советского Союза! – говорит Павел Павлович Крюков.

Смотрю на него, словно вижу впервые, и чувство радости охватывает меня. Значит, командование высоко оценило мою боевую деятельность.

Спрыгнул с крыла и попал в объятия боевых друзей. Крепкие рукопожатия, теплые поздравления растрогали.

Когда все успокоились, я спросил:

– Кому еще присвоено это высокое звание?

– В нашем полку Фадееву, Речкалову и мне, а в соседних – Борису и Дмитрию Глинкам, Семенишину и другим летчикам, – сообщил Крюков.

– Дорогой Пал Палыч, как рад за тебя!.. От души поздравляю! Жаль Фадеева. Не дожил Вадим до этого счастливого дня...

Вечером в штабе дивизии чествовали героев. А на следующий день снова начались боевые полеты и жаркие схватки в воздухе с превосходящим в силе противником.

Немецко-фашистское командование, стремясь удержать оборону, задействовало дополнительные бомбардировочные эскадры с южной и восточной Украины, сосредоточив более тысячи четырехсот самолетов. Враг создал полуторное превосходство над советской авиационной группировкой на Кубани. Это в некоторой степени повлияло и на результаты действий наземных войск.

После взятия нескольких населенных пунктов наступление постепенно выдыхалось.

Вступивший в это время в командование фронтом талантливый военачальник генерал-полковник Иван Ефимович Петров разумно оценил обстановку и противостоящие силы. С разрешения Ставки Верховного Главнокомандования он решил прекратить наступление и начал готовить решительный разгром противника на Таманском полуострове.

Наступило относительное затишье в воздушных схватках. Не прекращая вылеты на боевые задания, старались использовать все возможности для совершенствования подготовки второй группы летчиков пополнения. Очередь дошла до прибывшего к нам Олиференко, бывшего кавалериста Сухова, Березкина и других пилотов, имеющих малый налет на боевых самолетах. Обучение в основном шло нормально. Лишь с Суховым вначале произошла неприятность.

Выполняя в зоне сложный пилотаж, на вертикальной горке Сухов завалил машину на спину. Истребитель потерял скорость, вошел в обратный штопор. Наблюдая за падающим к земле самолетом, я отсчитывал витки и понял, что единственное спасение – покинуть «кобру».

– Сухов! Сухов, прыгай! Прыгай немедленно! – приказал я по радио.

Самолет продолжал вращаться, падая к земле. Вот уже рядом земля. У меня сжалось сердце. Казалось, гибель неминуема. Я даже невольно отвернулся в сторону.

– Товарищ командир, напрасно кричите Сухову. Наш «солдат» уже на веревках выше болтается, – с усмешкой произнес Андрей Труд. Он стоял рядом со мной.

Глянул вверх, увидел парашютиста. От сердца отлегло. Спасся! Бросил микрофон на землю и ушел на командный пункт.

Через час Сухова привезли на автомашине на КП. Выглядел он плачевно. Позднее, вспоминая эти минуты, рассказывал, что тогда он уже решил, что это был его последний полет. Подошел к командиру полка и доложил о том, что случилось, ничего не утаивая. Тот решения принимать не стал.

– Вон твой учитель! – показал рукой на меня. – С ним и решайте, как дальше поступить.

Мы вышли из КП. У меня ушло волнение, улеглось недовольство за промах летчика.

– Ну что?.. Будешь летать или уйдешь в наземники? – спросил я. Вижу, Сухов с ходу не может ничего сообразить. – Здорово перепугался?

– Немножко испугался. Но летать хочу! – На лице его засветилась уверенность.

– Летать – это не на верблюде с пулеметом ездить. При пилотировании самолет надо чувствовать всем телом, даже мягким местом. По звуку мотора, шуму обтекающего воздуха, по напряжению рулей управления можно почувствовать скорость, не глядя на приборы. Иди, отдыхай. Готовься, завтра слетаем на спарке УТИ-4.

Я верил, что из Сухова получится хороший истребитель, требовалось лишь преодолеть разрыв в полетах, вызванный пребыванием в кавалерии.

И действительно, он встал на ноги. Освоил машину, ее боевое применение. Правда, в первом боевом вылете у него также произошел казус. При вылете на патрулирование он был назначен ведомым в среднюю пару шестерки, к Жердеву. При скоростном маятниковом снижении от Новороссийска вдоль линии фронта я увидел впереди, ниже нас, группу Ме-109. Истребители прямо-таки крались на Крымскую. Видать, собирались там подловить нас. Даю команду:

– Я – «сотый», двенадцать, ниже пятнадцать, «мессеры»! Атакую! Жердев, прикрой!

На скорости захожу в хвост ведущему верхней пары и открываю огонь. «Мессершмитт», прошитый очередью, переворачивается на спину. Не выпуская его из прицела, незаметно для себя я тоже переворачиваюсь на спину и второй очередью доканчиваю его. Перевожу самолет в нормальное положение и в поле моего зрения оказывается пара Жердева. Но что это? За самолетом Сухова струя черного дыма. Горит! Когда зажгли? Как я не усмотрел?

– Сухов, что с вами? – спросил я.

– Все в порядке! Перепугал сектора мотора!

Волнение спало, но время на погоню за группой противника было потеряно. Позднее узнали, как все произошло. Волнуясь, Сухов дал вперед сектор высотного корректора вместо газа. Мотор, естественно, забарахлил, выбрасывая недогоревшую смесь.

Ругать за это его не стал. Все бывает в первом боевом вылете. Больше будет думать, тренироваться...

К концу июня 1943 года все молодые летчики были хорошо подготовлены и введены в первые бои. Лишь Березкина я оберегал, тренировал в учебных полетах, а на боевые задания не пускал. Он оказался наиболее слабым в предварительной подготовке среди пополнения. Я считал, что надо дать ему больше влетаться, чтобы он себя чувствовал увереннее в бою.

В середине июня произошло знаменательное и радостное для нас событие – нашей дивизии присвоили гвардейское звание. Получил звание гвардейского и наш 45-й истребительный полк. Высокая оценка радовала нас, вызывала еще большее стремление оправдать ее в боях. Однако были и горести. Разбился опытный летчик полка Валентин Степанов. Заходя на посадку на поврежденном самолете, он на четвертом развороте сорвался в штопор и погиб.

У меня были и личные переживания. В Краснодаре, во время суда над предателями Родины, где я присутствовал по приглашению местных властей, ко мне подошел сержант-пехотинец и обратился:

– Как мне сказали, вы Покрышкин?

– Да! Слушаю вас.

– Вы знаете что-либо о судьбе вашего брата, Петра?

– Нет!.. Мать уже во многих письмах ко мне просит о нем сообщить, а я ничего не знаю.

– Я был там, где он, вероятно, погиб.

И сержант рассказал мне о последних днях моего брата.

Их часть воевала на Карельском перешейке и, отступая, вышла на берег Ладожского озера. Когда были построены плоты для переправы через озеро, командир дивизиона

предложил выйти из строя тем, кто останется прикрывать от наседающего противника переправлявшиеся подразделения. Мой брат, сержант Петр Покрышкин, вышел первым. Рядом с ним стали еще семнадцать бойцов. Им передали все оставшиеся патроны и гранаты. Плоты отплыли. Бойцы гребли изо всех сил. А сзади еще долго слышны были выстрелы и взрывы гранат. Потом наступила тишина. Так погиб мой брат, самый сильный и крепкий в семье. Богатырского роста, отчаянный, он не мог поступить по-другому. Петр пошел на смерть ради своих товарищей.

Матери я не написал об этом. Пусть пока будет он для нее живым. А мы должны сполна расплатиться с врагом за погибших героев, за слезы матерей.

В этот период началась битва под Курском. Мы знали, что там развернулось одно из крупнейших сражений за всю войну. Радовались успехам нашей авиации и завидовали тем, кто в ожесточенных воздушных сражениях жег фашистские авиационные эскадры. Летчики переживали, что находятся в стороне от этой битвы и с нетерпением ждали перебазирования нашей дивизии на Украину. Но успокаивало то, что наш кубанский боевой опыт используется авиацией над Курской дугой.

Наступил день, когда, к нашей радости, была получена команда на перебазирование в состав Южного фронта. Мы поняли, что примем участие в прорыве обороны противника на реке Миус и в освобождении Донбасса.

Первой вылетела моя группа. В восьмерке все летчики, кроме меня, были из молодого пополнения, ведомым у меня шел Георгий Голубев, вторую пару в звене вел Жердев, а второе звено – Клубов. На этот состав я возлагал большие надежды в предстоящих боях.

Впереди показался Ростов. Прощай, Кубань! Над твоей землей пришлось провести много тяжелых боев. Здесь погибли наши боевые друзья. Кубань принесла славу полкам нашей дивизии. В боях над этой землей подтвердились и многие мои тактические замыслы. Летчики полка овладели новой совершенной тактикой, и мы используем ее в боях за Украину.

От Миуса до Днепра

Впереди показались терриконы Донбасса. Прошел год, как я их видел в последний раз. Сейчас треугольные силуэты вдаль радовали меня. Отступая, верили и обещали, что вернемся сюда. И вот мы снова здесь.

Заруливая после посадки на аэродроме Любимое и наблюдая за приземлением самолетов моей группы, я не увидел на них подвесных баков для запасного горючего. А ведь было мое указание перелетать с ними. Собрал летчиков восьмерки.

– Почему на самолетах нет подвесных баков?

– Сбросили на маршруте после выработки из них горючего. А зачем они нам?

– А как же вы собираетесь ловить вражеские самолеты, когда отрежут Крым? Для охоты за ними без подвесных баков у вас горючего не хватит. И будут фашистские самолеты спокойно летать по трассам над Черным морем. Эх вы! Думаете лишь о сегодняшнем дне, не заглядывая вперед...

– Товарищ майор! Нам и над сушей войны хватит... У Жердева поджилки трясутся, когда он летит над морем, – усмехнулся Клубов, – плавать-то не умеет.

Из двух полков только я и мой ведомый Георгий Голубев прилетели с бачками.

К вечеру сообщили, что нашей главной задачей будет прикрытие сосредоточения войск Южного фронта севернее Таганрога.

В эти дни обстановка была сравнительно спокойная – шла подготовка к наступательной операции. Противник же, потерпев поражение под Орлом и Белгородом, лихорадочно сосредоточивал танковые и пехотные дивизии для переброски их в район Харькова. Нашему полку была поставлена задача сопровождать бомбардировщики, наносящие удары по

скоплениям войск на станциях Иловайск, Харцызск, Горловка.

Утром следующего дня над нашим аэродромом появились две девятки Пе-2. На сопровождение взлетела шестерка Клубова. После них вылетела моя четверка, которая имела задачу блокировать вражеский аэродром около города Сталине. Неожиданно услышал по радио возгласы летчиков:

– Пару Клубова сбили!.. Где «мессеры»?..

Поглядев назад, увидел, как к земле падали, кувыряясь, два самолета. В небе висели два парашютиста. Быстро осмотрев воздушное пространство, я не увидел вражеских истребителей. Стало ясно, что они столкнулись.

Понимая, что группа сопровождения осталась без командира и не сможет успешно защитить бомбардировщиков, принял решение изменить свою задачу. Даю команду:

– Я – «сотка»! Всем стать на свои места! Я своей группой иду с вами в непосредственном сопровождении. Четверка из группы Клубова идет ударной.

По-видимому, спокойный, твердый голос внес успокоение. Болтовня по радио сразу же прекратилась.

При подходе к Харцызску к бомбардировщикам попыталась пробиться группа «мессершмиттов». Но получила резкий отпор. «Мессеры» отошли в сторону и с высоты наблюдали за нашими действиями.

На этой станции и около нее было до десяти эшелонов, большое скопление танков и машин. Шла погрузка. Из бомбардировщиков посыпались бомбы. Над вагонами и техникой встала полоса взрывов.

При развороте домой я глянул на станцию. Десятки дымовых столбов поднимались вверх. А это значит, что не все танки и машины дойдут до Харькова.

После прилета мне не пришлось ругать Клубова и его ведомого. Это уже сделал Заев. Я провел со всеми летчиками разбор ошибок в паре Клубова, которые привели к столкновению самолетов по вине ведомого.

– Карпов, вас учили перестраиваться в паре с предварительным взмыванием и переходом сверху над ведущим. Вы же перестраивались с принижением, были ослеплены солнцем и врезались в самолет Клубова. Какая нужна вам еще учеба?

– Виноват, товарищ майор! Старая школьная привычка подвела. Больше это не повторится. Прошу не отстранять от боевых полетов!

– Летать будете! Но запомните, при энергичных маневрах пары ведомый всегда идет в остром растянутом пеленге. Помните об этом надо и на земле, и в полете!

Удары бомбардировщиков по станциям погрузки, штурмовые действия истребителей на перегонах значительно потрепали дивизии противника. Дальше их передали, как эстафету, соседнему Юго-Западному фронту. Там их обрабатывала авиация 17-й воздушной армии. Части и соединения врага прибыли на место назначения значительно ослабленными. В этом была наша помощь наземным войскам, наступающим западнее Харькова.

Выполнив эту важную боевую задачу, полк переключился на прикрытие линии фронта. Там с первого боевого дня успешно действовал 100-й полк. Его летчики имели уже сбитые вражеские самолеты. Но встречи и бои в воздухе были редкими – противник не проявлял активности.

В этой относительно спокойной обстановке командир эскадрильи Речкалов выпустил в первый боевой вылет Березкина. Он пошел ведомым у командира звена Цветкова. Пара вылетела на разведку.

Выполнив задачу, на обратном пути они встретили над линией фронта самолет-разведчик «Фокке-Вульф-189», прикрытый четверкой «мессершмиттов». Цветков решил напасть на истребителей, а Березкину приказал атаковать «раму». Молодой летчик действовал отважно, но поторопился, открыв огонь на большой дистанции. «Рама», маневрируя, ускользала из прицела. Березкин был ранен в руку и ногу огнем стрелка. Стремясь не отпустить вражеского разведчика, советский летчик ударил крылом своего самолета по хвостовой части «рамы», и та, падая, развалилась на куски. Поврежденная

машина Вячеслава тоже начала падать. Для спасения оставалось одно – парашют. К счастью, западный ветер снес Березкина на передний край наших войск. Ему оказали медицинскую помощь и отправили в госпиталь. Он вернулся в полк почти через три месяца.

В середине августа неожиданно поступило распоряжение о немедленном перелете в район Изюма. Юго-Западный фронт начал наступательную операцию с выходом в тыл донбасской группировке противника. Наша 9-я гвардейская дивизия резерва Главного Командования перебрасывалась на усиление 17-й воздушной армии. Времени на облет района боевых действий и на ознакомление со здешними условиями нам не дали. Да и местные авиационные части, по-видимому, не известили о нашем прибытии. Впоследствии это отрицательно сказывалось на боевых действиях. Летчики на «лаггах» и «яках» зачастую атаковали нас, принимая незнакомые им наши самолеты «аэрокобры» за вражеские.

На второй день после перелета первой вылетела шестерка Клубова. Южнее Изюма летчики обнаружили двух разведчиков-корректировщиков «Фокке-Вульф-189», сопровождаемых двумя парами истребителей. На высоте еще была обнаружена четверка истребителей. Клубов дал команду прикрыть его и сверху парой внезапно атаковал корректировщиков. Обе «рамы» были сбиты с первой же атаки. Прикрывая Клубова, Андрей Труд зажег «мессершмитт». Это было хорошее начало боевой работы на новом для нас фронте.

Вылетев после них шестеркой, мы прибыли в район прикрытия согласно графику. Там уже вела бой с вражескими истребителями группа «лаггов», на смену которой мы и пришли.

Бомбардировщики противника, к сожалению, успели отбомбиться и уходили на юг. Наша группа догнала их. С первой же атаки мне удалось сбить Ю-88. В последующих атаках было сбито и подбито еще несколько вражеских машин. Однако распоряжение с передового КП заставило нас прекратить бой и вернуться в район прорыва, где ожидался новый налет авиации противника.

При последующих вылетах я обратил внимание на то, что в наш тыл неоднократно ходит дальний разведчик противника. Летел он на большой высоте и почти всегда в одно и то же время. Созрело решение перехватить его методом «свободной охоты».

Мы вылетели четверкой. Такой состав группы предусмотрели на случай возможной встречи на высоте с истребителями противника.

Погода была отличная, видимость хорошая. При пересечении линии фронта обнаружил ниже нас четверку «фоккеров». Они гнались за «лаггом», уходившим в сторону солнца. Даю команду на атаку и сваливаю свой самолет в пикирование. В это время, по-видимому, приняв за противника, мою пару атаковали Ла-5 и сорвали наш замысел. «Фоккеры» используя заминку, успели скрыться. Оторвавшись от «лавочкиных», с набором высоты вышли в тыл вражеской обороны.

Разведчика увидели выше нас на две тысячи метров.

– «Сотый», впереди выше самолет! – сообщил Виктор Жердев, ведущий второй пары.

– Вижу! Набираем высоту. Не разворачиваться! Пропустим его на нашу сторону фронта!

Понимал, что разворотом на него снизу мы бы напугали вражеского пилота, заставили его изменить курс. И тогда пришлось бы гнаться за ним над вражеской территорией. А это не выгодно.

Пропустив Ю-88 над собой, через некоторое время группа развернулась и с набором высоты пошла вдогон. После перелета линии фронта настигли разведчика на высоте более восьми тысяч метров. Он, уверенный в безнаказанности, летел беспечно. На короткой дистанции вписываю его в прицел. Даю очередь по стрелкам. Ю-88 круто разворачивается вправо, стремится уйти на юг. Вторая длинная очередь попала по левому мотору и центроплану, где расположены топливные баки. Заваливаясь на развороте, горящий разведчик закончил свой последний полет.

В этот день молодые летчики также открыли личный счет. А вечером торжественно отметили наш славный праздник – День авиации.

Утром стало известно о наступлении на реке Миус. Нашей дивизии приказано было вернуться в состав Южного фронта. Новое перебазирование не огорчило меня. На Миусе и юге Украины мне были знакомы местность и аэродромы. Хотелось летать по старым маршрутам.

Ведь отступая, мы верили в наше возвращение.

К вечеру прилетели к Миусу, а рано утром пошли четверкой на прикрытие ввода в прорыв механизированного и кавалерийского корпусов. Пришли в нужный район, пытаюсь связаться с «Тигром», но станция поиска и управления молчит. Наверное, думаю, после ночного переезда не успели развернуть. Решаю переходить на самостоятельный поиск противника – в этом у меня был довольно большой опыт.

Вскоре увидели подходящие с запада к фронту три девятки бомбардировщиков Ю-87, прикрытых истребителями.

– Я – «сотка», впереди «лапти»! Атакуем! Жердев, прикрой! – даю команду и устремляюсь со снижением, на большой скорости навстречу бомбардировщикам.

Противник, обнаружив нас, стал перестраиваться в оборонительный круг, сбрасывая бомбы на свои войска. Атака – и Ю-87 с завыванием перешел в отвесное пикирование к земле. Горка – и вторая атака. Очередь попадает в «спину» ближайшего Ю-87. Он переворачивается. Очередь по «животу» – и бомбардировщик разваливается на куски. Снова уход горкой вверх. Слышу по радио голос «Тигра»:

– «Сотка», атакуйте бомберов! Атакуйте! К вам с юга подходит помощь.

Глянул влево, к нам приближалась четверка истребителей.

– Братцы, есть работа! Быстрее сюда! – передаю по радио, а сам вглядываюсь в приближающиеся машины.

«Братцы» шли с дымом от форсажа моторов – это были «мессершмитты». Разворачиваюсь для лобовой атаки. Тут услышал:

– «Сотка», я – Сухов! Прикрываю вас! Голубева подбили, он ушел домой.

«Мессершмитты», не принимая лобовой, вытягиваются в колонну. Понимаю, пытаются обойти нас для атаки нашей растянутой в остром пеленге пары. Вдруг вижу в хвосте самолета Сухова «мессершмитт». По Сухову пошла трасса. Я кричу ему:

– Тяни! Сухов, тяни ручку на себя! Крути сильнее!..

Пули ударили по крылу самолета, и он резким переворотом ушел вниз. Подбили! Не дать добить! Я со злостью нападаю на четверку, сковываю ее боем. Вся вражеская группа набрасывается на меня. Перевожу бой в вертикальный маневр. Так меня не возьмешь! Крчусь и слышу голос Жердева:

– «Сотка»! Остался один. Выхожу из боя на сборный пункт Куйбышево.

Мне же было не до сборного пункта. «Мессершмитты», имея численное превосходство, ходили вокруг, пытаясь поймать в прицел мой самолет. Но как только я переходил в атаку – бежали.

В какой-то момент боя я удачно зашел в хвост «мессершмитту». Не успел открыть огонь, как над крылом моего самолета пронеслась трасса. Глянул назад – в хвост пристроился другой «мессер». Энергичная управляемая бочка со снижением – и я ушел из-под огня. Надо мной проскочил атаковавший меня противник. Я приподнял нос самолета, вынес перекрестие прицела на упреждение и открыл огонь. Из крыла «мессершмитта» потянулась белая струя пара – пробит радиатор охлаждения мотора. Поврежденный «мессершмитт» уходил со снижением на запад. За ним потянулась и остальная тройка.

Сделал два пологих виража и, не обнаружив вокруг ни чужих, ни своих самолетов, облегченно вздохнул и взял курс домой.

При заруливании я не увидел на стоянке самолет Георгия Голубева. Охватило беспокойство, почему же Голубев не вернулся?

Ко мне подошли Виктор Жердев и Константин Сухов.

– Что случилось с Голубевым? Кто видел?

Сухов, жестикулируя, рассказал о событиях в бою.

В момент, когда я устремился ко второму бомбардировщику, меня атаковала пара «мессершмиттов». Они стреляли с дистанции более пятисот метров. Голубев, спасая меня, бросился им наперерез и принял удар на себя. На горящем самолете он потянул в район наших войск.

Это сообщение Сухова, дополненное Жердевым, меня еще более обеспокоило. Сумели ли Голубев дойти до нашей территории или же, выбросившись с парашютом, попал в лапы фашистам? Я сожалел, что вылетел на патрулирование четверкой. Для серьезного боя такая группа слабовата.

– Ну а ты как оказался у меня ведомым? – спросил я Сухова. – Ты же был с Жердевым?

– Когда отбил атаковавших «мессеров» от Голубева, то пристроился ведомым к вам.

– А почему слабо крутил вираж и позволил себя обстрелять? Много привез пробоин?..

– Боялся сорваться в штопор, а в самолет попало несколько пуль.

– Счастливо отделался. В следующий раз в бою на вираже подбирай на себя и триммер руля глубины, а то могут сбить...

Не стал упрекать его за то, что при незначительном повреждении самолета он вышел из боя и оставил меня одного с четверкой вражеских истребителей. В первых боях даже небольшие повреждения от пуль кажутся молодому летчику тяжелыми. Эта мнительность со временем, по мере приобретения боевого опыта, проходит.

Вылетевшая после нашего возвращения шестерка во главе с командиром эскадрильи Сергеем Лукьяновым провела два тяжелых боя. Молодежь показала себя смелыми бойцами. При подходе шестерки к району прикрытия «Тигр» сообщил:

– Лукьянов, на подходе группы бомбардировщиков! Быстрее атакуйте!

– Вас понял! Выполняю!

В это же время раздался голос ведущего верхней пары Трофимова:

– Впереди справа две группы бомберов с истребителями!

По команде Лукьянова пара Трофимова свалилась на «мессершмиттов» и сковала их боем. Действовали летчики активно и сбили Me-109. Пары Лукьянова и Федорова атаковали со стороны солнца в лоб первую девятку бомбардировщиков. Сразу же подожгли два Ю-87. Гитлеровцы в панике заметались. Затем наша четверка ударила по второй девятке противника с задней полусферы. Еще два «юнкерса» врезались в землю. Бомбардировщики в беспорядке устремились в западном направлении. Преследуя их, наши летчики увидели подходящую к району прикрытия третью девятку бомбардировщиков и пошли на сближение с ней.

Первая атака – и горящий Ю-87 вывалился из строя. Сбрасывая бомбы на свою территорию, бомбардировщики, нарушив строй, круто разворачивались назад.

Преследовать их группа Лукьянова уже не могла, на нее навалились «мессершмитты». Их было более десяти. Пришлось вести бой с ними, имея на пределе запас горючего и небольшие остатки патронов и снарядов.

Весь день до наступления темноты летчики дивизии, заправив самолеты, находились в воздухе, прикрывая успешное наступление наших наземных войск.

В ходе этого напряженного боевого дня летчики только нашего полка сбили около десяти бомбардировщиков и почти столько же «мессершмиттов».

Вторые сутки нашего пребывания на Миус-фронте были не менее насыщенными боевыми вылетами. Противник стремился ликвидировать прорыв обороны и сорвать ввод подвижной группы войск фронта, механизированного и кавалерийского корпусов. Несмотря на большие потери в воздухе, руководство гитлеровских авиационных соединений интенсивно бросало в сражение группы бомбардировщиков под прикрытием истребителей.

Вечером подсчитали результаты двух дней боев, подвели итоги действий каждого летчика. Радовали успехи молодежи. С каждым боем молодые пилоты приобретали качества настоящих воздушных бойцов-гвардейцев. Особенно отличился Николай Трофимов. За эти два дня он добавил к своему счету сбитые бомбардировщик и истребитель.

При совместных полетах в группах этот летчик всегда удивлял меня своим

спокойствием даже в самой сложной обстановке. Уверенно, смело и разумно вел он бои, был уникальным бойцом. Многие молодые летчики стремились подражать ему. Но трофимовского спокойствия при встрече с противником им все-таки не хватало. Увидя противника первыми, они возбужденно кричали по радио:

– Справа «мессеры»! Впереди бомберы!

После такого внезапного выкрика как-то непроизвольно возникало напряженное состояние, оно охватывало всю группу. Приходилось снимать психологическое напряжение командой:

– Спокойно! Группе прикрытия атаковать «мессеров», я четверкой иду на бомберов!

Трофимов, вылетая в моей шестерке, всегда возглавлял верхнюю пару, прикрывающую ударную четверку. При обнаружении противника он спокойно, даже как-то буднично сообщал:

– Справа ниже «мессеры». Иду в атаку!

Голос его был таким, словно он вступал не в смертельную схватку с врагом, а беседовал на земле со своими товарищами.

...Ликование молодежи от первых успешных боев и личных побед дополнилось возвращением в полк Георгия Голубева. Мы были ему несказанно рады. Все, что рассказывал о его действиях в бою Сухов, полностью подтвердилось. Я смотрел на Голубева с чувством благодарности за его отважный поступок.

– Почему ты подставил свой самолет под огонь «мессеров»?

– Другого выхода для спасения командира у меня не было.

«Понимал, что главная задача ведомого – прикрыть ведущего в бою. Спасибо тебе за этот подвиг», – думал я.

– Принимай новый самолет, Георгий, и завтра, во второй половине дня, снова пойдешь с нами в бой, если чувствуешь себя готовым к полетам.

Росла молодежь, набиралась боевого опыта. К безграничной отваге прибавлялось умение. Опытные летчики старались учить молодых, оберегали их в жарких схватках. Особое внимание приходилось уделять тем, кто выполнял первые боевые вылеты, действовал пока неуверенно и напряженно. К таким летчикам относился и закончивший переучивание с У-2 на истребитель Иван Олиференко.

В первом своем бою в составе группы он не смог сбить «фоккера». Вражеский истребитель удрал из боя.

Выйдя из самолета после заруливания на стоянку, Олиференко со злостью сорвал с головы шлемофон, бросил его на траву, горестно оперся на крыло самолета. Подошел к нему.

– Что с вами, Олиференко? Почему такой расстроенный?

– Не получается из меня истребитель, товарищ майор. Весь боекомплект расстрелял, а фашистского гада не сбил.

– А разобрался, в чем причина?

– Все делал вроде правильно, а «фоккера» упустил, – отмахнулся он рукой.

– «Вроде правильно» воевать нельзя. С какой же дистанции стрелял?

– Как вы учили – с близкой.

– Это могло показаться. В первых боях летчики всегда торопятся и стреляют с большой дальности. В этом, видимо, и ошибка. В следующий раз не спеши и подойди поближе, на сто метров. Тогда и бей.

– Учту это, товарищ майор!

– Вот даже я, опытный летчик, поймав самолет противника в прицел, чувствую, как рука тянется к спуску, а сознание подсказывает, что рано, надо подойти ближе. Поддашься чувству руки, и трасса пройдет мимо цели или будет мало попаданий. Главное иметь выдержку в стрельбе. Не переживай! Еще будет много боев.

Такие беседы с молодыми летчиками сразу же после боя, у самолетов, помогали им разобраться в ошибках, приобрести уверенность в себе. Вскоре и Олиференко начал свой

счет сбитых самолетов. А позднее за умелые действия в боях, за высокие организаторские способности был назначен командиром звена.

Оборона противника прорвана. Наши войска устремились в глубокий тыл врага, громя его резервы. Мехкорпус держал направление на Сталине, а кавалерийский – в обход таганрогской группировки гитлеровцев. Немецко-фашистское командование, стремясь предотвратить назревающее окружение войск в районе Таганрога, задействовало против кавкорпуса основные силы своей авиации из Крыма.

Открытая степная местность, лишь кое-где прорезаемая лесопосадками, не позволяла укрыться конникам от наблюдения с воздуха. Против них и направляли свои удары вражеские бомбардировщики. В воздухе разгорелись ожесточенные бои. Встречались мы со «старыми знакомыми» по Таманскому полуострову, которых хорошо потрепали еще над «Голубой линией». Не забывали нас посылать и в район города Сталино. Здесь тоже шли упорные бои.

Однажды, выполнив боевую задачу и проведя тяжелый бой с крупной группой Ю-87 и «Хейнкелей-111», при заходе на посадку я увидел группу летчиков и техников на месте стоянки моего самолета. «По какой причине?» – подумал я, приземляясь. Провели мы бой как бой. Отличились в нем и молодые летчики, сбившие три бомбардировщика и один истребитель. Успешные их действия уже не новость.

На стоянке меня окружили однополчане и стали поздравлять с неожиданной приятной новостью: присвоением мне и Дмитрию Глинке звания дважды Героя Советского Союза. Мне не верилось в это – прошло только три месяца, как я стал Героем, а тут уже – дважды... Верно, по количеству сбитых самолетов противника по статусу награждения все было правильно. Звание дважды Героя Советского Союза присваивалось за тридцать сбитых самолетов противника, а мой официальный счет уже подошел к сорока.

Вечером на ужине Погребной официально поздравил меня, подтвердив сообщение летчиков и техников.

Вручение второй Золотой Звезды мне и Дмитрию состоялось несколько позже, в штабе фронта, переименованного в 4-й Украинский. Торжества, как всегда на войне, были короткими. Требовалось отдохнуть после трудного дня и утром быть готовым к новым боям, а техническому составу – за короткую ночь залатать пробоины в самолетах.

Только всходило солнце, а группа уже в воздухе. Я смотрел на «этажерку» пар и радовался, что мое стремление создать постоянную восьмерку из молодых летчиков осуществилось. Ведомым у меня идет Г. Голубев, вторая пара – В. Жердев и К. Сухов. Это ударное звено для действий против бомбардировщиков. Второе звено, охраняющее мое от атак истребителей, возглавляет А. Клубов. Все звено молодое, но уже отлично показавшее себя в боях.

Любоваться боевым порядком группы долго не пришлось. С запада, на фоне земли, показалась колонна девятки Ю-88, прикрытых истребителями сопровождения.

– Впереди, ниже бомберы с «мессерами»! Клубов, прикрой! Атакуем в лоб! – дал команду и со снижением ринулся вниз, наметив точку открытия огня.

Ведущий первой девятки сам налез на трассу и загорелся. Оставляя дымный след, он врезался в землю.

Проскакиваем над строем, ведем огонь по следующим группам. Из люков вражеских машин посыпались в поле бомбы. Поредевшие девятки неорганизованно развернулись на запад.

Проскочив колонну, начинаем атаки задних рядов. Клубов кричит по радио:

– «Сотка»! Бей бомберов, я прикрываю!

Но своей четверкой он был не в состоянии сковать действия более десятка «мессершмиттов». Уже после второй атаки по уходящим бомбардировщикам в нашу сторону зловеще протянулись трассы. Это ведут огонь «мессеры». Пришлось бросить «юнкеров» и отбивать атаки.

Окрепшие в боях летчики, имеющие на своем счету сбитые самолеты, рвались не

только выполнять задачи по прикрытию войск, но и в полеты на «свободную охоту». Я считал, что не все из них еще полностью готовы к этому сложному виду боевой работы, придерживал их. «Свободная охота» – это высший класс действий. Ведь вести бой приходится в особых условиях. Одиночно или парой скрытно проникают истребители в тыл противника, самостоятельно находят цель и внезапно уничтожают ее, избегая встречи с крупными силами врага, стремясь не попасть под сильный огонь зениток.

После настойчивых просьб я разрешил наиболее способному летчику Александру Клубову вылететь на «охоту» со своим постоянным ведомым Николаем Карповым.

Прошло расчетное время, но пары Клубова не было. Все стали волноваться. На последних литрах горючего на аэродром наконец пришел один Клубов. Все с тревогой следили за его посадкой. Самолет то круто снижался, то взмывал от глассады планирования. Стало ясно, что на истребителе перебито управление рулями глубины, и летчик использует для управления триммер. А может быть, он серьезно ранен.

Самолет приземлился с убранным шасси. Из кабины вылез Клубов. Его тут же окружили летчики и техники.

– Все в порядке! Ранений нет! Самолет, правда, серьезно поврежден!..

– Что с Карповым? – спросил я.

– Сбили его. Спустился на парашюте в расположение наших войск.

На душе полегчало. Из рассказа мы узнали, как проходил этот бой.

Встретив у линии фронта шестерку «мессершмиттов», Клубов «соколиным ударом» сбил ведущего и вместо немедленного ухода вверх попытался поджечь второго. Но его пара сама попала под огонь противника. Самолет Карпова загорелся, и он выбросился с парашютом. Клубов прикрыл ведомого. Не дал врагу стрелять по нему в воздухе. Крутился в бою он с такими перегрузками, что деформировался самолет. Нелегко, видать, было Клубову. Его машина получила десятки пулевых пробоин, были перебиты тяги рулей глубины. Всех удивляло, как он смог отбиться от пятерки «мессершмиттов», прилететь и сесть на поврежденном самолете.

– Понял теперь, что такое «свободная охота»? – спросил я его на следующий день. – Тут надо действовать хитро: обмануть противника, внезапно нанести удар и уходить, пока сам не превратился в дичь...

– Этот бой многому научил. Вот только жалко Карпова. А вдруг его отнесло ветром и он приземлился в расположение противника?

Через несколько дней в полк вернулся Карпов, живой и невредимый. Правда, измотанный и усталый.

Кавалерийский корпус разгромил окруженную таганрогскую группировку противника и устремился к Мариуполю. Над городом поднимались в те дни к небу столбы дыма. Враг готовился к отходу, взрывал и жег заводы и здания. На железной дороге в направлении Волновахи плотным потоком выстроились эшелоны – фашисты вывозили ценное оборудование заводов и свои склады. Надо было закупорить эту магистраль.

Выполняя разведывательный полет вдоль железной дороги, летчик 100-го полка Иван Бабак на малой высоте увидел, как из окон грузовых вагонов-теплушек ему махали руками люди. Прилетев, он, волнуясь, доложил:

– В вагонах наши люди! Фашисты вывозят их из Мариуполя на каторгу! Надо принимать срочные меры!

Его сообщение взволновало летчиков, «илы» и истребители, группа за группой, ушли на штурмовку. Удар наносили с особой точностью, по паровозам и путям впереди эшелона. Создалась пробка на дороге. Охрана разбежалась. Местные жители открыли вагоны и выпустили на волю людей, вывозимых в Германию.

Стремительно преследуя отступающего противника, советские воины освободили город Сталино и приступили к полному изгнанию фашистских захватчиков из Донбасса.

Наш полк перелетел в освобожденный Мариуполь. Мы увидели страшную картину: подорванные доменные и мартеновские печи, в разрушенных цехах заводов лежали

исковерканные металлические фермы перекрытий, в порту – поваленные краны. Предстали перед глазами руины сожженных зданий в жилой части города. Фашисты, эти варвары двадцатого века, выполняя приказ бесноватого фюрера, оставляли за собой выжженную землю и развалины.

За массовый героизм в боях нашей 9-й гвардейской авиационной дивизии приказом Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина было присвоено наименование «Мариупольская».

В боевых полетах мы не раз видели столбы дыма над Донбассом, откуда фашистские армии, стремясь избежать окружения, поспешно отступали. Гитлеровцы взрывали и сжигали шахты, здания заводов и городов. Враг стремился укрыться на заранее подготовленной линии обороны по Днепру и Молочной.

Утром на прикрытие войск уходит первая эскадрилья. При подходе к линии фронта слышим голос «Тигра»: нацеливает на подходящие группы бомбардировщиков противника. Летчики уже и сами увидели девятки «юнкерсов» и «хейнкелей». Быстро произвели маневр для занятия исходного положения и последовательных атак пар. Пока появились опоздавшие «мессершмитты» сопровождения, несколько бомбардировщиков прочертили небо дымно-огневыми хвостами и врезались в землю. Остальные, сбросив неприцельно бомбы, старались побыстрее оторваться от наших истребителей.

Бой окончен, и группа «кобр», не понеся потерь, идет на Мариуполь. Летчики довольны. «Тигр» подтвердил: сбито семь самолетов врага. На смену нам прибыла патрулировать вторая эскадрилья Лукьянова. Она также провела тяжелый, но успешный бой. Затем в схватку вступила группа Еремина.

Первый день вылетов закончился без потерь. За день Клубов сбил три самолета, по две победы одержали Жердев и Чистов, шесть летчиков сбили по одному самолету. Вечером узнали, что и соседние полки здорово дрались в этих боях. Но, к сожалению, там не обошлось без потерь. Был ранен такой опытный летчик, как Борис Глинка. Бой даже с небольшой группой противника требует гибкой продуманной тактики. За ошибки приходится расплачиваться кровью.

В этом вылете Борис, стремясь не дать группе Ю-87 прицельно нанести удар по нашим наземным войскам, пошел в атаку на плотно идущую девятку. А скорость-то была мала. Она не дала возможности быстро проскочить огневой заслон воздушных стрелков врага. Самолет Глинки был подбит, а самого Бориса тяжело ранило. Пуля попала ему в левое плечо. Превозмогая боль, на поврежденной машине летчик все же сумел приземлиться с убранным шасси рядом с расположением кавалерийской части и сразу же попал в руки к медикам. Его группа набросилась на вражескую девятку и растрепала ее.

На другой день Бориса повезли в мариупольский госпиталь. Санитарка по просьбе Глинки заехала на аэродром. Летчики окружили машину, с сочувствием отнеслись к раненому товарищу. Поприветствовав его, я спросил:

– Как дела, Борис?..

– Ничего, Саша! Подлечат, и буду расплачиваться с фрицами!

– Как же все произошло?

– Полез без скорости в атаку через огневой заслон стрелков. Поторопился сорвать бомбежку, – смущенно ответил Борис и попросил санитарку ехать: видно, чувствовал себя он плохо.

Опытный воздушный боец – и влез в такую ловушку, ведь воздушные стрелки группы врага выпускают в секунду до сотни пуль по атакующему истребителю. Здесь уж, если решился идти на штурм воздушной крепости, нужна только предельная скорость.

Задачи полка возросли. Нам поручили вести прикрытие десантов Азовской военной флотилии при переходе морем и высадке на сушу. Мы знали, что морские десантники идут на перехват путей отступления противника вдоль берега, между Мариуполем и Осипенко. Прилагали все силы, чтобы помочь морякам. Патрулируя над караваном судов, летчики звена бдительно следили за воздухом. Когда обстановка была спокойной, я иногда снижался,

чтобы рассмотреть поближе прикрываемых, а также внушить десантникам уверенность в их безопасности. С двухсот – трехсот метров отчетливо были видны сотни людей, орудия, автомашины. Понимали, что стоит прозевать появление бомбардировщиков – и все это может пойти на дно Азовского моря. Поэтому были особенно внимательны. И не допустили воздушного противника к каравану судов. А полет над морем – дело сложное, для некоторых пилотов непривычное. Жердев не раз ворчал, вызывая насмешки друзей:

– Товарищ майор, не уходите далеко в море, не спускайтесь так низко! Что хотите, делайте со мной, но боюсь я воды!

Выросший в горах Кавказа, он не любил полеты над морем. А летать надо было – его пара входила в мое постоянное звено...

Мы не ограничивались только прикрытием десанта. Моряки были довольны и нашими штурмовыми действиями по отступающим колоннам противника, которые пытались прорваться через заслоны десантников.

После очередного вылета в район высадки группа нашего полка возвращалась на аэродром. Неожиданно обнаружили выдвигающуюся вражескую колонну автомашин с пехотой и артиллерией. Она могла нанести большой урон десанту. Сразу же перешли в атаку по наземной цели. Истребители, обстреляв колонну, уничтожили и рассеяли противника.

Штурмовые действия истребителей по наземным целям не раз наносили большой урон врагу. Однажды пара разведчиков полка передала по радио о выходе из Осипенко по приморской дороге на Ногайск большой колонны. Моя восьмерка как раз готовилась к вылету. Мы тут же пошли на штурмовку.

С целью обеспечения внезапности удара я повел группу над морем, в пятнадцати – двадцати километрах от берега. Решил зайти на колонну с запада. Обойдя мористее, мы застали ее в движении. Противник не ожидал нападения с запада.

Первый удар группа нанесла внезапно. Сопровождавшие колонну зенитчики даже не успели открыть огонь. Я с ходу расстрелял легковую автомашину, в которой, видимо, ехало начальство. При последующих атаках поджег цистерны с горючим, бензовозы и мощные грузовики типа «школа» с бочками в кузовах. Летчики звена поражали автомашины, стреляли по гитлеровским солдатам. А звено Клубова своим огнем подавило зенитки, а затем перенесло огонь на автомашины.

Расстреляв все боеприпасы, наша группа взяла курс домой. На дороге пылали десятки машин, поднимались к небу столбы черного дыма.

При возвращении нам встретилась пара «кобр». Я запросил их по радио и услышал голос Заева:

– Летим посмотреть вашу работу!

После возвращения я спросил у Крюкова, который летел в паре с Заевым:

– Пал Палыч, ну как наша штурмовка?

– Посмотрели на ваши результаты. Здорово вы расправились с колонной! Дымовые «грибы» поднялись к самым облакам!

– Это месть за наши сожженные города, за Мариуполь!

Вскоре вслед за наступающими войсками полк перелетел в Осипенко. К нашим прежним задачам добавилось интенсивное ведение разведки обороны противника на реке Молочной и наблюдение за выходом его войск из Крыма.

Полеты на разведку в глубокие тылы немецкой обороны на нашем участке фронта начались после посещения полка заместителем командующего ВВС Красной Армии Ф. Я. Фалалеевым. Он поставил задачу на проведение разведки движения транспорта по дорогам, а также на получение сведений об аэродромах Крыма. Такое задание возможно было выполнить, только летая с дополнительными подвесными баками. А во всей дивизии их было всего два: у меня и у моего ведомого Голубева. Все остальные были оставлены в тыловых частях на Кубани или сброшены при перелете.

«Наши бачки – нам и летать с ними», – решил я. Давать их другим летчикам на вылеты в разведку было опасно. Их могли сбросить в полете. И тогда мои планы «свободной охоты»

на воздушных коммуникациях над Черным морем, после того как отрежут Крым с суши, будут сорваны. Решаю на эти сложные задания летать только своей парой.

В продолжительных полетах по маршруту Симферополь – Джанкой – Мелитополь мы вскрыли интенсивное выдвижение колонн и железнодорожных эшелонов из Крыма к Мелитополю, а также ряд аэродромов противника. Используя эти разведанные, бомбардировочная авиация нанесла ряд успешных ударов. Наши вылеты не могли обойтись без встреч с истребителями противника и с зенитками. Однако имея опыт ведения разведки, применяя тактические приемы, проверенные в ходе двух лет войны, мы сумели успешно справиться со сложной задачей. Однажды после боевого вылета при заруливании самолет провалился в рыхлый грунт и подломил ногу шасси. Стали его вытаскивать. Потом пришлось делать подкоп. Неожиданно техники увидели в яме трупы. Когда раскопали, обнаружили десятки убитых людей. Такие же захоронения были обнаружены в лесопосадках по границам летного поля. Ямы были наполнены расстрелянными мужчинами, женщинами и детьми. От местных жителей мы узнали, что фашисты часто пригоняли на аэродром группы пленных и привозили сюда гражданских лиц под видом мобилизации на работы по строительству летной площадки. Зверство гитлеровцев до глубины души возмутило личный состав полка. Многие невольно с тревогой думали о своих близких, о тех, кто находился на занятой врагом территории. Особенно переживал за семью инженер по вооружению полка Яков Жмудь. Его жена и дети не успели выехать из города Ногайска при прорыве танков к Азовскому морю. Это было как раз в те дни, когда я пробивался с подбитым самолетом из окружения. Однажды он подошел ко мне.

– Товарищ майор, вы остались сейчас за командира полка. Прошу вас разрешить мне на несколько дней съездить в Ногайск, узнать о своей семье, оставшейся там.

В его голосе было столько тревоги, что я не посмел отказать, несмотря на напряженную боевую работу полка.

– Хорошо! Бери в батальоне машину и выезжай. Сколько потребуется на это дней – сам решай. Нас догонишь на новом аэродроме. Через два дня полк перелетает в совхоз Розовку.

С сожалением смотрел ему вслед. Не радость принесет ему эта поездка, а страшное горе. У меня не было сомнений в гибели его семьи. После захвата населенных пунктов фашисты в первую очередь уничтожали еврейское население. А прошло уже два года.

«Охота» над морем

Наступающие войска фронта, преследуя противника, с боями вышли на реку Молочная и натолкнулись там на упорное сопротивление. Заранее подготовленные позиции здесь заняли не только отступающие войска гитлеровцев, но и переброшенные силы из Крыма. Оборону не удалось прорвать с ходу. Наступила пауза, необходимая для сосредоточения наших войск и разведки вражеских позиций. Фашистское командование хорошо знало, чем грозит прорыв обороны на Молочной. Это была бы катастрофа для крымской группировки. Не имея достаточных сил для срыва предстоящего наступления нашего фронта, оно усилило свою авиационную группировку, планируя нанесение мощных ударов по войскам фронта. Для противодействия вражеской авиации наша дивизия была перебазирована в район Большого Токмака. Полк перелетел в поселок Розовку. Начались боевые будни, тяжелые воздушные бои с крупными группами противника.

На второй день базирования на новом месте пришлось выручать от бомбежки полк «илов» на аэродроме в Черниговке. Прибывшие из тыла штурмовики, по-видимому, не имели понятия о войне. Они расположили самолеты в линейку и не замаскировали. Вражеский разведчик сразу же засек их, а на следующий день рано утром сюда налетела группа бомбардировщиков. В это время, сделав утреннюю зарядку у КП полка, я стоял без рубашки, а начальник штаба из чайника поливал мне холодной воду. И вдруг увидел группу

из девяти «фоккеров» и за ней девятку Ю-88.

– Немцы! – крикнул я. – Датский, поднимай самолеты! – Сам же бросился к своей «кобре» и как был, обнаженный по пояс, не надев парашюта, взлетел.

За мной пошли в небо еще несколько самолетов. У Черниговки мы нагнали «юнкерсов», энергично атаковали их и сорвали прицельное бомбометание по стоянке «илов».

Во время преследования передо мною проскочил «мессершмитт». Атака его оказалась неудачной, он промазал. И тут я вспомнил, что на мне нет парашюта – даже жарко стало, хотя я был без рубашки и мокрый. Выругал себя за горячность, а вскоре наша маленькая группа вышла из боя.

Мы не особенно успешно провели эту неорганизованную схватку, но главное сделали – удар по штурмовикам нанесен не был.

В Розовке, выполняя временно должность командира полка, в сложной воздушной обстановке я посылал на боевые задания по восемь-десять самолетов в группе. Они успешно отражали налеты крупных сил противника и почти не имели потерь. Правда, такой метод потребовал частых вылетов. Группами командовали, как правило, летчики, прибывшие на пополнение полка на Кубани. Многие из них показали хорошие организаторские способности. Среди них выделялся А. Клубов. Решительный, смелый, он разумно строил бой и его группа всегда добивалась успеха.

Так получилось и в одном из вылетов. При подходе его восьмерки к Молочной летчики слышали команду «Тигра»:

– Группа бомбардировщиков идет на Большой Токмак! Скорее атакуйте!

– Поняли! Выполняем! – доложил ведущий и приказал: – Сомкнуться!

Истребители смело пошли в лобовую атаку плотно сомкнутыми звеньями. Вот ударило по трем идущим девяткам первое звено. И три бомбардировщика горящими пошли к земле. Атакуют второе звено. Еще два Ю-88 задымили в воздухе. Затем восьмерка, энергично развернувшись, устремилась на бомбардировщики с задней полусферы.

Группу Клубова вскоре сменила подошедшая восьмерка Лукьянова. Истребители стремительно и дерзко набросились на подошедшую девятку бомбардировщиков и прикрывающих их «мессершмиттов».

В этом бою было уничтожено восемь «юнкерсов», не считая поврежденных. Клубов сбил три самолета, Жердев – два, Сухов, Еремин и Лукьянов – по одному. Чистов и Ивашко подбили два самолета.

Боевые вылеты крупными группами оправдывали себя. Недооценка такого метода, распыление сил и средств приводили к меньшим успехам в боях, неоправданной гибели даже опытных летчиков. Именно так и произошло у нашего соседа, в 104-м полку. Командир этой части, герой боев на Кубани, Владимир Семенишин вел неравный бой небольшой группой. Противник имел значительное превосходство. Командир полка сбил три самолета. Но и сам был подбит, тяжело ранен. Семенишин нашел силы покинуть самолет. А вот открыть парашют не смог и разбился. Это была большая потеря. Она горько отозвалась в наших сердцах. Мы хорошо знали этого отважного летчика, не раз дрались в одном небе.

После двухнедельного отсутствия вернулся в полк Заев. К сожалению, в последнее время он часто задерживался по каким-то делам. Сразу к нам прилетел командир дивизии И. М. Дзусов. Недовольный тем, что командир полка решал какие-то личные дела вне части, он резко поговорил с ним. Потом с упреком сказал мне:

– Где находятся группы вашего полка? Их не видно и не слышно над линией фронта. Группы других полков патрулируют в поле зрения войск. А ваших не видно!

– Товарищ командир дивизии, если мы над вами будем гудеть, как шмели, то задачу не выполним. Ну, собьем мы несколько «юнкерсов», а бомбы все-таки полетят на войска. Надо перехватывать противника на подходе и там срывать готовящиеся бомбежки. Такие упреждающие удары производят сильное воздействие на психическое состояние вражеских летчиков.

Командир дивизии, видать, был раздражен разговором с Заевым и не стал вникать в мои доводы, хотя я знал его как вдумчивого начальника, умеющего делать правильные выводы из опыта боев.

– Бросьте убеждать меня своими теориями! Патрулируйте, как положено, чтобы я не выслушивал нарекания от командования! – бросил он в сердцах.

Несмотря на такой разговор с Дзусовым, я остался при своем мнении о тактике перехвата бомбардировщиков.

После отлета комдива Заев с обиженным видом протянул мне справку о лечении.

– Товарищ подполковник, надо было доложить командиру дивизии. Но ведь можно было позвонить в часть, предупредить о задержке...

Я спросил разрешения у Заева вылететь утром четверкой на «свободную охоту» в тыл противника. Ответ оγοрошил:

– Можете лететь парой! Все «охотники» летают парами, и для вас нет исключения.

– Сейчас обстановка в воздухе очень сложная и парой лететь нецелесообразно.

– Если хотите лететь, то летите парой, – услышал я категоричный ответ.

Спорить не стал. Мы с Г. Голубевым набрали высоту и, подходя южнее Мелитополя к Молочной, запросили передовой КП:

– «Тигр», я – «сотка», сообщите воздушную обстановку!

– С севера к Большому Токмаку подходит группа бомберов. Атакуйте!

– «Тигр», я – «сотка», мы парой идем на «охоту». – Дал понять, что у нас мало сил.

– Прекратить «охоту»! Атакуйте бомберов!

Приказ старших начальников – закон. Понимаю, что напряженная обстановка может потребовать и таких действий. Разворот на север, и мы со снижением, на большой скорости проскочили Большой Токмак. Ниже восемнадцать Ю-87 вытянулись в цепочку перед бомбометанием. С небольшим принижением атакую переднего. Даю очередь в упрежденную точку. Небольшой подскок – очередь по другому, потом по третьему. Проскочив над бомбардировщиками, делаем горку. «Соколиным ударом» очередью разваливаю заднего Ю-87. Тут же справа и слева перед носом моего самолета полетели трассы мощного огня – с обеих сторон навалились две пары «мессершмиттов». Сразу же оцениваю обстановку. Понимаю, что дальше атаковать бомбардировщиков нельзя – неизбежная гибель. Резкой горкой выхожу из «клещей» «мессершмиттов». Рядом ведет бой с третьей парой истребителей противника мой ведомый Г. Голубев. Бросаюсь к нему на помощь – пара с пикированием выходит из схватки. А затем вся шестерка истребителей врага уходит вслед за бомбардировщиками на запад. Бомбежка с пикирования сорвана. Жаль, что нас пара. Четверкой бы мы сейчас здорово поработали!

После посадки, как только ступил на землю, увидел инженера Жмудь, окруженного летчиками и техниками. Подошел. По его виду было ясно, что поездка в Ногайск закончилась для него тяжелой душевной травмой.

– Как съездили, что случилось?

– Нелегко, товарищ майор, говорить. Всю семью фашисты расстреляли, еще в сорок первом году... Всех – стариков, жену и детей. – И он зарыдал.

У меня и у всех окружающих защемило в горле, а на глазах появились слезы.

– Возьми себя в руки, Яша. Слезами не поможешь!.. Мстить беспощадно им будем! Вот сбил я сейчас бомбера, и, по-видимому, не одного. В следующем вылете клянусь за гибель твоих родных сбить еще. Крепись. Ты мужчина и воин!

Мы уже не раз слышали, да и сами были свидетелями зверств гитлеровцев. В душе накапливался клубок жгучей ненависти. Он постоянно клокотал, не давал успокаиваться, заставлял искать врага, разить его.

Неудовлетворенный проведенным боем, я решил в повторном вылете на прикрытие войск лететь восьмеркой. По моему расчету, в середине дня должен быть налет бомбардировщиков с направления Кривого Рога. Но мои планы поломались. Заев приказал звену Клубова вылетать с другой группой. Несмотря на возражения, командир полка

утвердил мою группу в составе звена. Делать нечего. Звено – это все же не пара; и драться можно успешно, проявив умение.

Выйдя в тыл обороны противника между Никополем и Большим Токмаком, мы на скорости, маятниковым маневром, вели поиск. Расчетное время прошло, горючее подходит к концу, а противника нет. Время уходить домой. Однако мои расчеты оправдались, хотя с некоторым опозданием. Находясь над Никополем, в направлении Большого Токмака, выше нас я заметил группу самолетов.

Предполагая, что Ю-88 идут бомбить скопление конницы восточнее города, принимаю решение пропустить их к Большому Токмаку и там ударить по противнику. Предупредив летчиков звена и «Тигра» о противнике, немедленно перевел группу в набор высоты. Конечно, мной руководило не только желание провести бой на глазах начальства, недовольного нашей тактикой, не скрою, хотелось, чтобы сбитые самолеты были подтверждены Дзусовым на «Тигре». Но главное – противник будет отвлечен от выполнения своей задачи. Можно занять выгодную позицию и ударить неожиданно. Развернул звено и, набирая высоту, пошел вперед, как бы заманивая врага на нашу сторону. Хотя вполне возможно, противник нас и не видел.

Прошло несколько минут. Пора! Резкий разворот на противника. И, плотно сомкнув звено, со снижением идем в атаку.

Вдруг я увидел желтизну на крыльях. Это сразу же насторожило: на наших бомбардировщиках выцветшие красные звезды отдают желтым цветом. Времени на раздумья не было – решали какие-то секунды.

– Не стрелять! – крикнул я и через секунду отчетливо увидел желтые обводы крестов на крыльях.

Злость за срыв атаки охватила меня. Резко через спину разворачиваюсь в обратном направлении. Вхожу в строй бомбардировщиков. В прицеле ведущий. Очередь – и передо мной возникает огромный круг огня. Оторванное крыло взорвавшегося Ю-88 бьет рядом идущий бомбардировщик и проносится мимо меня с медленно вращающимся винтом мотора. Какое-то мгновение, не успев среагировать рулями, пронизываю центр огненного шара и оказываюсь в строю бомбардировщиков. Правее меня, отставая, горел Ю-88, поврежденный взрывом ведущего. Ошеломленный неожиданным взрывом, я какие-то секунды соображал, что делать.

В панике высыпая бомбы, «юнкерсы» начали разворачиваться в обратную сторону. Бросаю самолет на ближайшего справа. Он с разворотом входит в пикирование. Очередь по правому крылу – и из него потянулись струйки дыма. Но бомбардировщик с углом пикирования градусов сорок тянет к линии обороны. Переношу прицел на левый мотор и даю в упор очередь. Из мотора и центроплана хлынула полоса черного дыма с огнем. Ю-88 падает и врезается в крутой берег реки Молочной.

Боевым разворотом иду в набор высоты. Вижу, сбоку падает самолет, сбитый парой Жердева, а впереди, выше, висят до десяти парашютистов. Два из них, со скрученным куполом, быстро идут к земле. Левее, сзади – уходящая на запад часть группы противника, нагоняемая шестеркой подоспевших «яков».

Вспомнился расстрелянный на парашюте Островский. В негодовании я уже собрался было подать команду своим летчикам расстрелять парашютистов. Но услышал голос Жердева:

– Нет горючего, ухожу домой! Парашютисты спускаются на наши войска.

Бросаю взгляд на бензиномер – стрелка стоит почти на нуле. Горючее кончается, надо уходить.

На первом же попутном аэродроме мы приземлились. У Голубева остановился мотор уже при планировании на посадку. Осмотрел свой самолет – повреждений нет, одни лишь царапины.

Техники соседнего полка, видевшие наш бой, отнеслись к нам с большим уважением и быстро заправили самолеты.

Возвратились в Розовку. Группу встретил Яков Жмудь. Бой просматривался и отсюда.

– Товарищ майор, зачем вы так рисковали? У меня при виде взрыва в воздухе даже защемило сердце, – говорил он, не поднимая глаз от земли.

– Все нормально, Яков! Главное – сорвана бомбежка...

– Товарищ майор! – вмешался в разговор Сухов. – Вам не засчитывают третьего бомбардировщика. Дескать, не вы его сбили, а он сам загорелся от взрыва.

– Не возмущайся, Константин! Воюем не для счета. – Хотя, не скрою, это решение Заева меня задело.

Наш дальнейший разговор прервал донесшийся с большой высоты заунывный гул. Поняли, что идет в наш глубокий тыл дальний разведчик. Над КП взвилась красная ракета, – и тут же взлетела дежурная пара истребителей.

– Так его не перехватишь! Напрасный вылет, – вслух подумал я и направился на КП.

– Надо сажать дежурную пару... Это вылет впустую. Без локатора летчики его уже потеряли.

– Я приказал поднять дежурных, пусть идут и сбивают, – прервал меня Заев.

– Надо организовать перехват из положения дежурства в воздухе. Завтра я займусь этим, – неохотно ответил я и взял журнал дежурного, чтобы просмотреть, нет ли закономерностей в полетах дальнего разведчика. Листаю журнал, а сам чувствую, что возмущение за несправедливо незасчитанный «юнкерс» у меня еще не прошло.

Выписав время пролета разведчика над нашим аэродромом в прошлые дни, вышел. Потом внимательно проанализировал данные.

На следующее утро по расчетному времени мы взлетели в паре с Георгием Голубевым. Барражируя маятниковым методом южнее Мелитополя, наша пара вела поиск на предполагаемом маршруте полета разведчика. Высоту я установил с таким расчетом, чтобы обнаружить противника на фоне неба.

При пролете от Мелитополя на юг услышал голос Голубева:

– «Сотый»! Точно правее, выше, самолет!

Глянул и обрадовался. На тысячу метров выше нас, с курсом на восток шел дальний разведчик Ю-88. Молодец, Жора, разглядел разведчика!

Чтобы не спугнуть цель и пропустить на нашу сторону от линии фронта, беру курс на запад и в стороне набираю высоту. Мы маскируемся на фоне земли. Изредка посматриваю из-за спины за противником, держу его все время в визуальной видимости. «Глаз с него спускать нельзя», – думаю. Вот уже пора идти вдогон. Делаем крутой разворот. Над нашим аэродромом на высоте восемь тысяч метров наконец настигаем врага.

Именно в это время летчики «юнкерса» обнаружили нас. Самолет стал круто разворачиваться на запад, но пути отхода были отрезаны.

Боевым разворотом выхожу в бок «юнкерсу» и с небольшого пикирования открываю огонь по кабине и центроплану. Знаю, в нем бензобаки. Из «юнкерса» вырвался огонь и струя черного дыма. «Готов! Отлетал!..» – подумал я и тут же увидел заходящего на атаку ведомого. Понимаю, хочет добить, чтобы наверняка уничтожить врага. Но это опасно, может быть взрыв...

– Не трогай его, Голубев! Он и так горит!.. Посмотрим, куда упадет.

Снижаясь в стороне, мы следили за разведчиком. Он же, горящий, тянул к Молочной. Мне даже показалось, что «юнкере» может уйти за линию фронта. Как вдруг – взрыв на высоте две тысячи метров. Дымящиеся куски бывшего разведчика посыпались на землю.

Все! Дело сделано! Можно идти на посадку.

Вскоре пришло подтверждение из наземного соединения, что упали куски «юнкерса» вместе с летчиками. По-видимому, они были убиты при атаке.

Андрей Труд первым поздравил с победой. Он откуда-то узнал подробности. Подошел, улыбаясь до ушей.

– Хорошо, командир, вы его припечатали. Теперь и близко от нашего аэродрома не будет гудеть: «Везу-у, везу-у разведанные». – Он так мастерски подражал заунывному гулу

немецкого самолета, что я рассмеялся. – Сообщили, что весь экипаж разведчика состоял из асов, награжденных Железными крестами. Были асы, да сплыли! – улыбался Труд, выражая свою радость.

Под вечер Заев вылетел на УТ-2 для осмотра аэродрома, намеченного нам для перебазирования. На обратном пути завернул в соседний полк. Решил подойти к аэродрому на бреющем полете, но, зацепив колесами землю, скапотировал. Самолет был разбит, а Заев надолго оказался в госпитале.

По приказанию Дзусова я принял командование полком. Постарался сделать все, чтобы обстановка внутри полка была спокойной, а боевая работа напряженной. Производили вылеты на прикрытие сосредоточении наших войск для прорыва в районе Большого Токмака, вели частые воздушные бои, разведку. Противник упорно сопротивлялся. Но по всему было видно, не надеялся отсидеться здесь. Летишь и с горечью видишь столбы дыма над Запорожьем – фашисты жгут город.

Приготовления 4-го Украинского фронта к прорыву вражеской обороны на реке Молочной, в районе Большого Токмака заставили противника сосредоточить здесь и свои войска. Но неожиданный удар наших войск по Мелитополю и освобождение этого крупного узла вражеской обороны, ввод в прорыв подвижной группы в составе механизированного и кавалерийского корпусов привели к прорыву обороны. Наши части стремительно наступали в направлении Крыма. Поспешно отступающий противник, понеся большие потери, укрылся за Днепром.

«Эластичная» оборона, о которой так кричали фашисты после Курска, под могучим напором советских войск потерпела крах. Наступающие соединения освободили Херсон, отрезали крымскую группировку противника с суши, захватили плацдарм за Сивашом.

Началась подготовка к освобождению Крыма от немецко-фашистских захватчиков. Как и в годы гражданской войны, в войсках прозвучал призыв: «Даешь Крым!»

Наша дивизия, прикрывая подвижную группу фронта, сосредоточилась на полевых аэродромах южнее Каховки. Двадцать шестую годовщину Октябрьской революции полк отметил, базируясь в Аскании-Нова. Вскоре после праздника в нашу часть прибыл командующий 8-й воздушной армией известный герой летчик-доброволец, воевавший в Испании, Тимофей Тимофеевич Хрюкин. Заслушав мой доклад о состоянии полка, о готовности его к активным действиям, генерал поставил задачу:

– На ваш полк возлагается прикрытие плацдарма на Сиваше и переправ армии Крейзера, сосредоточиваемой для освобождения Крыма. Условия там очень сложные. Мостовых переправ мало. Многие стрелковые части переправляются вброд, а вода сейчас страшно холодная. Надо сделать все, чтобы не допустить бомбежку наших войск. Подумайте, как успешно решить эту задачу, доложите мне.

– Товарищ командующий, мы обдумали этот вопрос. Я готов сейчас вам доложить.

– Да?.. Слушаю.

– Немедленно прикрыть переправы и отразить налеты можно лишь одновременным вводом в бой основных сил или всего полка, не расходуя их на барражирование мелкими группами с рассвета до темноты. Полк надо держать в кулаке до боя и наносить мощный удар. До обнаружения противника эскадрильи находятся на дежурстве, в готовности к немедленному вылету по тревоге. Этот метод возможен только при наличии локатора и радиостанции в моем распоряжении и одобрении таких действий штабом дивизии. При этих условиях полк успешно выполнит задачу, которую вы поставили.

Генерал Т. Т. Хрюкин внимательно выслушал предложения по ведению боевых действий, задал несколько вопросов, уточнил тактические приемы. Было видно, что он глубоко и серьезно осмысливал все, что ему доложили.

– Что же, идея правильная. Локатор вы получите, указания дивизии будут даны. Учтите, что вы взяли на себя большую ответственность. Желаю успеха! – сказал он перед отлетом.

Задача полку поставлена, надо разумно выполнять ответственное решение

командующего. Мы провели ряд занятий, решали вводные, постарались сделать все, чтобы службы полка, все летчики четко знали свои обязанности.

Через два дня у КП полка радисты развернули локатор РУС-2. Планшет обстановки был вынесен в комнату командования. Эскадрилья Федорова перелетела на полевой аэродром. Это была наша засада у самого берега Сиваша. Ее задачей было дежурить звеньями для вылета «по-зрячему» или по команде с КП полка. Две эскадрильи, по восемь самолетов каждая, выполняли попеременно дежурство в первой и второй готовности на аэродроме в Аскании-Нова.

Руководящий состав полка изучил локатор и его возможности по обнаружению воздушного противника. Нам было важно знать, что может дать локатор, уметь грамотно ставить задачи его расчету.

В первый же день прикрытия переправы новым методом локатор выдал засечки сбора группы вражеских бомбардировщиков над Джанкоем. В эти же секунды над КП взвилась красная ракета – вылет по тревоге дежурной восьмерки. Тут же другая эскадрилья заняла ее положение в первой готовности.

Федорову на аэродром засады была дана команда по телефону на подъем дежурного звена. На планшете, по данным локатора, были видны засечки группы бомбардировщиков и наших истребителей. Даем курс для выхода группы в расчетную точку перехвата. Вскоре услышали информацию по радио:

– Впереди три девятки бомберов с истребителями! Идем в атаку!

Вскоре в эфире раздались голоса летчиков. Они накладывались друг на друга и трудно было разобрать, что там творилось. Теперь все зависит от управления боем командиром группы, от инициативных действий летчиков.

Через некоторое время стали известны подробности этого боя. Атакуя последовательно три девятки Ю-87 и сопровождавших «мессершмиттов», летчики полка сбили семь бомбардировщиков и одного Ме-109, заставили противника сбросить бомбы над территорией своих войск. Потерь мы не имели. Все вернулись на аэродром в радостном возбуждении. В этом бою особенно отличились Клубов и Жердев, сбившие по два бомбардировщика.

К вечеру вылетела на «свободную охоту» четверка Жердева. Предупрежденная с КП о появлении противника, она еще до подхода усиления с аэродрома встретила две девятки Ю-87 под прикрытием шести Ме-109 и вступила в бой. Пара Жердева атаковала бомбардировщиков и сбила ведущего. Несмотря на то, что наши истребители были сразу скованы «мессершмиттами», бомбардировщики сбросили груз, не доходя до переправы, и развернулись на юг.

Прикрывая пару Жердева, Чистов и Самсонов сбили двух Ме-109. Но эти неудачи не остановили противника. Он продолжал попытки прорваться к переправам, меняя тактику, способы. Вражеские группы стали подходить к цели на малой высоте. Их трудно было обнаружить локатором. Это приводило к запаздыванию вылетов на перехват с аэродрома Аскания-Нова. В этих случаях отражение налета возлагалось на летчиков, сидевших в засаде у Сиваша.

В одном из налетов на наши переправы шло до сорока бомбардировщиков Ю-87, прикрытых шестеркой истребителей. Первой на перехват пошла эскадрилья Федорова. Летчики действовали дерзко и самоотверженно. Они тактически грамотно вели бой, решительно выполняли задачу. Было сбито шесть бомбардировщиков и два «мессершмитта». Эскадрилья отстояла небо над переправами.

Как-то мое дежурство в первой готовности совпало с очередным налетом противника. Взлетев по команде с КП, мы восьмеркой направились на Сиваш. Из-за небольшой на первый взгляд неточности выданного нам расчетного курса мы вышли в бок группы противника. А на переправу шло тридцать бомбардировщиков. Не имея времени для выхода в заднюю полусферу группы, решительно нанесли атаку сбоку.

Вот в прицеле – правый крайний в пеленге. Очередь – и Ю-87 вспыхнул. Падая, он

развалился на куски. Вся наша группа навалилась на остальных. Сбрасывая в Сиваш бомбы, самолеты врага поспешно разворачивались на юг и уходили от наших атак. Гнаться за ними было нельзя, ибо с КП сообщили о подходе новой группы. По-видимому, узнав об участии своих предшественников, бомбардировщики не пошли на Сиваш, а развернулись на свой аэродром. В этом бою мы сбили семь «юнкерсов», не считая подбитых и севших вынужденно недалеко от места боя.

Однажды противник тремя девятками Ю-87 предпринял налет поздно вечером, уже в сумерках. Вылетевшая по тревоге дежурная эскадрилья под командованием Павла Еремина разгромила группу бомбардировщиков над Сивашом, сбив одиннадцать машин! За этот бой наземное командование прислало благодарность летчикам эскадрильи.

Осенняя погода с низкой облачностью и туманами все более ограничивала полеты и вражеской авиации, и наших истребителей. В такие дни групповых налетов стало меньше, лишь иногда в районе Сиваша появлялись одиночные бомбардировщики или пары «мессершмиттов». На перехват их вылетали наиболее опытные летчики, как правило, парами, ведя поиск самостоятельно, или их наводили на цель с передовых пунктов управления. Сравнительно спокойная обстановка над переправами в связи с плохими погодными условиями позволила мне начать полеты на «свободную охоту» на воздушных коммуникациях противника между Крымом и Одессой. Об этих полетах я мечтал еще на Кубани, возил за собой подвесные баки для горючего, надеясь, что они обеспечат перехват целей на большой дальности над Черным морем.

Меня всегда прельщали полеты на «свободную охоту». Они отличались напряженностью действия, большим риском, но и результаты могли быть очень значительными. Несмотря на опасности, было интересно найти цель, умело выйти на нее и уничтожить внезапно, с первого удара. В этом кроме нанесения противнику потерь был и боевой азарт. «Свободная охота» в тылу противника требует от летчиков высоких морально-психологических качеств, умения быстро и точно ориентироваться, отлично пилотировать самолет, снайперски стрелять, уничтожая цель с первой атаки. Эти качества выковывались в ходе боевых вылетов, полетов на разведку в тыл противника.

В один из дней, когда тучи заволокли небо, я смог отвлечься от управления действиями полка и спокойно вылететь на «охоту» над Черным морем. Мне подготовили самолет Савина – на моем отказала радиостанция.

Перед посадкой в самолет я увидел на Г. Голубеве надувной жилет.

– Думаю, что жилет не потребуется.

– Почему? Мы же полетим над морем, – в недоумении спросил ведомый.

– Если откажет мотор или будет подбит самолет, то лучше нырнуть на дно сразу, чем мучиться в холодных волнах. Никто в такую погоду нас там не спасет, – «успокоил» я его. Видя, что Георгий смотрит с недоумением, закончил: – Все будет нормально, не волнуйся.

Первую часть полета мы совершали, вырабатывая горючее из подвесных баков, экономя его в основных. Этим предотвращался срыв бака при перегрузках в бою или их взрыв при попадании вражеских пуль и снарядов.

Пересекаем западнее Скадовска береговую черту. Под нами бушующее в девятибалльном шторме море. Впереди, в поле видимости, только белые гребни темных волн и повисшие на высоте менее ста метров черные облака. Скоро эта мрачная обстановка сказывается на моральном состоянии. Звук мотора кажется более громким и грубым, взгляд невольно чаще останавливается на приборах. Небольшой подъем температуры масла и воды настораживает, отвлекает внимание от поиска цели. А ведь надо еще и строго держаться метрах в двадцати над волнами.

Ходим галсами в ста – двухстах километрах от берега, внимательно просматривая мутный горизонт и свисающую бахрому низких облаков.

А вот и цель! Навстречу нам идет трехмоторный транспортный самолет Ю-52. Маскируясь, снизу захожу на атаку. Противник обнаружил нас и тоже прижался к воде. Стрелок врага открыл огонь, к моему самолету потянулись дымные трассы. Но я успел

поймать в прицел «юнкерса». Первая очередь – по вражескому стрелку. Вторая – по фюзеляжу – и сразу же проскакиваю Ю-52. По звуку стрельбы я понял, что не работает пушка и крупнокалиберные пулеметы. Перезаряжаю оружие. Мысленно поругиваю своего оружейника. Теперь захожу сбоку сзади и бью по кабине и левой части центроплана. Стреляют лишь три крыльевых пулемета. Но точное попадание в центроплан вырывает. Оттуда вырывается огонь и струя дыма. Пролетев метров двести, охваченный пламенем Ю-52 цепляется за волны и взрывается.

Недовольный отказом оружия, я разворачиваюсь домой и вдруг вижу идущего в Крым еще одного Ю-52. Скрытно подходим снизу, над самыми волнами. С близкой дистанции прицеливаюсь по центроплану. Даю очередь и проскакиваю под крылом вражеской машины. Разворачиваюсь, вижу на воде большой круг огня от взорвавшегося самолета. Дело сделано, можно идти домой.

Когда возвратились, на стоянке разобрались в причинах отказа вооружения, что помешало с первой атаки сбить вражеский самолет. На стоящем длительное время в бездействии самолете в эту осеннюю погоду отсырели боеприпасы. От строгого наказания виновников спасло только то, что были сбиты оба самолета, встреченные нами.

В последующие дни, когда погода в районе Сиваша исключила действия вражеской авиации, мне удалось два раза вылететь на «охоту» над Черным морем. И каждый раз удалось сбить с первой атаки по самолету. Однако руководство дивизии не одобрило эти вылеты, считая их опасными, малоэффективными. Я был другого мнения. Решил для увеличения времени на поиск и перехват курсирующих вражеских самолетов подготовить летную площадку подскока на берегу моря у Скадовска, послал туда аэродромно-строительную команду. Но свои замыслы осуществить не смог.

В четвертом полете на «охоту» над морем обнаружил Ю-52. Он шел крадучись, на высоте метров семьдесят, скрываясь в свисающей к воде бахrome облаков. Подойдя к нему снизу, ударил очередью из всего оружия по кабине. Самолет круто пошел к воде. Я тут же отдал ручку управления от себя и второй очередью прошил ему «живот». И тут рывком ручки на себя перескочил всего лишь в нескольких метрах через хвост падающего самолета. Влетел в облачность и сразу же вышел из нее.

Настроение было скверное – чуть не столкнулся. Всего в нескольких метрах был от гибели.

Наша пара взяла курс на север. Лишь когда показалась земля, наступило успокоение. Мой ведомый Голубев, не утерпев, рассказал об этом летчику. Разговор, видать, дошел до руководства. Через два дня меня вызвал командующий армией Т. Т. Хрюкин. Состоялся неприятный разговор.

– Ну, рассказывай, как ты без разрешения старших начальников гоняешься над Черным морем за фашистскими самолетами и чуть не врезаешься в них? Ты что, хочешь побывать в гостях у морского царя Посейдона? Эти полеты на «охоту» над морем немедленно прекратить!

– Товарищ командующий! Я же боевой летчик, мне надо воевать!

– Воюй над сушей в составе групп. Полеты над морем вам категорически запрещаю. Если там даже подобьют, то нет никаких шансов для спасения. Терять дважды Героя в таких «экспериментах» не имеем права!

Все... Конец мечте, вынашиваемой еще с Кубани. Из-за несдержанности напарника потеряна возможность вести интересную боевую работу. Не скрою, я расстроился. Но ругать ведомого не стал. Понимал, рассказал он об этом эпизоде без злого умысла, а просто как о редчайшем случае из боевой практики.

Вскоре дивизия была отведена в Черниговку для доформирования. На аэродром Аскания-Нова сел 9-й гвардейский полк. Одна из его эскадрилий опустилась на выбранный мной полевой аэродром подскока у Скадовска.

Испорченное настроение не исправила даже встреча Нового года. Можно было быть довольным только тем, что подсказал другим, как можно вести боевую работу на воздушных

коммуникациях над Черным морем в условиях блокированного Крыма. С прибрежного аэродрома у Скадовска эскадрилья под командованием Владимира Лавриненкова за короткое время сбила над Черным морем более тридцати самолетов.

Я хорошо знал командира эскадрильи. С этим замечательным летчиком, умелым организатором боя познакомился после его бегства из плена, на конференции «охотников» за самолетами и наземными целями. Взаимная симпатия между нами позже переросла в крепкую дружбу. Владимира было за что уважать и любить. Отважный воздушный боец, он показал себя настоящим мастером в Сталинградской битве. Лавриненков успешно воевал на Украине. Тяжелым и героическим испытанием для него было столкновение с «Фокке-Вульф-189» в бою под Мелитополем. Отважный офицер попал в плен будучи в бессознательном состоянии. Начались допросы с побоями, угрозами к измене Родине. Однако все мысли этого настоящего патриота были направлены к побегу, к новым боям с врагом. Героя Советского Союза В. Лавриненкова гитлеровцы решили отправить в Берлин, к рейхсминистру Герингу. Их везли под охраной вдвоем: его и летчика-штурмовика. Не доезжая Одессы, отважные офицеры выпрыгнули ночью на ходу из вагона. Продвигаясь скрытно по Украине, они встретились с партизанами, которые перебросили их на нашу сторону фронта. Испытав невзгоды фашистского плена, Лавриненков отважно сражался в небе Отчизны. Войну он закончил дважды Героем Советского Союза.

Трудная должность – командир

Черниговка... Она мне напомнила дни отчаянного прорыва из окружения в незабываемом сорок первом году. Но заниматься воспоминаниями и отдыхать времени не было. Меня назначили командиром 16-го гвардейского полка. И первая задача – ускоренно ввести в боевой строй молодое летное пополнение, прибывшее из запасных авиаполков. Боевого опыта у них не было. Требовалось научить их нашей проверенной в сражениях тактике, пилотированию самолета в боевых порядках и ведению воздушного боя.

Трудности осложнялись изменениями в руководящем составе полка. Убыл на учебу заместитель по политчасти М. А. Погребной, а новый еще не был назначен. Ушли командирами в другие полки Крюков и Лукьянов. На их место выдвинуты командирами эскадрильи опытные летчики Клубов и Олиференко, которые в новой должности сами требовали помощи. Часть опытных летчиков убыла за получением новых самолетов. Их перегоняли из-под Баку. А плохая погода в горах Кавказа задержала эту операцию на продолжительное время.

Шли дни напряженной учебы. Полеты, занятия, разборы заполняли все время. Я торопил события, знал, чем лучше подготовим летный и технический состав, тем активнее и эффективнее будем выполнять боевые задания.

Здесь, в Черниговке, произошло большое и важное личное событие. Марию перевели в санчасть нашего аэродромного батальона. Мы зарегистрировали с ней брак и справили с близкими друзьями скромную свадьбу. Кончилась моя холостяцкая жизнь. Я стал семейным человеком. Теперь мне надо было думать и заботиться о своем близком друге, любимой жене.

В начале февраля после летного дня меня срочно вызвал командир дивизии Дзусов. Он сразу же, как только я вошел к нему, без объяснения приказал:

– Сдавай полк, полностью рассчитывайся и немедленно убывай в Москву.

Видя мое недоумение, продолжил:

– Приказано откомандировать тебя в распоряжение штаба ВВС. Назначают тебя куда-то, по-видимому, с повышением в должности.

Это сообщение меня не обрадовало. Жалко было расставаться с родным полком, со своими летчиками.

В Москве явился, как предписывалось, в отдел кадров, представился генералу Орехову. Услышал от него:

– Поздравляю вас с назначением начальником отдела боевой подготовки истребительной авиации ВВС.

Этого я никак не ожидал. Меня просто огорошило такое предложение.

– Напрасно поздравляете, товарищ генерал! Я не имею никакого желания уходить с фронта до конца войны. Поэтому прошу вернуть меня в свой полк.

Наверное, я высказался резко, но по-другому просто не мог.

– Я удивлен! – Генерал Орехов развел руками. – Вас назначают на генеральскую должность, а вы отказываетесь... Вы опытный летчик и отличный тактик воздушного боя. Вы нужны здесь, в штабе. Ваш опыт и знания целесообразно использовать для массовой подготовки отличных летчиков-истребителей, – горячо говорил он.

Было по всему видно, что генерал ожидал совершенно другой ответ.

Выслушав вторично мой категорический отказ, Орехов куда-то позвонил.

– Завтра вам надлежит прибыть к главному маршалу авиации А. А. Новикову. Пропуск будет заказан.

Уже уходя из штаба, еще раз все обдумал. Не скрою, меня несколько смутила такая «игра судьбы». Были времена, когда мне грозило снятие с должности командира эскадрильи, даже чуть было не угодил в штрафную роту. Теперь же мне предлагают генеральскую должность. Но эта работа не по мне. Нет, не сидеть мне в штабе ВВС. Я хочу быть на фронте, где идут жестокие бои, среди боевых летчиков. С ними я должен дойти до Берлина.

На следующий день маршал Новиков встретил меня словами:

– Ну что, не желаешь уходить с фронта?

– Да, товарищ главный маршал авиации!

– Правильно решил! Поезжай в КБ к Яковлеву и полетай на опытном самолете Як-3. Надо переходить на свою технику. Наши самолеты лучше иностранных...

Несколько дней шли полеты на Як-3. Я познал этот прекрасный истребитель. Как жаль, что у нас не было таких машин в начале войны. Однако у меня были и замечания. И прежде всего по вооружению. Оно состояло из одной двадцатимиллиметровой пушки и двух крупнокалиберных пулеметов. Маловато...

После окончания программы облетов я откровенно высказал А. С. Яковлеву свое мнение о боевой машине:

– Отличный самолет для боя с истребителями противника. Но для борьбы с бомбардировщиками необходимо более сильное вооружение. Нужно как минимум две-три пушки. Такое оружие, как сейчас, не обеспечит уничтожение с первой атаки Ю-88 и «Хейнкеля-111», а особенно бронированного «Хеншеля-129».

Говорю об этом и вижу, не очень охотно воспринимаются мои суждения и советы. Мы расстались каждый при своем мнении, как мне показалось, в натянутых отношениях.

Вечером у меня в гостинице неожиданно появился конструктор С. А. Лавочкин. Он пригласил приехать к нему в КБ ознакомиться с его новым истребителем Ла-7.

Новый двухпушечный самолет мне понравился. С Лавочкиным я тут же и договорился первую пятерку Ла-7 взять для боевых испытаний во фронтовых условиях.

Закончив дела в Москве, с разрешения Новикова вылетел в Черниговку и снова приступил к подготовке личного состава полка к боевым действиям.

Однажды, в конце апреля, соскучившись по боям, вышел на облет присланных в полк самолетов. Как говорят, отвел душу. Выполнил сложный пилотаж, полетал в перевернутом полете, на бреющем. Не скрою, был доволен, что не утратил навыки. Сразу же после посадки мне передали о вызове в штаб дивизии. Явился к Дзусову. Встретил меня он на крыльце штаба. С укоризной посмотрел и сказал:

– Покрышкин, я всегда считал вас умным человеком. А увидел, что вы вытворяете в полете, и сомневаюсь.

– Не беспокойтесь, товарищ командир! С таким пилотажем я всегда справлюсь! –

отвечаю ему.

– Вы-то справитесь. А другие летчики, особенно молодые? Они пытаются вам подражать и будут биться. Подумайте об этом, – упрекнул меня Дзусов и пригласил в свой кабинет.

Я шел за ним и думал: «А ведь Дзусов прав. Мои пилотажные фокусы могут дорого обойтись подражателям среди летного состава». И решил: «Пора с этим кончать навсегда».

– На, читай полученный приказ! – подал мне Дзусов бумагу. Вижу, распоряжением командующего ВВС меня назначили командиром нашей дивизии.

– А вы куда уходите? – спросил я у Дзусова.

– Назначен командиром авиакорпуса. До передачи дел приказано перебазировать дивизию на 3-й Украинский фронт. Готовь перелет полков под Одессу, а там подпишем акт о передаче.

Некоторое время стоял в раздумье, осмысливая новое положение. Командир дивизии летает на боевые задания редко: штабная работа, управление авиацией на линии фронта не позволяют часто вести бои. Но разве так уж важен для нашей победы личный счет. Раз мне доверяют такую должность, то надо сделать все, чтобы оправдать высокую честь.

Я стал готовить дивизию к перелету на фронт. Марию срочно отправил к матери, в Новосибирск. Понимал, что в боевой обстановке для личных семейных дел времени не будет. Начались хлопоты в новом командирском качестве. Отданы распоряжения и инструктивные указания и наконец – вылет в Одессу для представления и согласования всех вопросов с командующим воздушной армией генералом В. А. Судцом.

Летный эшелон перелетел на подготовленные аэродромы, начал прибывать наземным транспортом технический состав. И тут новая вводная – дивизия перенацеливается на другой фронт, под Яссы.

Началось перебазирование на 2-й Украинский фронт. Мы перелетали на аэродром предварительного сосредоточения дивизии севернее Сороки, в Ямполь. Отправив туда летный состав полков, штаб занялся техническим составом. Мне удалось добиться трех рейсов Ли-2 для переброски минимального числа техников, необходимых для обслуживания перелетевших самолетов. Остальные погрузились в вагоны-теплушки и убыли железнодорожным транспортом.

Решив все организационные вопросы, мы с Голубевым вылетели на своих боевых самолетах в Ямполь. На маршруте под нами проплывали знакомые мне по боям в начале войны города и села. Слева – Фрунзовка, где похоронен Леонид Дьяченко, погибший в неравном бою. Справа – аэродром Маяки, с которого мы вылетали на боевые задания, но не все вернулись. Вот и Ямполь. Около него вынужденно сели Анатолий Соколов и Алексей Овсянкин. Мужественные летчики предпочли плену смерть.

Сейчас, после трех лет войны, мы возвращаемся на Днестр и Прут опытными воздушными бойцами. Будем отсюда мстить врагу за погибших боевых друзей.

В Ямполье Дзусов сообщил о том, что наша дивизия включена в состав 7-го авиакорпуса и мне завтра надлежит быть в штабе у генерала Александра Васильевича Утина. Сдачу дел Дзусов отложил до моего возвращения.

Утром отдал распоряжение моему заместителю подполковнику Заеву об организации с летчиками изучения района предстоящих боевых действий до прибытия авиатехников из-под Одессы. А сам вылетел в штаб корпуса. Он дислоцировался в Стефанешти. За два дня согласовал все вопросы и облетал выделенные для наших полков аэродромы. При докладе Утину неожиданно прибыли Заев и Мачнев. Я с беспокойством спросил, что случилось, почему заместитель и политработник оставили дивизию без командования.

– Решил прилететь и доложить. В учебных полетах разбился командир эскадрильи Олиференко. Клубов стрелял в моториста, убил его. Что делается, что делается! – качал головой Заев.

Внимательно выслушал сообщение. Исполняющий обязанности командира полка Речкалов, не дождавшись прибытия по железной дороге техсостава, начал проводить полеты.

В самолете Олиференко находившаяся в хвостовом отсеке сумка с инструментом нарушила центровку. В учебном воздушном бою истребитель сорвался в плоский штопор. Летчик делал все, чтобы спасти самолет. Выбросился из него он лишь у самой земли. Парашют не успел раскрыться полностью и Олиференко погиб. После его похорон, по дороге в общежитие Клубов поссорился с мотористом и выстрелил в него из пистолета.

Такое начало деятельности в должности командира дивизии поразило меня как гром среди ясного неба.

– А вы что делали? Как допустили полеты без техсостава, а также поминки со спиртным? – спросил я. – Возвращайтесь немедленно в Ямполь и с прибытием техсостава организуйте перегонку полков к линии фронта. Со всеми этими фактами строго разберусь, когда приеду.

Через два дня полки перелетели на установленные для них аэродромы Стефанешти и Лихнешти. Уже на другой день началась боевая работа по прикрытию переднего края нашей обороны. По согласованию с генералом А. В. Утиным командиром шестнадцатого полка назначили Бориса Глинку. Для боевого управления на переднем крае обороны разместили передовой пункт наведения истребителей с постоянным нашим позывным – «Тигр».

Обстановка в воздухе была пока несложная. Налеты противник осуществлял редко и небольшими группами. Это позволяло постепенно вводить в боевой строй молодых летчиков. Группы в составе восьмерок водили опытные воздушные бойцы.

В один из дней перед вылетом моей группы на патрулирование к самолету подошел капитан, представился и доложил:

– Товарищ подполковник, я следователь прокуратуры воздушной армии. Прибыл с предписанием арестовать Клубова. Разрешите выполнить приказание прокурора.

Это напоминание о случае с Клубовым сразу повернуло мысли, сосредоточенные на предстоящем боевом вылете.

– Я сейчас веду группу на задание и прошу вас до моего возвращения ничего не предпринимать. Вернусь, мы разберемся с этим делом.

Весь полет не покидала мысль о Клубове. Даже при атаке десятки «фоккеров», которые, не приняв боя, ушли на Яссы. Настроение отвратительное. Интуиция подсказывала, что в этом происшествии было что-то неясное. А такого отличного воздушного бойца, как Клубов, было жаль. Не верилось, что он поступил так опрометчиво.

После посадки состоялся разговор со следователем.

– Товарищ капитан, слетайте на место происшествия, в Ямполь, и разберитесь серьезно в этом деле, – посоветовал я следователю. – Вас подбросит туда летчик на УТ-2. Завтра я прилечу к вам. Там мы решим, что дальше делать.

На другой день к вечеру я прилетел в Ямполь. Иду к землянке, вижу, стоит следователь, улыбается. У меня и так на душе тревожно за Клубова, а тут эта улыбка. С чувством неприязни подумал: «Чему радуется?»

– Товарищ подполковник, все выяснилось. Клубов не стрелял и никаких потерь нет. Все надумано.

Слова следователя меня и ошеломили, и обрадовали. Посмотрел на капитана, вижу, лицо веселое, приятное.

– Спасибо, что прилетели сюда и разобрались, – сказал я, пожимая ему руку. – А где моторист, я хочу с ним лично поговорить.

В беседе с мотористом выяснилось, что он сам виноват в ссоре. Не рассмотрел в темноте офицера, нагрубил ему. Клубов проявил ненужную запальчивость, выстрелил вверх. За это, разумеется, он был наказан.

Улетая в штаб дивизии, я думал: как же понимать поспешный доклад? Неужели Заев сам не мог разобраться во всем?

Вопрос о Клубове со следователем решился благоприятно, но через несколько дней прокурор фронта попросил меня прилететь к нему. Он показал мне телефонограмму из Москвы.

– Вот, почитайте приказание об аресте Клубова за убийство моториста. Вы просите его не судить, и я с вами согласен, но мне приказано доложить в Москву о его наказании за хулиганство.

Логически все было правильно и спорить не стоило.

– А вы, Александр Иванович, знаете, что искаженное сообщение об этом происшествии ушло в Москву из вашей дивизии? – сообщил при расставании прокурор.

Все это надо бы расследовать на месте, но заниматься выяснением нет времени, надо командовать боевыми действиями и наводить порядок. Обстановка усложнилась и требовалось все внимание уделять боевой работе.

Во второй половине мая авиаразведкой было вскрыто усиленное сосредоточение вражеской авиации на ближайших к нам аэродромах. Командование фронта и воздушной армии приняло решение нанести массированный удар по скоплению вражеских самолетов. На дивизию была возложена задача блокировать аэродромы истребительной авиации противника во время действий наших бомбардировщиков и штурмовиков.

На рассвете группами по шесть – восемь самолетов ушли на это задание все полки дивизии. Летчики в бою действовали смело и настойчиво. Они не только не дали взлететь вражеским истребителям, но подавляли зенитные средства, мешающие штурмовке, уничтожали самолеты на земле.

Базировавшиеся в излучине рек Серета и Прута гитлеровские и румынские авиачасти понесли значительные потери от внезапных ударов нашей авиации. Это впоследствии, в конце мая, облегчило боевые действия наших войск против наземных сил противника.

Немецко-фашистское командование, стремясь сорвать подготовку к наступлению 2-го Украинского фронта, а также улучшить свое позиционное положение, предприняло сильные танковые контратаки. Усилила свои действия и вражеская авиация. Подготовка противника к наступательным действиям не осталась незамеченной нашим командованием. Утин предупредил меня быть готовым к таким изменениям обстановки.

Дивизия была полностью укомплектована летчиками и самолетами. Это позволило на силу противника ответить силой и прикрытие войск осуществлять одновременно двумя-тремя восьмерками. Такое увеличение патрулирующих групп в воздухе вело к тому, что в три раза возрастало количество боевых вылетов на каждого летчика.

Помня суворовское правило: «Каждый солдат должен знать свой маневр», слетал сам во все части и провел занятия с летчиками в полках, предупредил об ожидаемой напряженной обстановке в воздухе и сообщил свои мысли по предстоящему выполнению задач.

– Если хотите побеждать в предстоящих боях, то придется вылетать на задания раза в три больше, чем сейчас.

– Согласны, товарищ командир, летать чаще, лишь бы большими группами, – услышал в ответ. Именно это и ожидал от летчиков.

Ответ и не мог быть другим. В выработке этого решения участвовал летный состав. Знал, что никакого нытья на перегрузку в вылетах не будет. Затем в каждом полку, в эскадрилье отработали порядок вылетов, взаимодействие групп. Со спокойной душой я прибыл на пункт наведения нашей дивизии.

С пункта наведения, развернутого на вершине холма, поросшего мелким лесом, хорошо просматривалось окружающее воздушное пространство. Отсюда видна панорама уже начавшегося боя. На наши позиции шли, поднимая пыль, до полсотни вражеских танков, бронетранспортеры с пехотой. По ним была наша артиллерия из глубины и противотанковая, расположенная рядом с траншеей. К месту боя выдвигались наши танки.

Первая атака отбита. На поле горели танки и бронетранспортеры врага. Остальные укрылись в низинах и оттуда вели стрельбу по нашим позициям. По ним открыла огонь стоявшая рядом с пунктом наведения бригада реактивных минометов – «катюш». Ее залпы, пронесшиеся над нами ракеты и особенно продолжительный громоподобный грохот в месте нанесения удара, как при могучей грозе, произвели сильное впечатление. Сразу же в местах

скоплений противника поднялись столбы дыма от горевшей боевой техники.

Не меняя позиций после произведенного залпа, как это было в первые годы войны, расчеты устанавливали ракеты. Все это подчеркивало их веру в надежность прикрытия с воздуха нашими истребителями. Однако на этот раз патрулировала лишь одна шестерка из соседней дивизии нашего корпуса.

Вскоре подошли с юга двенадцать «мессершмиттов», атаковали ее. Бой был неравный и жестокий. В землю врезалось несколько горящих вражеских и наших самолетов. На помощь подошла вторая шестерка истребителей соседней дивизии. А у противника добавилось двенадцать «Фокке-Вульф-190». Было ясно – эти группы противника имели цель очистить воздух от наших истребителей. Скоро можно было ожидать подлет бомбардировщиков.

Я понял, что надо изменить график патрулирования мелких групп истребителей. И хотя время прикрытия нашей дивизии не наступило, я приказал по телефону в штаб поднять немедленно в воздух две восьмерки из шестнадцатого полка.

Группа пришла своевременно, но лишь в составе десяти самолетов под руководством командира эскадрильи Еремина. Немедленно связался со штабом дивизии и спросил:

– Почему выслали вместо двух восьмерок только десятку?

– «Сотый», в спешке успели только одну группу поднять. В полете к вам восьмерка Клубова.

Это сообщение успокоило. Но психологическое напряжение от ожидаемого налета противника не проходило. Опыт подсказывал, сейчас появятся большие группы бомбардировщиков. И точно, с юга вдаль показались «юнкеры». Их прерывистый гул вскоре заглушил все другие звуки.

– Еремин, я – «Тигр». Над Яссами к фронту подходит до сорока Ю-88 с истребителями. Немедленно атакуйте бомберов!

Еремин атакой сверху по передней шестерке сбивает ведущего. Вижу, он горит, потом разваливается в воздухе. Сразу же пара Еремина была атакована четверкой ФВ-190. Ведя с ними бой, наши сбивают одного «фоккера». В это время четверка Старчикова, прикрываемая парой Иванова, атаковала вторую шестерку бомбардировщиков и сбивает две машины. В повторной атаке Онищенко и Никитин зажгли еще двух бомбардировщиков.

Противник, сбросив неприцельно бомбы, повернул на юг. В это время надо мною появилась восьмерка Клубова. Связавшись с ней, приказал:

– От Ясс идут три девятки Ю-87 с истребителями сопровождения. Атакуйте их на подходе.

В первых же атаках Клубов и Петухов сбивают двух бомбардировщиков, а прикрывающие их ведомые – трех «фоккеров». Противник в панике сбросил бомбы в расположение своих войск и, рассыпая строй, со снижением стал уходить в сторону Ясс.

На смену пришли две шестерки 100-го полка. Группы Еремина и Клубова, успешно закончив бой, ушли на аэродром. Не понеся потерь, они сбивают десять самолетов противника и три подбили. Применение усиленных групп патрулей себя оправдало. Но радоваться еще было рано, впереди предстояли тяжелые схватки.

Наблюдая за воздухом, я увидел идущую над нами на малой высоте пару «кобр».

– Я «Тигр», кто проходит надо мной?

– «Тигр», я Петухов, преследовал удирающих бомберов и сбив одного Ю-87 над Яссами. Иду домой.

– Петухов, я «сотка»! Почему самовольничаете? Категорически запрещаю отрываться от своей группы!

Поступок командира звена Владимира Петухова – идти парой на преследование уходящих из боя бомбардировщиков – обеспокоил меня. Я хорошо знал Петухова. Отважный летчик. Имеет на своем счету три сбитых дальних разведчика Ю-88. Он прибыл к нам в дивизию во время перегонки самолетов из Бакинского округа ПВО весной сорок четвертого года. Этот воздушный боец только что начал приобретать опыт ведения групповых боев во фронтовых условиях. Мне было понятно его стремление сравняться по количеству сбитых

самолетов с лучшими летчиками полка. Однако это рвение вело к безрассудству. Оно могло закончиться печально. Кодированным распоряжением по радио я обязал командира разобрать это опасное нарушение с летчиками и наказать Петухова. Только успели передать приказание в штаб дивизии, беру микрофон снова в руки – к линии фронта подходит на штурмовку более двадцати истребителей «Фокке-Вульф-190». Не успевшая смениться группа 104-го полка и подошедшая ей на смену восьмерка под командованием Чистова были наведены на противника.

Шел бой истребителей с истребителями. В воздухе стоял рев форсируемых моторов, слышались очереди из пушек и пулеметов. В динамике радиации, перекрывая друг друга, звучали возгласы летчиков. Управлять боями с пункта наведения было невозможно – эфир забит выкриками: «Атакую! Прикройте!», «Сзади «фоккер»!», «Тяни сильнее!» Противник потерял несколько самолетов. «Фоккеры» пикированием стали выходить из боя.

Вражеская штурмовка был сорвана, своих потерь нет.

Вечером, перелетев на УТ-2 с пункта наведения на аэродром, я не увидел играющих в волейбол и в городки летчиков и техников. А мы рекомендовали организовывать эти игры для психологической разрядки в конце боевого дня. Понял, что утомленные после жестоких боев, все ждали ужина и сна. Наверняка многие ночью будут спать тревожно, беспокойно.

Рано утром после короткого отдыха взлетают две восьмерки. Одну, ударную, для боя с бомбардировщиками ведет Клубов. Вторую, прикрывающую от вражеских истребителей, – Речкалов. Не успели они у меня запросить обстановку в воздухе, как даю им команду:

– Клубов, я – «Тигр»! С Ясс идут две группы «фоккеров» на высоте три-четыре тысячи метров. Атакуй их сверху!

Опытные летчики поняли меня, как говорят, с полуслова. Группы пошли в набор, заняли удачную позицию. Вскоре последовал внезапный удар этой восьмерки. Идущие на штурмовку «фоккеры» вынуждены были сбрасывать на свои войска бомбы, разворачиваясь и пикируя, уходить в направлении Ясс. Вторая группа «фоккеров» последовала за первой. В этом бою было сбито три вражеских самолета.

А к линии фронта уже подходили новые группы бомбардировщиков и истребителей.

– Клубов, с юго-запада пять девяток Ю-87 и двенадцать «мессеров». Атакуйте на подходе!

Хорошо вижу, как с первых же атак три «юнкерса» падают горящими. А за ними еще два «фоккера», оставляя за собой шлейфы черного дыма, идут к земле. Противник враспыльную бросился в южном направлении. Преследуя его, наши сбили еще четыре самолета. Невольно подсчитываю. Всего за два боя уже уничтожено двенадцать самолетов противника и лишь один наш подбит. Он сел на своей территории с убранными шасси.

С КП Утин поздравил Клубова с блестящей победой. А пришедшая ему на смену группа Петрова разогнала появившуюся группу «фоккеров» с бомбами под прикрытием «мессершмиттов», сбив несколько самолетов.

Гляжу на часы. Еще нет и одиннадцати. День обещает быть жарким.

Третья смена из двенадцати истребителей во главе с Иваном Бабаком также организовано и успешно провела бой с пятью девятками бомбардировщиков Ю-87 и прикрывающими их «фоккерами» и «мессершмиттами». В этой схватке Бабак и Дольников сбили по два самолета, а Дмитрий Глинка – три.

Однако успехи в боях, видимо, вскружили кое-кому голову. В середине дня накрытие войск вновь пришла восьмерка Клубова и шестерка Речкалова. Их навели на большую группу Ю-87. Клубов ударом сверху атаковал последовательно две девятки и сбил два Ю-87. Опытный командир сразу же переключился на бой с «мессершмиттами». Речкалов же своей шестеркой вместо обеспечения действий ударной группы Клубова бросился атаковать бомбардировщиков. Этим воспользовалась находившаяся выше восьмерка «мессершмиттов» и сбила наш самолет. Видать, летчик был увлечен атакой на Ю-87, не заметил истребителей противника.

Пара Клубова оказалась в тяжелом положении, зажата четверкой «мессершмиттов».

Карпов, спасая Клубова, сам попал под удар вражеской пары. Его тоже сбили. А мне с пункта наведения было невозможно навести порядок в этом бою, ибо эфир был забит выкриками летчиков. Да и не видно, кто падал горящим. И как раз в эти минуты к линии фронта подошли на высоте бомбардировщики Ю-88 и Хе-111.

– Клубов, Речкалов! Выше вас бомберы. Прекращайте бой с «мессерами»! Атакуйте «юнкерсов» и «хейнкелей»! – пытался я сориентировать наших бойцов. Но мой сигнал в воздухе не восприняли.

Связанные боем, истребители не смогли оторваться от атакующего противника и перейти в набор высоты. Клубок наших и вражеских самолетов продолжал вертеться на небольшой высоте. Я с нетерпением поглядывал на часы. Так хотелось поторопить время. Вот-вот на смену нашим группам должны прилететь соседи.

И действительно, положение разрядил приход двух восьмерок 100-го полка. Они с ходу атаковали подходящих бомбардировщиков. Активность вражеских истребителей снизилась. Этим воспользовались летчики групп Речкалова и Клубова для выхода из боя. У них кончалось горючее. При уходе они и передали мне по радио о гибели Чистова и Карпова. Я видел горящие наши машины, но не знал, кто погиб.

Следовало немедленно вылететь и разобраться в причинах неудачно проведенного боя, принять меры.

В полку я прежде всего узнал обстоятельства, при которых сбили Чистова и Карпова, а также, по-видимому, приведших к гибели Петухова и его ведомого Барышева. По рассказам летчиков, пара Петухова еще в начале боя оторвалась от группы Клубова и погналась за уходящими на Яссы бомбардировщиками Ю-87.

Мы восстановили главные вехи прошедшего боя. Стало ясно, что причиной дезорганизации порядка в воздухе явилось стремление увеличить личный счет сбитых самолетов, а также недисциплинированность Речкалова. Он и нес ответ за это. Нарушение принципов ведения группового воздушного боя обошлось потерей опытных летчиков и оказало отрицательное психологическое воздействие на летный состав.

При проведении разбора указал на причины неудачного боя, назвал виновных и еще раз подчеркнул требование:

– Вы должны всегда твердо помнить, что прикрытие своих войск на поле боя – главная задача. Мы должны не допустить удара по нашим частям. Нельзя в ущерб основной цели гнаться за количеством лично сбитых самолетов. Строгое соблюдение дисциплины в боевом вылете и в бою – залог успеха. Всякое нарушение установленного порядка, болтовня по радио ведут к неоправданным потерям, к невыполнению боевой задачи. Все это вместе взятое было в этом вылете. Это и привело к гибели таких опытных летчиков, как Чистов и Карпов, а возможно, и пары Петухова...

Более резкий разговор состоялся с Речкаловым. Исполняя обязанности командира полка, он не обеспечил твердую дисциплину в бою, сам нарушил принципы руководства подчиненными в воздухе, увлекся погоней за количеством сбитых самолетов врага.

Большое внимание уделили наведению порядка с радиообменом. Решили провести занятия и тренажи, строже следить за радиостанцией, всемерно ограничивать объем сигналов и распоряжений в воздухе.

Вечером я связался с командиром корпуса Утиным.

Доложил о принятых мерах и попросил ускорить назначение командиром полка Бориса Глинки. А утром сам повел на боевое задание летчиков части. Надо было снять у них напряжение от неудачного боя.

День прошел в жарких схватках. Но задачу свою летный состав выполнил. Было видно, что возвращались летчики, удовлетворенные боевой работой.

Поздно вечером в полк дозвонился Барышев. Он и сообщил обстоятельства гибели Петухова. В тот раз, преследуя удирающих бомбардировщиков из первой разогнанной группы, Петухов сбил еще один Ю-87 около Ясс. Там же на его пару напала восьмерка «фоккеров». Отбивая атаки, они с Барышевым тянули к линии фронта. Но в неравном бою

Петухов был сбит и из самолета не выбросился. Барышев на горящем самолете сумел дойти до наших и сесть вынужденно. Жаль было Петухова. Хороший летчик. Подвел его боевой азарт, слабая самодисциплина в бою.

Вскоре командование этим полком принял Герой Советского Союза Борис Глинка. Умело опираясь на командиров, на партийный актив, он быстро навел порядок. На партийных и комсомольских собраниях были критически проанализированы недостатки в боевой работе и в действиях ряда летчиков. Полк стал выполнять боевую работу успешно, без потерь.

В первых числах июня противник, понеся большие потери и не добившись успеха в контратаках, перешел к жесткой обороне. Острота боевых действий в воздухе несколько спала. Мы подвели итоги прошедших схваток.

За неделю напряженных воздушных боев летчики дивизии сбили сто тридцать девять вражеских машин. Наши потери за это время составили более десяти летчиков и до двадцати самолетов. В боях отличились многие. Клубов сбил девять самолетов. Дмитрий Глинка и Петр Гучек – по шесть, а Комельков и Дольников – по пять машин противника.

Используя некоторое затишье в воздушных боях, наша дивизия, как и другие, пополнилась самолетами и молодыми летчиками. Были проведены разборы в полках. Состоялась дивизионная тактическая конференция. В подготовке летного состава обратили главное внимание на слетанность боевых пар, звеньев и в составе восьмерок. Летный и технический состав готовился к новым напряженным боям. Все ждали их с нетерпением. После сообщения о победном наступлении наших войск в Белоруссии каждому хотелось участвовать в операции «Багратион», начавшейся в конце июня.

С ликованием было встречено сообщение о передаче нашего авиационного корпуса в состав 2-й воздушной армии 1-го Украинского фронта. После непродолжительной подготовки полки перелетели на аэродромы предварительного базирования под Ровно.

Перед перелетом решился вопрос о выводе из состава дивизии подполковника Заева. Он слабо помогал в боевой работе. Заместителем командира дивизии назначили подполковника Леонида Горегляда.

Гвардия громит врага

Мощное наступление наших фронтов потрясло всю оборону фашистских армий на востоке. Советские войска разгромили самую сильную группировку немецко-фашистских войск – группу армий «Центр», ликвидировали северный выступ над Украинскими фронтами. В результате операции «Багратион» линия соприкосновения с противником выпрямилась от Прибалтики до Карпат. Была освобождена от оккупации огромная территория.

Стремясь остановить дальнейшее наступление наших фронтов, фашистское командование срочно перебросило до двадцати дивизий из Западной Европы.

К середине июля создались благоприятные условия для разгрома фашистской группировки на львовском и сандомирском направлениях. 1-й Украинский фронт усиленно готовился к наступлению. Активная роль в нем отводилась авиации, в том числе и нашему корпусу под командованием генерала Александра Васильевича Утина.

После перебазирования дивизии меня вызвали на оперативное совещание руководящего состава 2-й воздушной армии. Там я встретился с командующим этой армией генералом Степаном Акимовичем Красовским и маститыми командирами авиационных корпусов генералами И. С. Полбиным и В. Г. Рязановым, а также с опытными командирами дивизий. Среди них я был самым молодым и фактически еще не имел опыта в руководстве соединением. Правда, бои на Пруте многому научили, но я понимал, что мое становление еще впереди. Поэтому был особо внимателен к указаниям С. А. Красовского и к

выступлениям командиров. Мне еще предстояло постигать науку руководства действиями авиации в предстоящей крупной наступательной операции.

Ставя конкретные задачи авиакорпусу А. В. Утина на прикрытие подвижных войск фронта на правом участке прорыва и сопровождение бомбардировщиков, С. А. Красовский непосредственно обратился ко мне:

– Покрышкин, ваша дивизия должна надежно прикрыть 13-ю армию при прорыве обороны севернее Броды и вводимую в прорыв подвижную группу в составе 1-й танковой армии Катукова и конно-механизированного корпуса Баранова. Причем прикрыть на всем пути их наступления. Аэродром базирования дивизии оборудовать у села Михалувка, в двенадцати километрах от переднего края. Перелететь вам туда надо за день до наступления, скрытно от противника, иначе попадете под артиллерийский обстрел. Справитесь с задачами?

– Справимся, товарищ командующий!

– Хорошо! Вы отличный воздушный боец, теперь покажите себя зрелым командиром...

Обещание командующему дать было легко. Но для его выполнения предстояло сделать немало. Успех в выполнении сложных задач зависел от руководящего состава соединения, командиров частей. В своей работе я опирался на опытных офицеров штаба, руководил которым Б. А. Абрамович, на моих заместителей, командиров частей, политработников.

Вся многогранная подготовительная работа была проведена в установленные сроки. Она была тщательно спланирована, велась организованно. Штаб четко контролировал выполнение всех намеченных мероприятий.

Умело организовал партийно-политическую работу политотдел. Его офицеры дни и ночи проводили в частях. Они взяли на себя дополнительно очень важную задачу – помощь и контроль за обеспечением частей дивизии всем необходимым. Но главное, конечно, позаботились о разъяснении задач, доведении их до всего личного состава. В частях прошли партийные и комсомольские собрания. Политработники многое сделали, чтобы опыт лучших воздушных бойцов, их приемы и методы борьбы были взяты на вооружение всем летным составом.

На заключительном этапе стали готовиться к перелету на основной аэродром базирования севернее Броды. С руководящим составом скрытно провели его рекогносцировку. Это было небольшое поле, окруженное лесом. Вблизи проходил передний край обороны противника. А значит, оттуда хорошо просматривалась и наша полевая площадка. На аэродром уже до нас как-то села эскадрилья подскока. Ее тут же накрыл артиллерийский огонь противника. Пришлось улететь. Теперь же требовалось перед наступлением посадить в Михалувку два полка. Это более восьмидесяти самолетов. Избежать артиллерийского удара противника можно было, лишь соблюдая скрытность перелета.

На совещании руководящего состава управления дивизии обсудили меры по перебазированию частей. Для перегонки самолетов были назначены самые опытные летчики, брали их со всей дивизии. Наложили строгий запрет на радиообмен. Заранее, в течение двух ночей, перебазировался наземный эшелон. Технический состав полков и воины батальонов аэродромного обслуживания строго выполняли светомаскировку. Все работы по подготовке аэродрома проводили в полной темноте.

Тщательно продумали и организацию перелета полков. Провели расчет времени. Оказалось, что вечерних часов нам не хватит. Тогда решили первую группу посадить утром, во время восхода солнца. Расчет этот оправдал себя. Противник не мог вести наблюдение, солнце слепило его. А наши подразделения подходили над самыми верхушками деревьев. Пара за парой шли к аэродрому и с ходу садились. Вторая часть летного эшелона перелетала вечером, в сумерки. Радиостанция, контролирующая радиодисциплину, не засекала ни одного разговора летчиков.

Для руководящего состава дивизии и полков ночь эта была очень беспокойной. Настораживали даже дальние выстрелы из пушек, разрывы снарядов. А в стороне от

аэродрома, западнее его, все время сотрясалась земля. Казалось, что взрывы перемещаются к нашим самолетам. Такие беззащитные стояли они на земле. Всю ночь я не смыкал глаз, с нетерпением ждал рассвета и начала нашей боевой работы. Лица офицеров штаба, политработников, командиров полков как-то посерели от напряжения. Все осунулись за эту тревожную ночь.

Утром от мощных залпов орудий и «катюш» задрожал воздух. И сразу все на аэродроме ожило. Казалось, самое тяжелое теперь было позади. Даже румянцем у многих зажглись щеки.

Все мы невольно перевели взгляд на запад. Над передним краем обороны противника сплошная стена огня, дыма и пыли. Так началась для нашей дивизии Львовско-Сандомирская операция.

А вскоре в воздухе появились армады наших бомбардировщиков Пе-2 и Ту-2. Прикрываемые истребителями нашего корпуса, они шли на запад. Началось авиационное наступление. На аэродроме все не отрывали глаз от идущих в небе самолетов.

– Вот это мощь, душа радуется! – слышу я восторженный голос своего ведомого.

Гляжу на часы. Пора и нашей дивизии выполнять свою задачу. Мы прикрываем 13-ю армию, прорывающую вражескую оборону. В воздух точно по графику уходит первая восьмерка истребителей.

Противник не ожидал наступления 1-го Украинского фронта. К этому времени фашистское командование перебросило основные силы бомбардировочной авиации. Для действий против стремительно продвигающихся к Висле Белорусских фронтов. Враг был уверен, что на нашем участке не удастся так быстро и так скрытно сосредоточить силы советских войск.

Первый день был характерен ожесточенными боями с группами «фоккеров» и «мессершмиттов». В первом и последующих вылетах было сбито несколько вражеских самолетов. Потом ведущий группы доложил, что подбит Руденко. К счастью, он сел в расположение наших войск. Успехи в боях у некоторых летчиков ослабили чувство самоконтроля. Это привело к тяжелым последствиям на второй день наступления.

Утром на прикрытие вводимых в прорыв подвижных войск вылетела группа, руководил которой командир полка Борис Глинка. Как потом стало известно, ведомым в свою пару он взял молодого летчика-стажера. И это несмотря на мои строгие указания: руководящему составу идти в бой только с постоянными ведомыми, опытными летчиками.

Встретив группу «мессершмиттов», восьмерка Б. Глинки атаковала в лоб. Проскочив самолеты противника, Глинка развернул восьмерку для удара в хвост группе врага. Сам он лично разворот сделал на пределе и оторвался от своих, а от него отстал ведомый. Сказалась неопытность, Борис первым ворвался в группу противника. Преследуя «мессершмитта», он сам был атакован. Ведомый не смог его прикрыть. Очередь фашиста прошла истребитель Глинки. Из горящего самолета Борис выбросился, но ударился о стабилизатор. С переломанной ногой и сломанной ключицей он приземлился на парашюте в расположение наступающих советских войск. Забегая вперед, скажу, что лечился Б. Глинка до окончания войны. Мы не раз навещали его в госпитале, приехав в Москву для участия в Параде Победы.

Получив сообщение о том, что сбит Борис Глинка, я срочно прибыл в полк с передового пункта наведения. Решил разобраться в причинах, навести порядок и помочь организовать дальнейшие действия в связи с потерей в бою командира полка.

Опросив всех, кто участвовал в этом вылете, восстановил всю картину. Указал на конкретные ошибки летчиков. Потом мы составили группу для патрулирования. Ударная восьмерка шла под моим командованием, а обеспечивающую четверку возглавил Андрей Труд.

После взлета у меня неожиданно отказал радиоприемник, как оказалось, из-за нарушения контакта при тряске самолета на взлете. Понял, что мое возвращение внесет дезорганизацию в боевой вылет. Я решил лететь, благо что передатчик работал.

В районе патрулирования, севернее уже окруженной бродской группировки противника, висела многоярусная облачность. Ее нижний край был на высоте около двух тысяч метров. Это значительно затруднило нам скоростной маневр при поиске противника.

Уже в конце патрулирования на фоне облаков обнаружили большую группу самолетов. До сорока бомбардировщиков Ю-87 и штурмовиков «Хеншель-129» в сопровождении «фоккеров» шли в район, который мы прикрывали. Я приказал Трудю четверкой атаковать «фоккеров», а свою восьмерку повел в лоб. Бомбардировщики, в панике сбросив бомбы в поле, стали в круг для взаимной защиты. Наша четверка проскочила внутрь круга и я сверху произвел первую атаку по ближайшему Ю-87. Бомбардировщик, прошитый очередью, взорвался. Уклоняясь от взрыва, резко развернул самолет в левый боевой.

Во второй атаке изнутри и сверху поджигаю еще одного бомбардировщика. Тут же захожу с левым доворотом в атаку, вдруг увидел выше правого крыла мощную трассу снарядов. Резко ухожу полупереворотом под «фоккера». Тот взмывает вверх, где попадает под огонь пары Жердева и Сухова.

Не ожидая, пока займет место рядом со мной Голубев, который во время резких эволюции отстал от меня, снова иду в атаку и сбиваю «хеншеля». В последующем наношу удар по уходящей группе бомбардировщиков и поджигаю Ю-87.

Вдруг вижу, на меня в лобовую идет «Хеншель-129». Доворачиваю на него, беру в прицел. Навстречу потянулись трассы снарядов и пуль. Чуть не врезавшись в «хеншеля», резко выхватываю самолет на крутую горку и тут же слышу взрывы в своем самолете. «Попал, гад», – подумал я. Вывожу истребитель из горки. Вижу, «хеншель» разворачивается вслед за уходящими бомбардировщиками и «фоккерами». Считаю, что мой самолет получил серьезные пробоины, решил не преследовать их. Осматриваю воздушное пространство. Рядом нет ни своих, ни чужих. Лишь ниже приземлялся на поле горящий Ю-87, сбитый мною в четвертой атаке. Беру курс домой, и восточнее обнаруживаю нашу группу. Вскоре от нее отделился самолет и подошел ко мне. Это ведомый Голубев занял свое место в боевом строю.

После посадки собрал летчиков, с возмущением говорю:

– Вы что ж это, оставили командира дивизии одного, на съедение «фоккерам»?

– Горючего оставалось мало. Я дал команду уходить, – оправдывался Речкалов.

– А кто дал вам это право?! Вы были только ведущий звена. Командиром группы был я. Вы же хорошо знали, что у меня приемник неисправен, я об этом доложил всей группе, и вашу команду не услышу.

У Речкалова это был не первый случай, когда он выходил из боя, хотя летчики группы еще продолжали схватку. Я отчитал его, подчеркнул, что в бою необходимо полное доверие, а без этого нельзя быть уверенным в правильных действиях товарища по группе, нельзя победить.

После разбора боевого вылета еще раз проанализировал свои действия, вспомнил, что слышал удары по своему самолету. Но ведь не обнаружено ни единой пробоины? Пришел к выводу, что услышал свою стрельбу. В момент рывка ручки на себя для предотвращения столкновения с «хеншелем» я на какие-то доли секунды задержал нажатие спуска и услышал свои выстрелы из пушки.

Выходит, что при стрельбе по вражескому самолету у меня отключался слух. А как только самолет противника выходил из прицела, слух сразу же восстанавливался и я слышал свои выстрелы.

Несмотря на определенные нарушения в прошедшем бою, все же группой было сбито восемь бомбардировщиков и три «Фокке-Вульф-190». Об этом пришло на другой день подтверждение от наземных войск и с пункта наведения. Участие сильных групп в патрулировании всегда приносило успех. Это показали последующие боевые события.

Главная ударная группировка в составе 3-й гвардейской и 4-й танковых армий подходила с востока к Львову. Прикрываемые нашей дивизией подвижные войска на правом крыле фронта, разгромив окруженную в районе Броды группировку противника,

стремительно продвигались к Западному Бугу и Сану, пытаясь упредить отходящего противника, не дать ему занять заранее подготовленную оборону на этих реках. Основные силы нашей дивизии были сосредоточены на предотвращении ударов вражеской авиации по передовым отрядам танков и кавалерии. Воздушные бои носили ожесточенный характер.

В одном из боевых вылетов группу из двенадцати истребителей 104-го гвардейского авиаполка возглавлял мой заместитель подполковник Горегляд. Уже в конце патрулирования с передового КП корпуса подали команду:

– Горегляд, с севера-запада на подходе большая группа бомбардировщиков! Атакуйте! Не допускайте к конникам!

– Задачу понял! Выполняю!

Группа пошла на сближение и вскоре обнаружила четыре девятки бомбардировщиков Ю-87 в сопровождении шестнадцати «Фокке-Вульф-190». Вражеские истребители сопровождения прозевали подход наших групп. Неожиданно свалившись сверху, Горегляд последовательно сбил двух Ю-87. Бобров своей шестеркой нанес удар по второй девятке бомбардировщиков и, сбив одного, сразу же устремился на «фоккеров», связал их боем. Этим воспользовались летчики группы Горегляда. В короткий период они сбили из других девяток еще трех Ю-87. Бомбардировщики, сбросив свой груз неприцельно, стали поспешно уходить на запад. Потеряв двух «фоккеров», вражеские истребители также вышли из боя.

Применение в прикрытии наземных войск крупных групп истребителей оправдывало себя, хотя и создавало дополнительную нагрузку на летный состав. Однако иногда командиры полков, недооценивая противника и стремясь дать отдохнуть летчикам, уменьшали количество вылетов, посылали на патрулирование небольшие группы. В боях с превосходящими силами противника такие вылеты не давали высоких результатов, а наши группы несли неоправданные потери.

В одном из таких боев погиб смелый и талантливый летчик, заместитель командира эскадрильи Александр Ивашко. Его группа вылетела рано утром накрытие танков, форсирующих реку Западный Буг. Четверка Ивашко встретила с восемью «Фокке-Вульф-190». Во время лобовой атаки вражеский снаряд разорвался в кабине самолета Ивашко и он, раненный, пытался уйти на свой аэродром. Его прикрывал ведомый Вячеслав Березкин. Но четверка «фоккеров» решила не упускать подбитый советский самолет и ринулась на преследование. Березкин смело отразил первую атаку, сбил «фоккера». Он мастерски вел бой с тремя истребителями противника, прикрывая командира. В один из моментов, уйдя из-под огня бочкой, он сумел зажечь второго «фоккера». Вражеская пара прекратила атаки и ушла на запад. К большой горечи, Ивашко не дотянул до своего аэродрома. Вероятно, он потерял сознание от ранения. Летчик разбился у городка Берестечко. За этот бой, за смелые действия при прикрытии командира я представил Березкина к ордену Славы и вручил его на построении личного состава полка.

С Речкаловым, исполняющим обязанности командира полка после ранения Бориса Глинки, состоялся еще один резкий разговор, потребовал не выпускать небольшие группы. Было ясно – будь в подчинении Ивашко более сильная группа, он выбрал бы другой вариант боя, нанес бы противнику больший урон.

Наши летчики в воздухе действовали смело, решительно, дерзко. Победы кой-кому даже вскружили головы, приводили к нарушению установленного перед вылетом плана ведения боя. Так, в частности, произошло в группе, патрулирующей северо-западнее Львова. Восьмерка Боброва была наведена с КП корпуса на большую группу бомбардировщиков противника. Они летели без сопровождения истребителей. Первая же атака звена Боброва была успешной. Вниз упало несколько горящих «юнкерсов». Остальные, сбрасывая бомбы, разворачивались для ухода. Азарт боя захватил и звено прикрытия. Вся восьмерка набросилась на бомбардировщиков. Наши летчики просмотрели появившихся из-за облаков «мессершмиттов». Те нанесли внезапный удар. Самолет увлеченного атакой Михаила Девятаева загорелся. Летчик развернулся на восток и со снижением пошел к линии фронта, оставляя за собой полосу дыма.

– Девятаев, прыгай! Миша, прыгай! – кричал ему Бобров.

Михаил слышал команду ведущего, но не прыгал, тянул к своим, Он знал, что внизу, на земле – территория, занятая фашистами.

А огонь уже добрался до кабины. Он обжигал лицо и руки. Дальше лететь было невозможно. И Девятаев выбросился из самолета.

С воздуха видели, что у самой земли открылся парашют. Летчик спускался прямо в расположение гитлеровской части. О дальнейшей судьбе этого отважного человека мы узнали позднее. Оказывается, он при прыжке ударился о стабилизатор и открыл парашют в полубессознательном состоянии.

Для Михаила Девятаева начались страшные дни фашистского плена, побои и голод. Но и там, во власти изуверов, он нашел настоящих друзей, патриотов, стал готовиться к побегу. Но кто-то, не выдержав истязаний и голода, предал их. За попытку к побегу из лагеря – расстрел или растерзание натасканными на это собаками. В лагере нашлись настоящие советские люди. Они сумели с риском для себя дать Девятаеву документы убитого военнослужащего. Это спасло летчика от гибели, но не уберегло от дальнейших ужасов фашистского плена. Здесь за каждое малейшее неисполнение изуверских порядков, даже за ненавистный взгляд можно было получить пулю. Непокорных забивали до смерти.

Только солидарность между пленными, твердо отстаивавшими чувство достоинства советского человека, помощь друзей помогли Девятаеву выжить.

Спасенный от расстрела, он перебрасывался из одного лагеря в другой. И все время думал о побеге, хотя благоприятных условий для этого не было. Вскоре Девятаев оказался в группе пленных на авиабазе. Это был испытательный полигон ракетного оружия на Балтийском море, на острове Узедом. Там сколотилась активная и сплоченная группа, которая разработала план захвата самолета и побега. Девятаев был центральной фигурой в группе. Он должен был вести боевую машину. Это был дерзкий план, рискованный. Но советские люди знали, на что они идут. Гибель для них была лучше, чем дальнейшее пребывание в плену. Несколько попыток захвата бомбардировщика сорвались. Все чуть не кончилось провалом. Но выдержка и терпение наших воинов были поистине безграничны. Михаил Девятаев прекрасно понимал, что взял на себя трудную задачу. Он сделал все, чтобы подготовиться к побегу, использовал каждую возможность для восстановления летных навыков, изучения новой для него техники. Убирая поврежденные бомбардировщики, отважный летчик изучил расположение многочисленных приборов и тумблеров в кабине. И вот подошло время, когда надо было пойти на крайний риск. Ждать дальше было нельзя.

Боевая десятка, строго соблюдая конспирацию, собралась в условном месте. Девятаев тщательно проинструктировал каждого. Во время обеденного перерыва, убив охранника, пленные скрытно захватили бомбардировщик «Хейнкель-111» с электронным оборудованием для наведения ракет. Девятаев с трудом запустил моторы на незнакомом ему самолете, вырулил на полосу. Но взлет произвести не удалось: триммер руля глубины был дан на посадку. У сильно истощенного Девятаева не хватило сил отдать штурвал от себя для подъема хвоста самолета...

Казалось, все кончено. Самолет остановился у самого края берега. Но Девятаев проявляет недюжинную волю, смелость и мужество. Он снова порулил на взлет. А на аэродроме уже заметили беглецов. Гитлеровцы пытались окружить самолет и захватить отважную группу. Пленным терять было нечего – или прорваться и взлететь, или погибнуть...

В кабине самолета не растерялись: летчику помогли отдать штурвал вперед. «Хейнкель» приподнял хвост на разбеге и, набрав скорость, взлетел. Над Балтийским морем самолет взял курс на север. Девятаев действовал хладнокровно. Он сумел найти рычаг изменений положения триммера руля глубины и снял нагрузку со штурвала управления самолета.

Отважный экипаж не потерял уверенности и тогда, когда их пытались атаковать поднятый по тревоге «фоккер». Они ушли от погони, скрывшись в облаках. Затем беглецы

направили машину на восток, к нашим войскам. Выработав горючее, Девятаев приземлил «хейнкеля» на поле, уже по нашу сторону фронта.

Радостной была встреча с советскими солдатами и офицерами! Легендарный побег удался. Выдающуюся роль в нем сыграл Михаил Девятаев. Родина высоко оценила его подвиг. Летчику было присвоено звание Героя Советского Союза.

Конечно, подробности побега стали известны значительно позже, а многое – после войны. Но, видя, что Девятаев приземлился в расположении врага, мы все верили в этого летчика, верили, что настоящий боец, верный сын Родины перенесет стойко все самые тяжелые испытания и не уронит своей чести.

Вернусь к событиям того периода. Однажды штаб получил сообщение, что на аэродроме под Яссами закончен ремонт пяти самолетов 100-го гвардейского полка. Мы уже давно ушли с этого аэродрома, а самолеты остались: меняли моторы. Я поставил задачу Лукьянову перебросить туда пять летчиков на самолете Ли-2. Транспортник шел в Москву, но мы договорились, что он залетит в Стефанешти. В составе этой перегоночной группы старшим был заместитель командира полка Дмитрий Глинка.

Рано утром летчики прибыли к самолету. Все бортовые скамейки уже были заняты пассажирами, улетающими в Москву. Дмитрий Глинка и его группа легли на самолетные чехлы в хвосте Ли-2. Летчики транспортника, к сожалению, халатно отнеслись к расчетам полета. Самолет на маршруте зацепил за вершину Кремецкой горы, закрытой облаками. Погибли все члены экипажа с пассажирами. Остались в живых лишь наши летчики. Все получили тяжелые ушибы и ранения. Особенно пострадал Дмитрий Глинка. Он несколько дней находился без сознания и лечился два месяца. Летчиков спасло то, что они расположились в хвостовой части самолета.

Обойдя Львов с северо-запада, 1-я гвардейская танковая армия и конно-механизированная группа Баранова вступили в пределы Польши. Разгромив крупные узлы вражеской обороны, части форсировали на широком фронте реку Сан и устремились к Висле, в направлении Гарнобжега и Баранува.

Следуя за ними, наша дивизия перебазировалась на подготовленные полевые аэродромы в районе Равы-Русской и Немирова. Первый из них оказался наиболее сложным для летного состава. Вогнутая короткая полоса требовала точного и четкого пилотирования. Но летный состав на это не роптал. Мы знали, что здесь взлетал в небо русский летчик Петр Николаевич Нестеров, здесь он пошел в последний боевой вылет, храбро таранил немецкого разведчика. Петр Нестеров знал, что шел на смертельный риск ради своего Отечества. Имя славного сына Отчизны хорошо знакомо всем нашим авиаторам. Он вписал яркую, незабываемую страницу в историю не только русской, но и мировой авиации, явился основоположником высшего пилотажа. Талантливым, высокообразованным и технически грамотным специалистом был этот летчик. Он рассчитал и первым в мире совершил «мертвую петлю», первым пошел на таран вражеского самолета. Петр Нестеров был для нас, летчиков, олицетворением храбрости и безграничного патриотизма. Летчики соединения, вылетая на перехват фашистской авиации с аэродромов Рава-Русская и Немиров, продолжали славные боевые традиции первых русских авиаторов.

Отличный воздушный бой провела в те дни группа из трех звеньев под командованием командира полка П. П. Крюкова. Прикрывая наземные войска, она была наведена с передового КП на группу из девяти бомбардировщиков «Хейнкель-111», переброшенных на Восточный фронт с запада. Позже, из опроса пленных пилотов, стало известно, что, наслушавшись пропаганды Геббельса о несравненных качествах фашистских асов, бомбардировщики уверенно вышли на бомбежку наших позиций без прикрытия истребителями сопровождения. Успешно бомбившие Англию и корабли на морских коммуникациях, спесивые гитлеровские асы были полны пренебрежения к нашим летчикам.

Восьмерка Крюкова и четверка Боброва смело пошли на плотно летящую группу «хейнкелей». С первых же атак было сбито несколько бомбардировщиков, в том числе ведущий. Сбросив в панике бомбы в лесной массив, «хейнкели» разворачивались на запад.

Наша группа не ослабляла натиск. На земле горели уже несколько упавших бомбардировщиков. Три подбитых «хейнкеля» с трудом приземлились на поляны в расположении наших наступающих войск. В этом бою Крюков сбил три бомбардировщика, Бобров – два, а остальные сбили или подбили летчики их группы. Гитлеровские асы закончили свою карьеру тем, что пополнили ряды пленных.

Идя на задание или возвращаясь с него, приятно было видеть на земле, над районом этого боя, сгоревшие «хейнкели» и три подбитых, лежащих как туши китов, бомбардировщика.

Командование дивизии очень беспокоилось о дальнейшем базировании полков и эскадрилий. Мы боялись отстать от войск, просили выделить для наших полков новые аэродромы западнее. Но ответа не было. Однако вскоре на наш аэродром под Равой-Русской прилетел проходящий стажировку на командующего воздушной армией и курирующий боевые действия Северной группировки авиации фронта заместитель начальника Военно-воздушной академии генерал Самохин. Выслушав мой доклад о боевой деятельности дивизии и ее состоянии, а также просьбу о предоставлении аэродромов, Самохин распорядился:

– Вашей дивизии намечены аэродромы в районе Сталева-Воля. Немедленно вышлите туда на У-2 вашего заместителя на рекогносцировку и в ближайшие дни перебазируйтесь.

– Да, но из этого района противник еще не выбит.

– Не может этого быть. Выполняйте указание!

Генерал Самохин, не прощаясь, улетел. На следующий день он вернулся с Красовским. Я их встретил на летном поле у самолета, кратко доложил о состоянии дел.

– Покрышкин, нет у тебя порядка, – с белорусским акцентом начал разговор Красовский. – То в дивизии срывается выполнение боевых задач из-за плохого авиамасла, то не выполняют указания моего стажера-заместителя.

– Товарищ командующий! Присланное масло с песком, и уже два самолета сели вынужденно в поле, заклинило моторы. Летчики не уверены в безотказности матчасти. А это сказывается на их состоянии в боевых вылетах. Если мне не верите, то давайте послушаем инженера.

– Хорошо! Вызывай! – уже спокойнее сказал Красовский.

– А посылать У-2 в район Сталева-Воля нельзя, товарищ командующий. Подвижная группа фронта форсировала Сан значительно южнее и движется на Тарнобжег. Севернее, в междуречье Вислы и Сана, – оборона немцев. Сегодня пара наших истребителей вела там разведку и один самолет был подбит зениткой. Он сумел дотянуть до своих и сел вынужденно, – пояснил я свое мнение об аэродромах.

Разговариваем, а сами наблюдаем за взлетающей шестеркой, идущей на боевое задание. Вдруг в последней паре в конце разбега у ведомого ненормально застучал мотор, затем обрезал. Самолет по инерции продолжал катиться. Он отскочил от вала в конце взлетной полосы, взмыл как с трамплина, метров на двадцать. Летчик Руденко энергично хватил ручку на себя, самолет сделал полную штопорную бочку и шлепнулся колесами на землю, подломав шасси.

– Это что же такое, товарищ командующий! – сокрушался генерал Самохин.

– Думаю, что причина остановки мотора из-за дефектного масла. Летчик живой... Вон он вылез из кабины, – успокоил я Самохина.

Красовский выяснил, сколько произошло таких случаев, спросил, какие меры мы принимаем для фильтрации масла, хотя и понимал, что в полевых условиях не добьешься его качественной очистки. А боевые задачи выполнять надо.

– Все ясно! Масло ждите завтра к утру. А аэродромы для перебазирования вашей дивизии назначаю в районе южнее Любани, – указал на карте Красовский и, простившись, направился к своему транспортному самолету.

Перед вечером на УТ-2 вылетел на осмотр новых полевых аэродромов. Вскоре увидел возвращающиеся с задания две девятки бомбардировщиков Пе-2. Группу пыталась атаковать

четверка «Фокке-Вульф-190». «Яки», сопровождавшие бомбардировщиков, умело отбивали наскоки врага.

Стремясь не быть обнаруженным «фоккерами», прижался к верхушкам деревьев, но проскочить незамеченным не удалось. «Фоккеры» обнаружили мой самолет. Убедившись, что бомбардировщиков им не достать, они закружили надо мной. Понял, что гитлеровцы решили пожить хотя бы учебным самолетом УТ-2.

Обстановка сложилась неприятная. Сесть некуда – кругом лесной массив с просеками и маленькими полянками. Посадка наверняка закончится полным капотом, тяжелыми травмами. Оставалось только крутиться, уходить под огнем врага, используя просеки в лесу. Так я и поступил: делал горку и бросал самолет из одной просеки в другую, затрудняя прицельное ведение огня. «Фоккеры», не добившись успеха, развернулись и ушли на запад. Мысленно ругая себя за полет на безоружном самолете, я вышел к Лисьим Ямам и приземлился на предназначенную для базирования полков площадку. Аэродром представлял собой узкую полосу луга между двумя речушками. Взлет и посадка истребителей могли выполняться лишь в одну сторону. Но искать другие, более удобные площадки не было времени, мы могли отстать от наступающих войск. Требовалось выдвигать дивизию вперед, на запад. Зная летчиков полков, я был уверен, что они освоят и этот импровизированный аэродром. Вторая точка для базирования требовала много времени для выравнивания взлетно-посадочной полосы.

На совещании с заместителями мы решили пока перебазировать штаб дивизии и два истребительных полка. Вечером в Лисьи Ямы выехали аэродромно-строительный взвод, передовые команды аэродромного батальона, штабов дивизии и полков. После их отъезда ко мне зашел начальник особого отдела дивизии майор Леонид Андреевич Волобуев.

– Товарищ командир, вы знаете, у кого на квартире живете?

– У директора местной школы. А что такое?

– Это верно, что у директора. Но он еще и руководитель бандеровского подполья всего района, – сообщил Волобуев. В его голосе чувствовалась уверенность. Но я не удержался:

– Не может быть! Такой интеллигентный и вежливый человек. Он среди ночи встречается и провожает в отведенную мне комнату.

– Честных интеллигентов, не поддерживающих украинских буржуазных националистов, фашисты и оуновцы почти всех уничтожили за годы оккупации. Сейчас на интеллигентских должностях в основном сидят члены ОУН, агентура и прихвостни немецких фашистов. Они замаскировались. При встречах вежливо говорят: «Пан капитан», «Пан майор», а за пазухой носят пистолет или удавку. Надо с ними быть предельно осторожным и бдительным.

Беседа у нас была долгой. Волобуев рассказал мне о сути украинского буржуазного национализма и униатской церкви. Вся деятельность этих отщепенцев украинского народа была направлена на борьбу против Советского государства, против своего народа. Они отравляли народ Западной Украины ядом национализма и антикоммунизма. Уползая за удирающей фашистской армией, оуновцы оставляли на освобожденной земле реакционное подполье, чтобы вредить и убивать наших воинов и граждан, восторженно встречающих наши победоносные войска, Советскую власть. Примером их подлости было смертельное ранение талантливого полководца Н. Ф. Ватутина.

– Вам, товарищ командир, нельзя больше жить на прежней квартире. Следует ночевать в штабе, – посоветовал Леонид Андреевич в конце нашего разговора.

На следующий день я решил лично поговорить с арестованным директором школы. Он подтвердил все то, о чем мне доложил майор Волобуев, и попросил:

– Я признал свою вину и в свое оправдание назвал около семидесяти активных националистов, тайно оставленных в нашем районе. Об этом прошу никому не говорить, иначе всю мою семью вырежут бандеровцы.

– А почему вы не организовали нападение в период, когда ночевал в вашем доме?

– Я надеялся, что проживание у меня военного начальника отведет подозрение

чекистов.

Этот неприятный разговор заставил принять дополнительные меры по обеспечению безопасности личного состава дивизии. Вопрос был немаловажный, и мне как командиру, ответственному за судьбу подчиненных офицеров и солдат, требовалось уделять ему повышенное внимание.

Вскоре наземная обстановка осложнилась. Перед авиационной дивизией встали новые боевые задачи. Вызвано это было тем, что 1-я гвардейская танковая армия, которую мы прикрывали с воздуха, после форсирования Сана начала скрытное выдвижение к Висле. Перед ней ставилась задача стремительным броском передовых отрядов с ходу форсировать мощную реку в районе Тарнобжега и Баранува, захватить плацдармы и обеспечить успех будущего наступления фронта.

Прикрытие танковых бригад осложнялось тем, что мы отстали более чем на сто километров. Почти полчаса приходилось тратить на полет к Висле и обратно. Это создавало дополнительные трудности летному составу, ведь в воздухе надо быть с раннего утра до позднего вечера. Сил дивизии для действий крупными группами не хватало. Приходилось высылать патрули в составе шести, редко – восьми самолетов. Результаты боев таких небольших групп с превосходящими силами противника не удовлетворяли. Для создания превосходства в воздухе требовалось немедленно перебазировать полки западнее Сана.

Как-то начальник штаба Абрамович вошел ко мне с картой. По лицу вижу – новость приятная.

– Сообщили о готовности полевых аэродромов к приему самолетов, – доложил он.

К вечеру все полки перелетели на новые точки. С последней группой ушел в воздух и я. Через некоторое время приземлился. Трудная была посадка. Между стоянками самолетов – всего двадцать – тридцать метров.

«Вот тебе и Лисьи Ямы», подумал я. Осмотрел аэродром. Речушки не позволяли отнести в сторону стоянки самолетов. Ширина взлетно-посадочной полосы предельно мала. Взлетать и садиться сложно. Но и плюсов немало: мы приблизились к Висле и теперь можно выпускать на патрулирование сильные группы истребителей, завоевать господство в воздухе на этом участке. А это важно. Предстояло форсирование Вислы танковой армией. Я дал летчикам указание – в случае повреждения самолетов в бою садиться только с убранными шасси на заболоченный луг, расположенный за речушкой.

В последующие дни боевая работа дивизии пошла веселее. Вылетали группами до двенадцати и более самолетов. Летчики, чувствуя за собой силу, смелее и результативнее атаковали бомбардировщиков и истребителей противника, пытавшихся задержать выход к Висле советских танковых соединений. Особенно азартно действовала в воздухе молодежь.

В одном из боев наша восьмерка была наведена передовым командным пунктом на десятку «фоккеров». Они шли штурмовать колонну автомашин танковой армии. В первой же решительной атаке были сбиты три «фоккера». Остальные, сбросив неприцельно бомбы, пытались удрать. Виктор Никитин, преследуя уходящего вверх «фоккера», настиг его и расстрелял в упор. Атака была настолько стремительной, что он ударил винтом вражеский самолет. Противник пошел к земле с отрубленным хвостом. Никитин от столкновения с «фоккером» пробил фонарь и оказался на фюзеляже. А истребитель падал вниз. Большим усилием воли отважный летчик все же сумел броситься вниз и раскрыть парашют. В этот день отличился и молодой летчик Руденко. В бою со смешанной группой противника он действовал как настоящий мастер воздушного боя, сбил бомбардировщик Ю-87 и «Фокке-Вульф-190».

Усиленные группы истребителей действовали, как правило, тактически грамотно, смело нападали на воздушного противника, срывали бомбовые и штурмовые удары, уничтожали вражеские самолеты, резко сократились и наши потери.

В первый же день, вылетев с Лисьих Ям на патрулирование, восьмерка под общей командой Андрея Труда встретила большую группу бомбардировщиков. Их прикрывали истребители. Четверка Андрея Труда атаковала бомбардировщиков, а четверка Виктора

Жердева связала боем «фоккеров». Бомбардировщики, сбросив в поле груз, пытались уйти на запад. А «фоккеры», не выдержав напора, вышли из боя, бросили своих подопечных. Наша группа сбила в тот день пять Ю-87.

Чуть позже на командном пункте я получил еще несколько приятных сообщений. Вылетавшая утром с аэродрома Смолинцы группа в составе девяти самолетов под командованием Ивана Бабака встретила восьмерку «фоккеров». По-видимому, они шли на штурмовку. Их прикрывали четыре «мессершмитта». Последовала стремительная атака группы Бабака, и три «фоккера» горящими врезались в землю.

Четверка Бондаренко, которая в этот же период была в воздухе, нанесла удар по другой группе «мессершмиттов». С первой же атаки загорелись два Me-109, со второй – еще один. Остальные самолеты противника, форсируя моторы, ушли на запад. В этом бою было сбито шесть вражеских истребителей и сорвана штурмовка нашей танковой колонны.

Стало очевидным, что перебазирование в Лисьи Ямы улучшило условия для прикрытия наступающих войск. Но обстановка на земле, в районе базирования, нас не радовала. Во вторую ночь аэродром обстреляли бандеровцы. Огонь вели из-за речушки. Технический состав был поднят по тревоге, прочесали лес. С раннего утра без отдыха техники и механики должны были обслуживать боевые вылеты. В дальнейшем этого допускать было нельзя. Чтобы обезопасить матчасть и людей, дать возможность техническому составу спокойно ремонтировать поврежденные самолеты и обеспечить хотя бы короткий сон, на ночь стали устанавливать несколько самолетов носами в сторону леса. Приподнимали им хвосты, чтобы обеспечить стрельбу со стоянки. В кабинах истребителей дежурили техники или оружейники. Стоило из леса раздаться хотя бы одному выстрелу, они быстро запускали моторы и давали мощные очереди. Это подействовало. Вскоре стало спокойнее, обстрелы прекратились.

Помню, как-то в час ночи, закончив в штабе планирование предстоящего боевого дня, подписав наградные материалы и представления на звания личному составу, я отправился в отведенную нам с Гореглядом квартиру. Она располагалась в соседнем доме. Только заснул, как телефонный звонок сорвал с постели.

– Слушаю! В чем дело?

– Товарищ командир, соседнее село горит! – услышал встревоженный голос дежурного.

Откинул в сторону одеяло, маскирующее окно. Вижу горящие дома на окраине села. Оно было в пятистах метрах от нас. Там уже начали раздаваться автоматные очереди. Сразу же направили туда взвод связи штаба дивизии. Вскоре стрельба прекратилась.

Утром с Абрамовичем и Волобуевым подъехали к селу. Среди обугленных и еще дымившихся бревен лежали убитые и обгоревшие старики, женщины и дети. У сараев валялись трупы коров и лошадей. Тяжело было смотреть на это зверство, совершенное подлыми выродками. Подошли к группе жителей.

– Кто это сделал?..

– Не знаем! Мы спали, а тут началась стрельба и загорелись хаты. Мы ничего не знаем, – неохотно отвечали крестьяне, а сами отводили испуганные глаза.

Так ничего и не выяснили. Подошли к небольшому кирпичному дому – школе. У дверей стоял мужчина среднего возраста, одет в брюки «гольф», рядом женщина лет тридцати.

– Кто вы такие? – спросил я. – Кто стрелял с крыши вашей школы?

– Мы учителя, направлены сюда обучать детей, а тут такой случай. Решили уходить в Любачув.

Волобуев проверил документы. Все в порядке. Но как только эта пара отошла от села на полкилометра, из кустов выскочил юноша лет пятнадцати. Указывая на «учителей», возбужденно заговорил с польским акцентом:

– Пан полковник! Пан полковник, арестуйте их. Это бандеровский эмиссар! Я его знаю! Он прибыл из Равы-Русской проводить операцию по уничтожению поляков. Арестуйте его!..

Вдогонку сорвался один из работников особого отдела и мой адъютант. Задержали

подозрительных людей. Начальник особого отдела Волобуев и его работник начали расследование, а я уехал на командный пункт.

Вернулся в штаб дивизии поздно вечером. Волобуев доложил мне о результатах расследования этой зверской трагедии в селе. Польский мальчишка оказался прав. Местные кулаки, захватив при фашистской оккупации землю у польских крестьян, боялись, что ее придется вернуть настоящим хозяевам. Они и провели под руководством «учителя»-бандеровца, прибывшего из Равы-Русской, акцию зверского уничтожения поляков. Жажда обогащения, националистическая ненависть толкнули их на чудовищное преступление. Выслушав доклад Волобуева, спросил его:

– Что-то я не вижу наших хозяев дома. Что с ними?

– Мы отселили их в другой дом. Случайно от соседей стало известно, что бандеровцы принуждали их убить вас и Горегляда. Грозили им расправой.

– Что?.. Такие простые люди и могли пойти на преступление?

– Оуновцы заставляют крестьян идти на любой шаг. Страх – главное оружие националистов сейчас.

И он рассказал, что недавно арестовали в соседнем селе члена организации украинских националистов дьякона церкви. Тот не стал отпираться, назвал нескольких активных бандеровцев и указал базу в лесу. В этом подземном хранилище были обнаружены полный комплект телефонного коммутатора города Любачува, бочки с засоленным салом, много других продуктов, а также оружие и боеприпасы. При допросах дьячок просил никому не говорить о том, что он указал бандеровцев и их склад, иначе вырежут всю семью, не пощадят и маленьких детей.

– Надо политотделу и вашему особому отделу усилить воспитание у личного состава бдительности и осторожности, а также активизировать работу с местным населением, – посоветовал я.

В последние дни июля и в первые дни августа напряженность боевой работы еще более возросла. Пробившись в глубину обороны противника, передовые соединения 1-й гвардейской танковой армии с ходу форсировали Вислу и вели тяжелые бои за расширение плацдарма на западном берегу. Фашистское командование, понимая значение для будущих операций захваченного плацдарма, лихорадочно перебрасывало резервы в этот район. Сюда и прибыло около десяти дивизий с западного фронта, где англо-американские армии еще топтались на севере Франции. Нависшие севернее танковой армии группировки врага сразу же начали мощные контратаки вдоль восточного берега Вислы от Гарнобжега и с юга от Мелеца. Противник стремился отрезать войска на плацдарме. Гитлеровское командование сосредоточило здесь свой 4-й воздушный флот.

Главные силы фронта, закончив уничтожение окруженной львовской группировки противника и освободив 27 июля Львов, находились от Вислы на удалении более ста километров. Основные соединения авиации левого крыла фронта еще оставались на прежних аэродромах, освоенных в период начала Львовско-Сандомирской операции. Они были километрах в двухстах от передовых позиций.

Вся нагрузка по прикрытию переправ и плацдарма войск, отражающих контратаки, легла на 6-й гвардейский истребительный корпус. Но и нашим полкам было непросто. Боевая работа осложнялась удалением аэродромов от передовых танковых соединений, прорвавшихся к Висле.

Мы тоже отставали от них на сто с лишним километров. Вот почему вынуждены были направлять на прикрытие войск небольшие группы в составе шести или восьми самолетов.

В этой сложной обстановке передовой КП дивизии развернули около Вислы, чуть восточнее реки, чтобы лучше обеспечить управление истребителями над переправой и плацдармом. Однако оказались на острие контратак противника. Мне пришлось все эти дни находиться на командном пункте и управлять действиями истребителей.

В одну из ночей около КП рассредоточились танки, замаскировались. Утром к нам подъехал командир бригады. Высунувшись из люка, прокричал:

– Авиаторы! Вам отсюда лучше убраться! На подходе танковая группа противника, здесь будет жаркий бой.

Я вышел к нему.

– Уезжать нам нельзя. Надо управлять истребителями. А вы что, не сможете сдерживать противника?

– Дадим ему прикурить! Но вы можете попасть под огонь.

– Ничего! Мы вам поможем. К сожалению, наши пушки броню танков не пробивают. Будем штурмовать машины.

– Это неплохо! Бейте пехоту, а с танками мы сами справимся.

Взошло солнце, с юга послышался нарастающий шум. Вскоре показались плотные боевые порядки противника. Танки подходили все ближе. Расчет КП заволновался:

– Что же наши танкисты, почему не стреляют?

– Правильно делают. Надо подпустить как можно ближе и бить наверняка, – старался успокоить расчет своего КП. Не скрою, у самого на душе было беспокойно. Все заняли оборону, приготовили гранаты.

А вражеские танки, не ожидая засады, двигались уверенно. Они не обнаружили замаскированных позиций наших танкистов. Вот где сказалась выдержка. Внезапный огонь с близкой дистанции был точен. Вспыхнули передние бронированные машины врага. Шедшие за ними, открыв огонь, начали разворачиваться в боевой порядок. Однако наши танкисты маневрировали, ушли на запасные позиции. Вражеские снаряды накрыли пустые места. Несколько бронебойных болванок со свистом врезались в землю около КП. Последовала новая атака врага. Наши Т-34 в упор подожгли еще несколько танков и, преследуя отходящего противника, нанесли ему чувствительные потери. На дороге и на поле горели и стояли подбитыми около тридцати вражеских танков.

Наш расчет КП, наблюдая за боем, не ослаблял внимания к воздушной обстановке. Вот произошла смена патрулирующих истребителей. Я тут же связался с командой уходящей группы:

– Трофимов, я «Тигр». Южнее города бронетранспортеры с пехотой противника. Штурмуйте их!

– Вижу горящие танки, а на дорогах и в поле машины. Идем в атаку! – тут же откликнулся Николай.

Группа Трофимова действовала смело и точно. Она подожгла несколько бронетранспортеров и автомашин, нанесла поражение вражеской пехоте.

В этот день противник не предпринимал больше атак. Но вскоре, подтянув дополнительные силы, он снова начал контратаки с юга. В это время к Висле была переброшена 3-я гвардейская танковая армия Рыбалко. Она нанесла мощный удар по вражеской группировке. Понеся большие потери, гитлеровские части спешно отступили на Мелец и Вислу.

К 10 августа главные силы фронта вышли на Вислу и начали бои за расширение плацдарма. Основные соединения воздушной армии также подтянулись к району и включились в боевые действия. Для нашей дивизии обстановка резко улучшилась. Полки Ил-2 корпуса Рязанова приступили к штурмовым действиям. И наша дивизия полностью перешла на прикрытие переправ и плацдарма от налетов фашистской авиации.

Оставив за себя на КП начальника воздушно-стрелковой подготовки дивизии Героя Советского Союза Вишневецкого, я вылетел на По-2 в Лисьи Ямы. И неожиданно попал на похороны штурмана дивизии Героя Советского Союза Василия Шаренко. Обстоятельства его гибели были обидны. Прибывший в штаб дивизии стажер командующего воздушной армией генерал Самохин приказал Шаренко вылететь на По-2 с офицером аэродромно-строительной службы в район Сталева-Воля и определить там состояние бетонного аэродрома для базирования истребителей.

На подходе к Сталева-Воля По-2 оказался над передним краем немецкой обороны. Самолет был обстрелян зениткой и загорелся. Развернув горящую машину на юг, Шаренко

потянул к позициям наших войск. Но не выдержал пламени, выпрыгнул из кабины на высоте тридцати метров и от удара о землю разбился.

По-2 с убитым еще в воздухе офицером аэродромной службы упал на нейтральной полосе. Наши пехотинцы выскочили из передних окопов и под пулеметным огнем втащили Шаренко в траншею.

Этот случай потряс весь летный состав дивизии. Летчики всегда с большим уважением относились к Шаренко, смелому воздушному бойцу, доброму товарищу. Как способного командира я взял его помощником по штурманской подготовке еще в боях на Пруте. Гибель его была тяжелой потерей.

Вскоре аэродромно-строительная служба нашла подходящие полевые площадки ближе к Висле и подготовила их к базированию самолетов. Два полка сели в Ежове, а 26-й гвардейский авиаполк, в котором находился и мой боевой самолет, сел в пригороде Тарнобжега, Мокшишуве. Там же разместился штаб дивизии. Благоприятные условия базирования позволяли более успешно решать задачи по прикрытию войск, ведущих напряженные бои по расширению плацдарма за Вислой.

Жаркие дни середины августа 1944 года. Фронт, уничтожив окруженную на плацдарме группировку противника, успешно завершил Львовско-Сандомирскую операцию. Началась подготовка к новым сражениям, разрабатывались планы предстоящей операции, шли укомплектование и подготовка войск, создавались запасы горючего, боеприпасов, продовольствия.

Эти дни были замечательными в моей жизни. Ночью 19-го августа раздался звонок телефона. Я подхватился с кровати, схватил трубку: раз звонят так поздно, значит, сообщение о каком-либо неприятном случае. Говорил дежурный офицер штаба:

– Товарищ командир Дивизии, поздравляю с присвоением вам звания трижды героя Советского Союза! – И он зачитал поздравительную телеграмму от генерала Красовского. В ней сообщалось о присвоении мне этого высокого звания в третий раз, первому в Советской Армии... Некоторое время я молчал. Даже не верилось в то, что так высоко оценили мои боевые дела наши партия и правительство. Первый трижды Герой... Все это как-то не укладывалось в сознании. В памяти пронеслись три года боев, побед и неудач, успехов и огорчений. Конечно, я понимал, что эта награда – результат ратного труда всех моих подчиненных, боевых друзей. В этой награде мужество и тех, кто сгорел в небе, пал смертью храбрых за свободу и честь Отчизны. В этой высшей оценке Родины – доблесть и подвиг всех моих однополчан.

Утром были поздравления друзей и товарищей, звонки из штабов воздушной армии и фронта, телеграмма от командующего ВВС А. А. Новикова. До сего дня остались в памяти теплые и душевные слова летчиков и техников – моих боевых однополчан. С ними бок о бок пришлось пройти годы войны, вместе вести бои. Мою радость делили наставники и воспитанники в тяжелых схватках с врагом, у которых я учился и сам учил воевать, спасал в трудные моменты, а они прикрывали меня от вражеских атак, готовили самолет для боя.

За успехи в Львовско-Сандомирской операции многие летчики и техники дивизии были награждены орденами и медалями. Плеяду Героев пополнили Аркадий Федоров и Андрей Труд.

К сожалению, радостные дни в дивизии были омрачены трагической гибелью штурмана эскадрильи Героя Советского Союза Михаила Лиховида, авиатехника Краснянского и механика Фонкевича. В одном из боев с «фоккерами» от группы оторвался молодой летчик. Взяв курс на свой аэродром, он проскочил его и на остатках горючего приземлился на заболоченный луг у села Майдан, недалеко от Равы-Русской. Добравшись до ближайшего городка, летчик сообщил о месте вынужденной посадки и характере поломки. Туда для ремонта и перегонки самолета была направлена группа Лиховида.

Прошло несколько дней, а от Лиховида не было известий. Зная, что в нашем тылу действуют оуновцы, я приказал отправить на место вынужденной посадки группу автоматчиков.

Они вернулись через два дня и сообщили страшные обстоятельства гибели наших воинов. Самолет отремонтировали быстро, но взлетная полоса не обеспечивала подъема. Крестьяне из местного села уже заканчивали работу, когда на группу Лиховида напала банда бандеровцев. Техник и механик приняли бой, а Лиховид запустил мотор. Однако взлет не удался, недостроенная полоса оказалась короткой. Самолет, попав на пробеге в заболоченный луг, застрял. Бандеровцы окружили истребитель, открыли огонь. Лиховид отстреливался от бандитов, но был тяжело ранен. Бандеровцы вытащили его из кабины самолета, бросили рядом с израненным техником, облили бензином. Изуверы заживо сожгли воинов. Неизвестной осталась лишь судьба механика. Украинец Лиховид и русский Краснянский воевали за освобождение Украины от фашистских захватчиков и погибли на ее земле от рук предателей, буржуазных националистов. Выкормыши униатской церкви и фашизма действовали по гитлеровским образцам. Мы убедились в этом, когда побывали в лагере смерти – Майданеке. Используя затишье в боях, летчики и техники последовательно группами выезжали в это страшное место, где зверствовали фашисты, истязая попавших сюда людей из СССР и оккупированных стран Европы.

Лагерь смерти располагался рядом с польским городом Люблином. Бараки-казармы, низкие строения «бани», опоясанные проволочными заграждениями с вышками Для охраны, были последним пристанищем нескольких миллионов людей. Здесь фашисты размещали сотни тысяч военнопленных, обрекая их на голод и истязания, на мученическую смерть. В лагерь привозили стариков, женщин и детей, вплоть до грудных. Их вели в «баню», предварительно забрав одежду, отрезав волосы у женщин и детей. Перегоняли под видом «дезобработки» в газовый блок, где герметически закрывали двери, пускали газ. В тяжелой агонии умирали обманутые люди. Команды военнопленных грузили трупы отравленных на автомашины, а потом их сжигали. Трубы крематория дымили беспрерывно, днем и ночью. Пепел сожженных отвозился в фашистскую Германию на удобрение полей.

В Майданеке нам показали большие бараки-склады. В них были миллионы пар обуви, от маленьких детских туфель до ботинок сорок пятого размера. В другом бараке хранились сотни мешков с волосами. Охрана не успела отправить их на изготовление париков, спальных матрацев и мягкой мебели.

Никогда не изгладятся из памяти эти страшные минуты пребывания в бывшей фашистской фабрике смерти. Каждый из нас чувствовал, что побывал в преисподней. Всего без остатка охватывала ненависть, ярость к тем, кто придумал и творил эти изуверства.

Многие дни после посещения фашистского лагеря смерти нас преследовали тяжелые воспоминания. Ненависть звала в бой, заставляла смелее бить врага. Даже радостное сообщение о таких событиях, как присвоение дивизии наименования «Сандомирская», награждение ее орденом Богдана Хмельницкого, а также присвоение наименования «Львовский» нашему 6-му гвардейскому авиакорпусу было омрачено всеми теми ужасами, что нам довелось увидеть в Майданеке.

В начале октября меня, Речкалова, Федорова и Труда вызвали в Москву. Золотые Звезды Героев Советского Союза вручил Николай Михайлович Шверник в Кремле. Затем нас пригласили в штаб ВВС. Группу принял командующий ВВС А. А. Новиков. Он тепло поздравил нас с наградами. Обращаясь ко мне, сказал:

– Александр Иванович! Звонили твои земляки и просили отпустить тебя на несколько дней в Новосибирск. Желаеть слетать в родную Сибирь?

– Конечно, товарищ главный маршал авиации! Я там не был более восьми лет. Хочется повидать мать и жену.

– Хорошо! Завтра рано утром вылетай. – И пошутил: – Только будь осторожнее с земляками, чтобы не затаскали. Я знаю, что такое сибирское хлебосольство...

Еще до рассвета самолет взял курс на восток. В Ли-2 со мною летели журналисты и работники кино. Накануне полета и в воздухе шли расспросы о моем детстве, о работе кровельщиком в Сибирстройтресте и слесарем-лекальщиком на заводе Сибсельмаш, о боях. Отвлеклись, лишь когда под нами появились горы Урала, а потом Свердловск, затянутый

дымом заводских труб.

Сразу же после посадки нас повели на встречу с рабочими Уралмаша. Митинг и посещение огромного цеха, где делались тяжелые танки для фронта; короткий сон – и снова полет.

Под нами тянулись бескрайние сибирские просторы. Впереди показалась Обь. Сколько раз в детстве на спор с ребятами я переплывал ее...

Вот и родной Новосибирск. Здесь двенадцатилетним мальчишкой я впервые увидел прилетевший агитсамолет. Среди всех жителей города, сбежавшихся на поле военного городка и окруживших самолет, стоял и я, разинув рот от удивления, глядя на чудо техники. Потрогал его крылья и мысленно сказал себе: «Буду делать все, но стану только летчиком». Помню, на митинге летчики агитировали народ создавать советский воздушный флот. Тогда у меня, школьника, не было и копейки на строительство самолетов. Но судьбой было предназначено внести свой личный вклад в развитие советской военной авиации.

Через бортовой иллюминатор самолета я старался рассмотреть город моего детства и юности. Вспомнилось тяжелое время молодости. Ведь пришлось побыть и безработным, стоять на учете на бирже труда. В те годы я и мои сверстники мечтали стать рабочими железнодорожного депо небольшого заводика «Труд», имевшего две вагранки, или трудиться на мылзаводе. Это были единственные предприятия города.

В первой пятилетке начали строиться заводы. Биржа труда закрылась. Мы сами возводили эти заводы и сами же стали на них работать. Для нас, молодых парней, было раздолье в выборе профессии. Сейчас, более десяти лет спустя, я не узнавал город. Жилые кварталы, крупные заводы раскинулись по обеим сторонам Оби и протянулись к тайге и в степь. Радостное чувство охватило меня. Вот она, одна из кузниц нашей победы над немецким фашизмом!

При посадке увидел большое скопление народа. Люди заполнили почти половину аэродрома. При подруливании сразу узнал мать, Марию и родственников. Выходит, это земляки-новосибирцы так торжественно меня встречают.

Объятия и поцелуи, короткий митинг. Затем сквозь коридор стоящих людей на Красном проспекте мы приехали в дом матери...

Но в кругу семьи и близких я бывал лишь перед сном. Все дни, отпущенные мне на побывку в Новосибирске, были заполнены встречами с рабочими на заводах. Выступал в огромных цехах. И везде в основной массе рабочих – женщины и подростки. Заменив мужей и отцов, ушедших на фронт, встали они у огнедышащих печей, обтачивали на станках снаряды и мины, строили самолеты. Наглядно подтверждалось всенародное участие в разгроме фашистских захватчиков. Готовя нападение на нашу Родину, Гитлер и его фашистская свора не учли неиссякаемый патриотизм советских людей. И за это жестоко поплатились.

Быстро пробежали дни короткого отпуска. Вот и последняя встреча с жителями Новосибирска на городской площади. Прошла она поздно вечером, при прожекторах. Едем на аэродром. Грустное прощание с родными и близкими. Самолет, взлетев в темноту осенней ночи, взял курс на Москву. Но мысли о матери и жене не покидали меня до самой посадки.

В Москве на Центральном аэродроме нам торжественно вручили эскадрилью самолетов Ла-7, подаренных комсомольцами Новосибирска за счет отчислений от зарплаты и пожертвований. Не задерживаясь в столице, небольшой группой вылетели на фронт. Радостно встретили нас летчики полка во главе с Крюковым. Он был назначен моим заместителем вместо Горегляда, ушедшего командовать одной из дивизий нашего корпуса.

Коротко рассказал друзьям о пережитых событиях и путешествии в Сибирь. Сразу же властно позвали дела. Надо было начинать переучивание летчиков 16-го гвардейского Сандомирского авиационного полка на Ла-7, готовиться к наступательной операции фронта.

Аэродром в районе Сталева-Воля, где проводилось переучивание летчиков на самолет Ла-7, был для нас несчастлив. Ранее, при разведке его, погиб Василий Шаренко. И вот теперь, в учебном полете разбился замечательный боевой летчик Герой Советского Союза

Александр Клубов. Виной тому был не только отказ матчасти, но и безответственность командира полка при организации учебных полетов в тот день.

Плохо отремонтированная бетонная полоса, подорванная гитлеровцами при отступлении, очень сильный боковой ветер не гарантировали безопасность посадок и взлета даже на исправных самолетах. Проводить полеты в таких условиях было неразумно. Но командир полка не учел этого, проявил беспечность. Отказ посадочных щитков на самолете Клубова, сильный боковой снос привели к удлинению пробега. В конце полосы колеса шасси попали в мягкий грунт. Произошел полный капот самолета – и катастрофа. Александра Клубова спасти не удалось. Он умер в польской больнице через полтора часа.

Гибель в учебных полетах Ивана Олиференко еще перед боями на Пруте, а сейчас – Клубова.

Тяжело было выступать на траурном митинге перед гробом Клубова. Горло перехватывали спазмы. Саша Клубов был для меня настоящим боевым другом. С ним провели не один бой, начиная с Кубани. После Вадима Фадеева это был самый дорогой для меня человек.

Оркестра у нас не было, провожали Сашу в последний путь под салют из пушек и пулеметов, под грохот проносившейся над нами эскадрильи истребителей. Похоронили Александра Клубова во Львове, на Холме Славы. Он не дожил всего несколько дней до присвоения ему звания дважды Героя Советского Союза. Но во Львове проводить друга не удалось. Начались оперативно-тактические сборы командного состава корпуса.

Теоретические занятия на сборах дали многое, позволили нам получить более глубокое представление об оперативном искусстве. Сложнее для меня, не имеющего академической подготовки, было проигрывание на карте предстоящих действий в наступлении. В этом большую помощь оказывал хорошо подготовленный и опытный офицер начальник штаба нашей дивизии Б. А. Абрамович. Совместными усилиями освоили и этот раздел программы сборов. Хорошие оценки за принятое решение венчали большой труд.

В эти дни пришла телеграмма из Новосибирска. Особенно обрадовало сообщение Марии о рождении дочери. Правда, нашелся повод и для шуток. Летчики моей боевой группы как-то при встрече упрекнули:

– Товарищ командир, как же так получилось? Во время вашего пребывания в Новосибирске в газете был снимок с женой, говорилось о скором рождении сына. А родилась дочь? – подначивал Виктор Жердев. Но я видел, что он по-настоящему рад за меня.

– Все правильно. Надо, чтобы была нянька для последующих сыновей, – отшучивался я.

После корпусных начались сборы в воздушной армии. Ими руководил Степан Акимович Красовский. На сборах присутствовал командующий фронтом Маршал Советского Союза Иван Степанович Конев. Такое внимание к подготовке будущей операции, к обучению командного состава было не случайно. Командующий хорошо понимал значение авиации в успешном решении задач, любил авиаторов, поддерживал инициативных и волевых командиров.

В конце сборов была проверена личная готовность командного состава. Командиры бомбардировочных соединений бомбили мишени на полигоне, а штурмовых – расстреливали малоразмерные цели.

Особенно отличился на полигоне талантливый командир бомбардировочного корпуса генерал И. С. Полбин. Он с первого захода на Пе-2 с глубокого пикирования точно поразил мишень. Командирам истребительных дивизий требовалось зажечь две бочки с паклей, облитой бензином. Они были замаскированы в невысоком лесу. Поразить малоразмерную цель было не просто. Моя очередь была в конце стрелявших. Перед вылетом я знал, что бочки-мишени еще не расстреляны.

Действия командиров на полигоне наблюдало все руководство фронта и воздушной армии. Опростоволоситься было неудобно. Я вложил в этот вылет все мастерство, весь опыт уничтожения малоразмерных целей, накопленный в прошлых боевых вылетах, при

штурмовках противника. Понимал, что защищаю не только свою честь. Дело касалось престижа летчика-истребителя.

И вот проношусь в бреющем полете над верхушками деревьев роши на полигоне, где должны находиться мишени. С трудом обнаруживаю их на небольшой полянке. Замаскированные ветками под шалаши, они не бросались в глаза. Мишени засечены. С бреющего делаю вертикальную горку, кладу самолет на спину. Круто пикирую в перевернутом положении в упрежденную точку и переворачиваю самолет в нормальное положение. На небольшой высоте изменяю профиль пикирования с большого угла на малый. Точно прицеливаюсь по мишени и открываю огонь. Бочка взорвалась, и маскировочный шалаш из веток вспыхнул. Ухожу над верхушками деревьев и повторяю маневр для захода на второй шалаш. Очередь – и он объят пламенем. На бреющем полете ухожу на аэродром.

Вечером в общезитии от участников сборов посыпались восторженные отзывы о методе штурмовки.

– Удивляться тут нечему, – отвечаю. – Это навыки, приобретенные в боевых вылетах.

Особенно обрадовала меня похвала генерала И. С. Полбина. Командир бомбардировочного авиакорпуса зачастую лично водит группы на бомбежку противника. Он считался непревзойденным мастером нанесения бомбовых ударов с пикирования на самолете Пе-2. Его оценкой можно было гордиться...

К Новому году подготовка дивизии к выполнению боевых задач была завершена. Наступление ожидали во второй половине января. Вдруг сразу после новогоднего праздника получили команду на скрытное перебазирование на плацдарм, на полевой аэродром Скотники. Сюда и передислоцировался штаб дивизии.

Сразу же поехали на передний край. Надо было увидеть будущую полосу прорыва обороны. Здесь, в лесу, сосредоточивалась 3-я гвардейская танковая армия. Мне уже было известно о том, что Рыбалко попросил Красовского закрепить нашу дивизию за его танковой армией. Прикрывать гвардейцев-танкистов – честь для нашей дивизии. Надо было оправдать оказанное доверие. Для этого требовалось тщательно отработать взаимодействие с танковой армией на всю глубину операции.

Три дня прошли в поездках по дорогам на плацдарме, Дороги, фронтовые дороги... Где по просекам, где по бревенчатым настилам. Все разбито танками. Колес широкие. Мороз быстро схватывал грязь. От таких поездок к вечеру все внутри болело. Но зато и все вопросы удалось согласовать, познакомиться с командирами соединений. Ждали приказ на наступление.

Взлетаем с автострады

Рассвет 12 января. Летчики и техники, сбившись в небольшие группки у своих самолетов, вслушивались в тишину. Ни стрельбы, ни шума моторов. Над аэродромом нависла сплошная низкая облачность. Медленно падали на землю крупные хлопья снега. Казалось, что в такую погоду наступление не состоится. Ведь авиация действовать не может.

Вдруг грохот сотен орудий и минометов разорвал утреннюю тишину. Аэродром располагался вблизи переднего края, и казалось, что стрельба идет у границы летного поля. Через короткое время артиллерийский огонь притих. «Что это значит?» – подумал я, находясь у самолета среди летчиков. Мне уже ранее приходилось слышать артиллерийскую подготовку. Она проводилась, как правило, в течение часа, а то и более. А здесь такая короткая. Это было впервые.

Прошло полчаса. И снова мощный грохот тысяч орудий и минометов распорол небо. «Хитрит наш командующий фронтом», – подумал я. Смерч огня и разрывов бушевал почти два часа, уничтожая траншеи с живой силой, оборонительные укрепления и боевую технику противника, его ближайшие резервы. Закончилась артподготовка, когда уже стало совсем

светло.

Мы готовы вылетать, но погода была явно не на стороне авиации. Облака как бы придавили нас к земле. По данным метеорологов, облачность висела на сто – двести метров над аэродромом, а также в районе прорыва. В таких условиях появление над линией фронта крупных сил вражеской авиации тоже было невозможным. Могли действовать лишь одиночные самолеты или мелкие группы штурмовиков. Однако из штаба последовал звонок, передали приказание на вылет больших групп истребителей для прикрытия наступающих войск.

Понимая сложность метеообстановки, решаю направить на патрулирование группы в составе звеньев и пар. Первым должно вылетать звено Жердева в составе опытных летчиков. Перед вылетом даю указание:

– Патрулировать под нижним краем облачности над нашими войсками. В тыл к противнику не заходить. Напоретесь на зенитки, на такой малой высоте они вас собьют.

– Есть, товарищ командир! – бодро отвечает Жердев. – Разрешите вылетать!

– Вылетайте! Будьте осторожны, обходите зенитки! – предупредил еще раз.

Четверка взлетела и сразу же скрылась за стеной тумана, перемешанного со снегом. На душе беспокойно. Решил на летном поле ждать возвращения группы.

Через час в воздухе раздался звук моторов, и три истребителя приземлились друг за другом. Самолета с бортовым номером Жердева не было. Где же четвертый? Беспокойство переросло в напряженное состояние.

Летчики шли без радостных улыбок, какие обычно были после удачных вылетов. Остановились, какое-то время молча смотрели мне в глаза. Я понимал, что им трудно доложить о потере ведущего, командира эскадрильи Жердева. Я тоже молчал, скованный мыслью о его гибели. С Жердевым мы воевали вместе от Кубани. Там он летал в моем звене ведущим второй пары и, рискуя собой, не раз прикрывал меня от атак вражеских истребителей. Тяжело было сознавать, что его уже нет.

– Докладывайте подробно, что случилось с Жердевым? – нарушил я молчание.

– Погиб. Сбила зенитка, – с трудом выговорил Сухов, ведущий второй пары в группе.

Потом он и Березкин, ведомый Жердева, рассказали мне о последнем боевом вылете отважного летчика. При патрулировании над своими войсками звено не обнаружило воздушного противника. Это и можно было ожидать в такую погоду. В конце полета Жердев со своей группой углубился в тыл обороны противника. Около городка Щецин звено оказалось в зоне сильного зенитного огня. Противник сосредоточил его главным образом по ведущему. Жердев не ушел от трасс в облака, по-видимому, боясь нарушить строй группы. Снаряды «эрликона» попали в самолет, и он загорелся. Уходя из-под трасс и стараясь сбить пламя, Жердев круто спустился к земле и взял курс к своим наступающим войскам. Но не долетел. Он, по-видимому, тяжело раненный, неудачно приземлился, попал в воронку и разбил самолет. К поврежденной машине кинулись отступающие вражеские пехотинцы...

Виктора Жердева, отдавшего свою жизнь за освобождение Польши, похоронили в Сандомире. От очевидцев-поляков и танкистов, вскоре подошедших к месту гибели Жердева, стало известно о зверстве фашистских солдат. С раненого Жердева гитлеровцы сорвали гимнастерку с орденами и закололи его ножами.

Успешный прорыв первой линии вражеской обороны общевойсковыми армиями обеспечил ввод в пробитую брешь танковых армий Рыбалко и Лелюшенко. Командующий фронтом И. С. Конев смело бросил их в наступление.

Следуя с командным пунктом танковой армии, я видел развороченные траншеи и разбитые огневые точки, заваленные убитыми солдатами и офицерами противника, сожженную боевую технику. Работа наших артиллеристов заслуживала самой высокой оценки.

Танкисты, разгромив ближайшие вражеские резервы, вышли на оперативный простор и решительно выдвигались к рекам Ниде и Варте. Они стремились захватить тыловые рубежи обороны до выхода туда отступающих частей и резервов противника.

Погода в первые дни наступления не улучшалась. Это сковывало авиацию, и нашу, и вражескую. В дальнейшем следовало ожидать активных действий истребителей противовоздушной обороны Силезского промышленного района и Берлина, на вооружении которых были четырехпушечные истребители «Фокке-Вульф-190». Я оставил управлять истребителями помощника по тактико-стрелковой подготовке К. Вишневецкого и вернулся в штаб дивизии. Решил принять срочные меры к перебазированию полков. Отставать нам от передовых соединений танковой армии было нельзя, особенно с приближением к Одеру.

Низкая облачность позволяла вылетать на прикрытие лишь небольшими группами, в которые входили самые опытные летчики полков. Встречи с воздушным противником были редкими. И наши истребители, проносясь на малой высоте над наступающими танкистами, своим присутствием, штурмовками наземных целей поддерживали их. Отсутствие вражеской авиации в районе прикрытия позволяло нашим летчикам наносить внезапные удары по отступающим колоннам противника, иногда даже в нашем тылу. Это была, хотя и небольшая, но реальная помощь наступающим войскам. Важно и то, что с воздуха мы все время следили за противником, вели разведку.

Мне удалось и самому произвести несколько боевых вылетов. Это позволяло конкретнее руководить группами, ставить реальные задачи. Однажды, правда, оправдалась поговорка – на ловца и зверь бежит.

В один из дней наступления неожиданно рассеялся нижний ярус облачности. Можно было ожидать налета крупных сил вражеской авиации. Полки начали поднимать на патрулирование более мощные группы. Я вылетел в составе восьмерки. Второе звено в ней вместо погибшего А. Клубова возглавлял заместитель командира полка Аркадий Федоров.

В районе прикрытия «Тигр» сообщил о подходе с запада большой группы противника. Сразу же пошли на сближение с ней. Я увидел колонну из четырех девяток бомбардировщиков и идущих по флангам и выше четырех звеньев истребителей сопровождения. «Атаковать бомбардировщиков с задней полусферы не дадут истребители. Единственная возможность – нанести лобовой удар», – оценил обстановку и дал команду:

– Всем последовательно, парами атаковать бомберов в лоб! В атаку!

С небольшим превышением захожу на ведущего. Это командир группы бомбардировщиков. Прицеливаюсь. Он «налезает» на мощную трассу огня из всех точек оружия и, оставляя за собой шлейф дыма, сваливается к земле. Переносу прицел на ведущего последней девятки. Очередь прошла мимо. Трудно поразить цель при «проскакании». Боевым разворотом выхожу на верхние звенья «Фокке-Вульф-190». Мельком глянул на бомбардировщиков – еще два Ю-87 падали за сбитым мною. Позже узнал, их уничтожили Сухов и Федоров. Остальные, сбросив бомбы с горизонтального полета в поле, поспешно разворачивались на запад.

«Фоккеры» пришли в себя после нашего внезапного удара и набросились на нас. Чувствуя свое превосходство в силах, они вели бой активно, но не всегда умело. Началась вертикальная карусель. По-видимому, это были летчики гитлеровской противовоздушной обороны, не имеющие еще опыта боев с истребителями. Потеряв пять машин, «фоккеры» стали выходить из боя, как правило, пикированием к земле. Преследовать их было нецелесообразно – наша группа находилась в разрозненных парах. Да и дело сделано, боевая задача выполнена: сорван бомбовый удар по нашим танкистам, сбито, по сообщениям с «Тигра», три бомбардировщика и пять «Фокке-Вульф-190». У нас потерь нет.

На другой день радостное настроение было омрачено.

– Александр Иванович, получена радиограмма с «Тигра»: погиб Вишневецкий. При перебазировании командного пункта колонну машин атаковало звено «Фокке-Вульф-190», и Вишневецкого в суматохе сбила автомашина, – доложил Абрамович.

– Как будто рок преследует! – сказал я. – Рядом с радостью идут и несчастья.

– Это свойственно войне. А вам, Александр Иванович, надо лететь на КП. Передали о взятии танкистами Ченстохова. Там к середине дня на аэродроме будут готовы к приему наших истребителей.

– Сегодня же надо перелетать полкам туда. Найдутся любители захватить его первыми. Мы уже и так начинаем отставать от танкистов. Передайте в полки распоряжение на подготовку к перебазированию. Я сейчас туда вылечу со своей группой. Вы тоже не задерживайтесь с передислокацией штаба.

– Уже ушла передовая команда. К вечеру выедет остальной состав штаба.

– Хорошо! До встречи в Ченстохове! – И подумал:

«Молодец начальник штаба. Оперативно распорядился». Через пару часов моя группа приземлилась на грунт, рядом со взорванной бетонной взлетно-посадочной полосой. Я осмотрел аэродром. О ремонте полосы нечего было и думать. Глыбы бетонных плит и огромные воронки сплошь покрыли ее из конца в конец. Организовав управление прилетающими самолетами и определив место стоянок самолетов полков, я пошел проститься с Константином Вишневецким. Это была тяжелая потеря с начала Висло-Одерской операции. Нелепая гибель уже в канун полной победы над фашистской Германией вырвала из наших рядов незаурядного летчика, умного командира, Героя Советского Союза. Винить в его гибели кого-либо не следовало. Он погиб в боевых условиях.

По рассказам офицеров КП, Вишневецкий ехал в колонне на трофейном мотоцикле. Внезапно машины обстреляла четверка «Фокке-Вульф-190». Шофер одного из грузовиков резко рванул с дороги в сторону поля и сильно ударил ехавшего сбоку Вишневецкого. Я приказал похоронить отважного пилота во Львове. Перелетевшие в Ченстохов летчики и офицеры штаба дивизии простились с ним. Были отданы все воинские почести славному сыну Отчизны.

Рано утром наш дивизионный КП выехал догонять ушедшие вперед корпуса танковой армии генерала П. С. Рыбалко. Они стремительно продвигались на Ельс и Бреслау. Вскоре нагнали командный пункт танковой армии и стали продвигаться вместе с ним. Сразу же за освобождением Ельса к Рыбалко прибыл командующий фронтом И. С. Конев. С ним были другие генералы, в том числе командующий воздушной армией С. А. Красовский. После совещания, улучив удобный момент, обратился к Степану Акимовичу, попросил перебазировать дивизию на аэродром в Ельсе.

– Не разрешаю! Здесь расположатся «илы». Уже и так самовольно захватил аэродром в Ченстохове. Я собирался посадить туда штурмовиков.

– Товарищ командующий, дивизия отстала от передовых соединений танковой армии более чем на сто километров. В боях на Одере и за Бреслау мы не сможем надежно прикрыть танкистов. А погода ухудшается.

– Рыбалко не будет брать Бреслау. Он пойдет на юг, вдоль Одера. Надо прикрыть его движение в Силезию. Там будет видно, что делать, куда перебазироваться.

– Все ясно! Постараемся надежно прикрыть танкистов от вражеской авиации!

– Вот это другое дело.

Смело повернув танковую армию на юг, Конев стремился при освобождении Силезского промышленного района уменьшить потери войск, избежать боев в городах, среди заводов с железобетонными и кирпичными зданиями. А главное – сохранить от разрушения этот важный промышленный центр Польши. Это было умное и дальновидное решение. Заходом танковой армии с запада, этим решительным маневром, он угрожал окружением войскам силезской группировки и вынуждал ее к поспешному отходу, чтобы на открытой местности разбить соединения гитлеровцев.

Наша дивизия сделала все, чтобы обезопасить части армии генерала П. С. Рыбалко от удара с воздуха, дать ей возможность стремительно продвигаться вдоль Одера. После прихода бригад из Опельна я получил распоряжение переключиться на прикрытие 5-й гвардейской армии генерала А. С. Жадова, захватившей плацдарм за Одером.

Прибыв на КП этого объединения, я доложил командарму о поставленной задаче. А. С. Жадов ознакомил меня с обстановкой, подчеркнул необходимость надежно прикрыть войска на плацдарме, а также переправы через Одер. В эту армию входили известные еще по

Сталинграду корпуса, которыми командовали генералы Бакланов и Родимцев.

Свой командный пункт мы развернули у реки на оградительной дамбе, рядом с КП Бакланова. Связался по радио со штабом дивизии и поставил полкам боевые задачи. Вскоре над переправой появилась восьмерка наших истребителей. Ее вел Цветков. Наши прибыли вовремя, когда на подходе в этот район была обнаружена большая группа пикировщиков Ю-87 и истребителей «Фокке-Вульф-190».

– Цветков, я – «Тигр». К плацдарму подходят бомберы с «фоккерами». Ударной группе атаковать бомберов, верхней четверке сковать боем «фоккеров». Действуйте!

Стремительный удар нашей группы истребителей – и два бомбардировщика и один ФВ-190 свалились в Одер. В воздухе заколыхались два парашютиста. Опустились они в расположении наших войск, на плацдарме. Снова в воздухе зарокотали очереди пушек и пулеметов. Бомбардировщики, не доходя до переправы, поспешно сбросили бомбы и развернулись на запад. Вскоре еще один «фоккер» врезался в землю. Остальные брешим уходили из боя. Один из истребителей противника, по-видимому, перепутав в испуге направления, пикировал в сторону нашего КП. За ним гнался Цветков. Очередь Цветкова попала не только в машину противника, но и осыпала дамбу около КП. Подбитый «фоккер» пытался развернуться и уйти за Одер, но второй очередью наш летчик вогнал его в землю.

На насыпи, за дамбой, собралось до полсотни солдат и офицеров. Они внимательно следили за воздушным боем, слушали мои команды истребителям. Воздушный бой закончен, передышка.

Вдруг просвистели снаряды над головой, вздыбились взрывы перед дамбой, среди домиков, где расположился КП Бакланова. Немецкие артиллеристы, по-видимому, засекли нас и вели пристрелку. Находиться на дамбе было небезопасно – нас брали в вилку разрывов. Но и уходить не позволяло достоинство командира.

Обстановку разрядил адъютант Бакланова. От имени комкора он попросил уйти всех за дамбу, передал приглашение прибыть к нему на завтрак.

– Причина веская и своевременная, – слышу голос одного из офицеров КП, – без завтрака воевать нельзя.

Приказал спуститься всем вниз, из поля видимости противника. Сам отправился к комкору.

Бакланов встретил меня сердитым выговором:

– Ну что вы все вылезли наверх дамбы и маячите там? Из-за тебя мы остались без завтрака. Кухня разбита, повар ранен. Придется завтракать консервами.

– Прощу извинить! Но уж очень удобно наблюдать с дамбы за воздухом.

Завтрак прошел без горячей пищи и в этом была моя вина.

С КП командарма сообщили, что туда доставили сбитых фашистских летчиков, и просили приехать на их допрос. Я тут же выехал. Важно было услышать мнение противника о наших действиях, получить новые сведения о воздушной группировке врага. Первым привели летчика со сбитого «Фокке-Вульф-190». Он сразу же заявил, что давать показания не будет, мотивировал это тем, что является членом фашистской партии с начала тридцатых годов. Это был матерый враг, убежденный нацист.

Затем ввели майора, командира группы бомбардировщиков. Он охотно давал исчерпывающие ответы на вопросы, сообщил ряд важных и интересных сведений. Оказалось, что он и другие летчики группы бомбардировщиков были инструкторами авиашколы в Брно. Учебное заведение, как и другие, расформировали и всех пилотов направили в боевые летные части, а технический состав – в пехотные войска. Этот боевой вылет для него был первым и последним. Он откровенно жаловался на нехватку летного состава, особенно опытных летчиков, имеющих боевой налет. Это было приятное для нас известие. Наши летчики в тяжелых схватках в прошедшие годы войны выбили опытный летный состав противника. Теперь фашистское командование противопоставляет нам необстрелянных малоопытных летчиков. Неужели фашисты думают, что еще сумеют спасти положение? Или же это агония умирающего зверя... Теперь мы – хозяйева в воздухе!

Командующий воздушной армией сообщил мне о подготовке в начале февраля к Нижне-Силезской операции. Ставилась задача окружить Бреслау, крупный город и промышленный центр. Исходя из этого, боевые действия нашей дивизии должны переместиться севернее. Базирование полков в Ченстохове из-за большого расстояния от предполагаемого района действий не позволяли эффективно использовать истребителей в предстоящей операции. Надо было немедленно искать аэродромы ближе к Одеру. По разведкарте я выбрал аэродром с бетонной полосой Альтдорф, в районе небольшого городка Крейцбурга и решил лично его осмотреть.

Под вечер, после окончания патрулирования наших групп над плацдармом, я выехал на Альтдорф. В сумерках мы не встретили ни одной автомашины. Подъехали к асфальтированной дороге. Поперек нее и вправо хорошо видны следы на глине от проезжавших автомашин. Влево, куда лежал наш путь, асфальт был чистый.

– Василь, поворачивай влево, – посмотрев на карту, говорю своему шоферу, бывалому старшине, ранее возившему Красовского.

– Товарищ командир, нельзя туда. Асфальт, как зеркало, нет следов от машин. Видимо, дорога заминирована. Взорвемся!

Доводы веские, но и плутать сейчас, в сумерках, искать в лесу село Альтдорф, времени нет. А скоро наступит темнота. Между тем дорога ведет к нужному нам населенному пункту. Еще раз осмотрел полотно асфальта – ничего подозрительного.

– Рискнем, Василь! Бог не выдаст – свинья не съест. Поехали!

Вскоре дорога пошла через лес. Он закрыл обзор. Чувствуешь себя напряженно. Поворот вправо – и перед нами в полсотне метров на дороге и сбоку ее показалась большая группа немецких солдат, с автоматами и пулеметами.

– Василь, полный газ! Жми! – крикнул я водителю, а сам пытаюсь вытащить пистолет из кобуры под меховыми летными брюками.

Немцы расступились на дороге, и мы пронеслись в двух метрах от них. Жду автоматные очереди в спину... Через сто метров поворот дороги вправо, и группа противника осталась позади, скрытая сосенками.

– Счастливая у нас машина, – промолвил наконец водитель. Он вытер пот со лба, потянулся к фляге с водой. А сам ни на секунду не ослаблял внимания, следя за дорогой.

«Почему они не стреляли? Приняли за своих, не успели разглядеть...» – думал я. Да, счастливо ушли от смертельной опасности.

Через несколько километров въехали в Альтдорф. Он словно вымер. Ни одной живой души. В окнах не видно света. Вскоре в одном из домов заметили тускло мерцающее окно. Из трубы шел дым.

– Василь, подъезжай к дому. Кто-то там есть.

Наученный горьким опытом, я засунул пистолет под ремень брюк и вошел в дом. У печурки сидел старый немец.

– Добрый вечер! – произнес я по-немецки. От моего голоса старик в испуге вскочил и стал по стойке «смирно». Стараюсь выяснить местонахождение аэродрома. Использую весь запас немецких слов. С трудом поняв меня, старик показал рукой в сторону, что-то стал объяснять. Чтобы не плутать в темноте, я попросил его сесть в машину, провести нас.

Немного проехав по лесу, мы оказались на аэродроме. С первого взгляда он разочаровал меня – никакой бетонной полосы не было. Грунтовое летное поле. На краю его, у леса, лежало несколько обгоревших «фоккеров», сожженных, видимо, при отступлении.

– Товарищ командир, не надо ездить по летному полю. Может, оно заминировано, – взмолился шофер.

– Поехали вдоль полосы, а потом по стоянкам! – настоял я на своем. После пережитого на дороге казалось, что все страшное позади. Осмотрели летное поле. Потом подвезли старика к дому. Надо возвращаться. Выехали на шоссе, ведущее в Ченстохов.

– Василь, держи скорость! Если наскочим на кого-либо, то она нас спасет. Жми, но только не загони мотор, а то придется ночевать в этих лесах.

В час ночи добрались до дивизии. Поездка была рискованной, но крайне необходимой. Начальнику штаба Абрамовичу я дал подробные указания: с утра направить передовые команды аэродромного батальона, подготовить полки и штаб дивизии к перебазированию в Альтдорф. Предупредил о блуждающих группах противника.

Проспал до рассвета как убитый и утром выехал на КП. По пути решил снова заехать на аэродром, чтобы еще раз рассмотреть его в светлое время. Дальше мы поехали по дороге, на которой произошла встреча с гитлеровцами. Увидели три сожженные грузовые автомашины, убитых и полураздетых бойцов. По-видимому, они наткнулись на эту группу после нас...

– Не повезло нашим солдатам, Василь!

– Вот видите, товарищ полковник, и мы могли так же лежать убитыми из-за вашего несогласия с моими советами, – грустно проговорил Василий, объезжая убитых.

– Да, Василь! Видимо, нас спасла здесь, как и в воздушных боях, скорость. Мы так внезапно выскочили, так быстро проскочили, что от неожиданности они ничего не поняли.

Через несколько дней полки начали боевую работу с аэродрома Альтдорф. Первой вылетела с него группа Дольникова. Патрулируя четверкой над переправами через Одер, Дольников получил предупреждение с пункта наведения:

– С юго-запада на подходе группа противника. Не допускайте ее к переправам!

Вскоре летчики группы обнаружили идущую на них шестерку «Фокке-Вульф-190». Дольников приказал второй паре набрать высоту, а своей пошел в лобовую атаку. Противник не принял ее и стал уходить вверх. Дольников успел обстрелять ведущего и сбил его. Второго «фоккера» подожгла находившаяся выше пара Синютина.

В ходе боя Дольников расстрелял еще одного «фоккера». Остальные вражеские истребители поспешно, форсируя моторы, вышли из боя, ушли со снижением в западном направлении.

Подобных боев с небольшими группами «Фокке-Вульф-190» наши истребители провели немало, несмотря на сложные метеоусловия начала февраля. Мы потерь не имели. Лишь однажды из-за своей оплошности едва не погиб молодой летчик. Произошло это западнее Одера. В ходе боя он оторвался от своей группы. Не имея навыков пилотирования в сложных метеоусловиях, растерялся и, оказавшись один, пытался взять курс на аэродром, но потерял ориентировку. Внизу заметил поле около населенного пункта и решил сесть. Думал, что находится уже на освобожденной территории. Посадку совершил удачно. Видит, к нему бежит девушка. Открыл кабину, слышит ее крик:

– Куда вы сели!? Здесь немцы! Улетайте скорее, а то они вас схватят!

– А кто ты такая и как здесь оказалась?

– Я принудительно вывезена немцами в Германию, работаю у помещика. Улетайте скорее! Вон уже солдаты бегут сюда!

У летчика хватило решимости оценить обстановку, успел даже спросить у девушки название населенного пункта. Лишь после этого летчик дал газ и взлетел над головами подбегавших солдат.

В те дни большая нагрузка легла на бомбардировщиков и штурмовиков. Они смело и решительно наносили удары в пекле зенитного огня. В таких условиях погиб один из наиболее талантливых летчиков бомбардировочной авиации, командир корпуса пикировщиков Пе-2 генерал И. С. Полбин.

В тот день он повел большую группу для нанесения бомбового удара по военному объекту в Бреслау. Летчики точно вышли на цель. Группа бомбардировщиков попала под сильный зенитный огонь. Но Иван Семенович Полбин, подавая пример летчикам всей группы, как всегда хладнокровно и уверенно вел себя в этих сложных условиях. Но вот зенитный снаряд разорвался в кабине пикирующего бомбардировщика командира корпуса. Из падающего горящего Пе-2 выбросился с парашютом лишь стрелок-радист. Полбин и его штурман, по-видимому, получившие тяжелые ранения, самолет не покинули и упали вместе с ним в воды Одера. Гибель отважного авиационного командира, дважды Героя Советского

Союза Ивана Семеновича Полбина была тяжелой утратой для Военно-Воздушных Сил. Все мы с горечью переживали эту потерю.

Улучшение погоды в феврале принесло новью трудности в нашей работе. Боевые действия все более сдерживала начавшаяся предвесенняя распутица. Грунтовая полоса обеспечивала безопасность взлета и посадки лишь по утрам, после ночных заморозков. К середине дня становилось теплее, почва оттаивала, затрудняла взлет и посадку. Самолеты на разбеге с трудом отрывались от вязкой земли в конце полосы и на пределе перетягивали лес на границе аэродрома. На посадке колеса зарывались в грунт. Произошло несколько поломок шасси. Могло быть капотирование самолетов, поломки винтов. Пришлось, как всегда в трудных условиях, выпускать на боевые задания только опытных летчиков. Мы в штабе ломали голову: что делать. Понимали, что весенняя оттепель грозит полностью закрыть боевую работу. А допустить этого было нельзя. Требовалось немедленно перелететь на новые бетонные аэродромы, имеющие полосы.

При встрече с С. А. Красовским я попросил у него разрешения перегнать полки на захваченный аэродром в Оппельне, с бетонной полосой. Получил отказ и новую задачу. Дивизия перенацеливалась на прикрытие танковой армии генерала П. С. Рыбалко, действующей на правом крыле фронта. Аэродром базирования – Аслау, западнее Легницы. Нам предстояло первым в воздушной армии выполнить бросок за Одер.

Были немедленно высланы передовые команды от батальона аэродромного обслуживания, от полков и штаба дивизии. Через два дня пришло краткое сообщение о прибытии в Аслау наших групп.

Вылетаю парой на боевых самолетах, чтобы осмотреть состояние аэродрома и решить вопрос о перебазировании полков. Под нами Аслау. Связываюсь по радио с передовой командой. Вдруг слышу предупреждение:

– «Сотый», грунтовая полоса раскисла, непригодна для посадки. Бетонной полосы здесь нет.

Вот тебе и новость. Мысли забились, как в лихорадке. Что делать? Возвращаться обратно? Впереди никаких перспектив – весна придавит нас к земле. Надо искать выход, и искать его не где-нибудь, а именно здесь.

Хорошо, что в полете внимательно наблюдал не только за воздухом, но и за землей. Решаю сесть на пролегающую рядом с аэродромом двухполосную автостраду, точнее на одну из ее полос. Захожу на посадку. Подо мной узенькая лента бетона шириной не более девяти метров. Размах же крыльев самолета двенадцать метров и разнос шасси – четыре. Рискованно, но садиться надо.

А на автостраде – автомашины. Хотя и редко, но идут. Это заставило меня три раза уйти на второй круг. На четвертом заходе разрыв между автомашинами обеспечил безопасный пробег после посадки. Приземляюсь и своим самолетом закрываю проезд.

Запрашиваю напарника:

– Голубев, садиться можно. Справишься?

– Захожу на посадку! – отвечает уверенно. И действительно, сел он удачно.

За нашей посадкой наблюдали офицеры, прибывшие с передовой командой. Вскоре подошла автомашина и я поехал осматривать аэродром. Грунтовая полоса была в плохом состоянии. Тщательно обсудил обстановку и принял решение: полки посадить на автостраду. Это было не просто – могли быть серьезные поломки самолетов. Однако другого выхода не было, надо рисковать. Разумный риск – спутник победы. И в будущем он себя оправдал. Мы успешно прикрывали с воздуха танковую армию генерала Рыбалко, не раз спасали танкистов от штурмовок «фоккеров».

Сразу же закипела работа. Воины батальона сделали объездную дорогу вокруг нового аэродрома, притащили большие транспортные планеры, устроили из них баррикады под пересекающими мостами на концах нашей импровизированной взлетно-посадочной полосы. С внешних сторон баррикад поставили на всякий случай щиты с надписью «мины».

С утра следующего дня начался перелет на автостраду в Аслау. Шли поэскадрильно.

Садись летчики на девятиметровую полосу. Среднюю грунтовую часть автострады, разделяющую бетонные полосы, только начали заделывать битым кирпичом от взорванных зданий на аэродроме.

Посадкой руководил сам, по радио. Подсказывал летчикам:

– Спокойно заходи! Садись точно на середину полосы и выдержи направление без резкой работы тормозами... Молодец. Отлично сел. Перед мостом сруливай вправо по бетонной дороге.

К середине дня более ста двадцати самолетов сели на дорогу. Ни одного ухода на второй круг, ни одной грубой посадки и поломки. Думаю, что в истории авиации еще не было случая посадки боевых самолетов на дорогу шириной девять метров. А здесь села целая дивизия. Это диктовалось боевой обстановкой. Летчики понимали это и действовали умело и хладнокровно. Такая посадка способствовала привитию смелости летному составу. Смелость, мастерство и риск – черты характера, присущие настоящему истребителю. Уверенное перебазирование на этот «аэродром» показало наличие этих качеств у летного состава нашей дивизии. Я верил, что с такими летчиками можно творить чудеса.

Во второй половине февраля сложилось трудное положение на правом крыле нашего фронта. Танковая армия П. С. Рыбалко к этому времени была уже значительно ослаблена в предыдущих жестоких боях. Предпринятое наступление для выхода к реке Нейсе и захвата городов Лаубан и Герлиц развивалось медленно. Противник перебросил в этот район крупные резервы, активно поддержанные авиацией. Он сорвал наступление, нанес удар северо-восточное Лаубана, обходя с востока втянутые в бои корпуса танковой армии. Создалась угроза их окружения.

В тяжелых оборонительных боях танкисты и соединения общевойсковой армии генерала К. А. Коротеева совместными усилиями отражали удар вражеских танковых дивизий. Полки воздушной армии, базируясь на раскисших аэродромах восточнее Одера на большом удалении от района боев, не могли оказать действенную помощь наземным войскам. Перелет нашей дивизии на автостраду оказался кстати. Находясь недалеко от Лаубана, мы могли надежно прикрыть с воздуха соединения Рыбалко и Коротеева. В этих условиях на наше соединение ложилась важная и ответственная задача.

Летчики хорошо понимали это. В воздухе они действовали смело и решительно. Первые вылеты принесли первые победы.

Четверка Сухова, патрулируя в районе боев, была наведена на «Фокке-Вульф-189». Он вел разведку и корректировку огня своей артиллерии.

– Сухов, западнее вас на высоте более тысячи метров «рама», – последовал приказ с командного пункта.

– Вижу! Атакую! – сразу же отреагировал командир группы. Спикировав, он с короткой дистанции открыл огонь.

«Рама» от разрывов снарядов развалилась в воздухе. Через некоторое время к району патрулирования подошел второй «Фокке-Вульф-189» в сопровождении четверки «мессершмиттов». С КП дали новый сигнал:

– Сухов, на подходе выше вас «рама» с «мессерами». Не упустите!

На командном пункте и в воздухе понимали, что противнику позарез нужны данные о передвижении наших танковых колонн в этом районе. Важно было сорвать разведку.

Боевым разворотом Сухов выходит снизу и в упор расстреливает «раму». А его ведомый Кутищев сбивает ведущего Me-109, попытавшегося атаковать Сухова. Остальные «мессершмитты» спасаются бегством.

В этом вылете Сухов пополнил свой счет сбитых «Фокке-Вульф-189», а также подтвердил славу лучшего специалиста по уничтожению воздушных разведчиков. Все мы знали, что первую «раму» он сбил почти два года назад в боях под Мелитополем.

Группы истребителей, вылетавшие на патрулирование в тот день, провели ряд воздушных боев с группами «Фокке-Вульф-190», которые пытались штурмовать наши войска. Летчики сорвали попытки противника нанести прицельные удары по советским

наземным частям. Уже под вечер на патрулирование вновь вышла четверка Сухова. В районе Лаубана его группа с КП была наведена на воздушную цель. Десятка «фоккеров» пыталась штурмовать наземные части.

– Вижу! Атакую! Кутищев, прикрой! – дал команду Сухов своему ведомому и ринулся вниз.

В прицеле «фоккер», идущий с набором высоты. Очередь из всех точек вооружения – и вражеский самолет, вспыхнув, врезался в землю. Остальные «фоккеры» ушли на бреющем полете. Преследовать их нельзя: на подходе еще две четверки «Фокке-Вульф-190» и пара Ме-109.

Лобовая атака звена Сухова по первой четверке оказалась удачной. Ведущий «фоккер» сорвался горящим факелом к земле. Но и на машине Сухова загорелось крыло. На подбитом самолете опытный летчик пошел на вынужденную посадку. Вдогонку за ним бросилась вторая четверка «фоккеров», не связанная боем. Наши зенитчики, как говорят, не дремали. Они отогнали мощным зенитным огнем из 37-миллиметровых пушек эту группу, прикрыли наш поврежденный истребитель.

Выискивая площадку для вынужденной посадки, Сухов увидел, что на кабрировании огонь в крыле его самолета пропадал, а на снижении снова разгорался. Он воспользовался этим, стал маневрировать. Так дотянул до аэродрома и приземлился на грунтовую полосу.

Первый день боевой работы дивизии с автострады закончился в основном успешно, без потерь с нашей стороны. Однако было все-таки мало сбитых вражеских самолетов. А это значит, завтра они снова будут в воздухе.

Вечером я собрал командиров и начальников штабов полков. Разговор был серьезный, острый. У некоторых руководителей еще осталась привычка посылать на патрулирование мелкие группы истребителей. В боях до Одера и над переправами через него это было еще объяснимо, в какой-то мере оправданно. Тогда, при плохой погоде, нельзя было выполнять боевые задания крупными группами. А сейчас – нормальная погода. Базируемся мы на бетоне, сил вполне достаточно. Тем не менее на патрулирование высылаются, как правило, звенья и шестерки. Они с трудом выполняют боевые задания, часто ведут бои с численно превосходящим противником. В течение всего дня, например, из полка Речкалова, на барражирование уходили только отдельные звенья.

– Требую от всех командиров, – закончил я свой разбор, – посылать на прикрытие войск усиленные патрули в составе одной-двух эскадрилий. На силу надо отвечать силой. Смену производить в районе прикрытия без опоздания. Пропуск «фоккеров» на штурмовку, неоправданные потери своих летчиков буду считать чрезвычайным происшествием, с немедленными и серьезными выводами...

С Абрамовичем продумали меры по усилению контроля за планированием вылетов и организацией боевой работы.

Утром, проверив точность выполнения указаний, я выехал на передовой КП дивизии, развернутый около Бунцлау. В городе заехал к нашему коменданту. Уточнил ряд вопросов, спросил, где находится музей фельдмаршала Михаила Илларионовича Кутузова. Я знал, что гениальный русский полководец во главе русских войск, преследующих армию Наполеона, дошел до Бунцлау. Он скончался в этом городе.

– Фашисты надругались над памятью о Кутузове, – сказал комендант, – музей они ликвидировали.

Офицер проехал со мной к этому зданию. Мы вошли в дом. Ничто здесь уже не напоминало о пребывании М. И. Кутузова. Хорошо, что осталась хоть комната, где прошли последние часы жизни полководца.

Затем мы подъехали к памятнику на окраине Бунцлау. Здесь захоронено сердце нашего великого предка. Отдали сыновью честь Михаилу Илларионовичу Кутузову.

Прибыв на командный пункт, я первым делом отправил распоряжение Абрамовичу о выделении группы солдат и офицеров в распоряжение комендатуры города – комендант просил помочь в восстановлении музея Кутузова. А затем уже приступил к управлению

боевыми действиями.

В тот день боевая работа шла более успешно. Усиленные группы наших истребителей, встречая «фоккеров» на подходе к району прикрытия, наносили чувствительные удары по вражеской авиации. Были полностью исключены удары по наземным частям. Армии генералов Рыбалко и Коротеева успешно разгромили контратакующую группировку противника и отбросили ее за реку Квейс. В воздушных боях в эти дни летчики действовали умело. Но, к сожалению, не избежали и потерь...

Однажды группа командира звена Николая Климова, закончив патрулирование, возвращалась на аэродром. С КП я увидел, что ее догоняет шестерка «мессершмиттов». Они пытаются нанести внезапный удар по шестерке Климова. Немедленно проинформировал Климова по радио, дал команду:

– Быстрый разворот на противника!

Мне было хорошо видно, как наша группа энергично пошла в лобовую атаку. Пять Ме-109 не приняли ее и отвалили в сторону с набором высоты. А шестой – ведущий, упорно шел навстречу. Климов бросил свой самолет на него. В воздухе раздался сильный взрыв от столкновения истребителей. К земле Ме-109 падал, вращаясь листом, с оторванной задней частью фюзеляжа. А рядом с ним кружилась «кобра» с отбитым левым крылом...

– Климов, прыгай! Прыгай! – кричал я в микрофон. Но Климов, по-видимому, потерял сознание от удара при столкновении. Наш самолет упал на окраине Бунцлау. Выполняя свой долг советского воина, Н. Климов таранил бросившего вызов фашистского аса, награжденного Железным крестом.

Похоронили Климова, отважного воздушного бойца, рядом с памятником Кутузову.

Гибель Климова была не единственной потерей. Как-то разгорелся тяжелый бой нашей эскадрильи с большой группой «фоккеров» и «мессершмиттов». Мне пришлось вызвать по радио усиление. Срочно подняли готовую к вылету четверку во главе с командиром эскадрильи Графиным. Через некоторое время слышу его доклад:

– Я – «граф», пришел на работу!

Наши истребители, смело и решительно вступили в бой, сбили несколько вражеских самолетов. Остальные стали уходить на запад. Графин, преследуя удирающего на малой высоте Ме-109, пристроился к нему в хвост и на развороте открыл огонь. В это же время «мессершмитт» обстреляли зенитчики. Пулеметная очередь задела и машину Графина. Сбитые самолеты, вражеский и наш, упали почти рядом.

Когда я подъехал к месту падения, то увидел спорящих зенитчиков. Они доказывали друг другу, кто сбил самолеты, требовали у танкистов подтверждения.

– Что вы спорите?! Вы же обстреляли и свой самолет! Видите, звезды на обломках крыльев, – со злостью оборвал я их спор. Узнал номера частей, чтобы потом принять меры.

Единственная пуля попала нашему летчику в висок. Тяжело было переживать гибель незаурядного офицера. Графин нравился мне своей отчаянностью в боях, способностью выполнить самое опасное задание. Он пользовался большим уважением у летчиков.

Боевая жизнь преподносила самые различные, порой непредвиденные случаи. Выполняя по плану прикрытия наземных частей, заместитель командира полка Андрей Труд со своей группой, не встретив противника в воздухе, решил ради любопытства посмотреть на вражеские танки. Снизился на малую высоту и оказался под сильным зенитным огнем противника. Самолет был серьезно поврежден. Труд все же сумел дотянуть до своих войск. Приземлился он на «живот». Узнав об этом, я немедленно выехал с КП в дивизию.

Андрея Труда встретил уже на аэродроме, куда его привез на мотоцикле танкист. С забинтованной головой, но с видом победителя на лице, он предстал передо мной.

– Товарищ командир дивизии! Капитан Труд произвел вынужденную посадку на подбитом зениткой самолете и прибыл в полк. Самолет сильно поврежден и ремонту не подлежит, – доложил он.

Вижу, улыбается. Такая меня злость взяла.

– Видимо, ждешь, что похвалю за лихое ухарство?! Это не геройство, а дурость! Чуть

не погиб сам, потерял боевой самолет. Зачем тебе надо было снижаться над противником, в зону зениток?

– Захотелось лучше рассмотреть немецкие танки, так сказать, в натуре, ну и снизился...

– За твою глупость строго накажу! – пригрозил я капитану.

Тут уж веселая улыбка исчезла. Лицо стало кислым... «Пусть думает, – решил я, – много в нем еще этой бесшабашной удали...»

Все эти случаи наводили на грустные размышления. Требовалось выработать меры, чтобы устранить появившееся у летного состава этокое легковесное отношение к противнику на пороге нашей победы, в какой-то сотне километров от Берлина.

Этим проблемам я и посвятил очередное совещание с командирами и политработниками. Провел ряд серьезных мер и наш политический отдел. Мы все понимали, что нельзя ни на секунду терять бдительность, настороженность в действиях. Старались, чтобы эти чувства испытывал каждый летчик, действовал решительно и осмотрительно, разумно и дерзко. Я был уверен, что только сочетание таких качеств и рождает настоящего воина, с горячим сердцем и твердыми руками, трезвым умом.

Вот ведь парадокс. Летчики, познав себя в бою, стали действовать смелее. Появилась разумная дерзость, безграничная уверенность в себе, в друзьях, в технике. Они смело шли в атаку на противника, навязывали свою волю. Эта уверенность сказалась и на внешнем облике пилота. Спокойное достоинство воздушного бойца, способного выполнять любое задание, придало благородство внешним чертам, всему облику нашего летчика.

И в то же время нет-нет да и промелькнет этакая бесшабашность, ненужная лихость в бою, порой какая-то ребячливость. Каждый такой срыв – это жертвы, потеря техники.

Вскоре наступило короткое затишье. В свободное от боевых вылетов время летно-технический состав полков выехал в музей Кутузова. Работники комендатуры уже много сделали, чтобы восстановить его. В комнате, где умер полководец, стояла старинная железная кровать, простая мебель и стенды с книгами, посвященными боевой деятельности Михаила Илларионовича. Все было до предела скромно. Кутузов не любил роскоши, тем более в условиях боевой обстановки.

В один из мартовских дней состоялся митинг у памятника Кутузову. Во время возложения венков над памятником на малой высоте прошла эскадрилья наших истребителей под командованием Трофимова. Она салютовала стрельбой из пушек и пулеметов в честь наших великих предков. Мы отдавали дань уважения патриотизму и отваге русских богатырей. С боями прошли они по этой дороге. По ней идем и мы, их потомки, идем к Берлину.

Понесся значительные потери в воздушных боях в конце февраля и в начале марта, фашистское командование авиационной группировки, действовавшей против войск правого крыла фронта, не смирилось с поражением. Оно предприняло все меры, чтобы обнаружить нашу дивизию и расплатиться хотя бы на земле. Мы понимали, что это стремление особенно выросло после нашего удара по вражескому аэродрому. А произошло это так...

В одном из вылетов восьмерка под командованием Ивана Бабака зашла в тыл обороны противника и нанесла удар по колонне автомашин. При возвращении домой летчики обнаружили среди лесного массива вражеский аэродром с большим количеством истребителей, транспортных самолетов Ю-52 и «Фокке-Вульф-189». Нанести удар по нему было нечем – боеприпасы были израсходованы при штурмовке.

После возвращения Бабак сразу же доложил об аэродроме. Тут же была создана группа для удара по вражеским самолетам в составе четырех звеньев, продумана тактика действий. Решали все оперативно, но тщательно. И это обеспечило успех операции. Зайдя с запада, группа внезапно выскочила на аэродром. Вышедшее вперед звено Бондаренко стремительно атаковало и сбilo двух патрулирующих Ме-109 и одного из взлетевшей пары. Другое звено обрушило свой огонь по зениткам и подавило их. Восьмерка под командованием Ивана Бабака, став в круг, последовательно заходила в атаку, расстреливала самолеты на стоянках. Прикрывающее сверху звено обнаружило подлетающего к аэродрому Ю-52 и короткой

атакой сожгло его. Расстреляв весь боекомплект, группа Бабака без потерь возвратилась домой. На вражеском аэродроме сгорело более десяти машин, была повреждена полоса, строения.

А вскоре мне доложили, что задержан диверсант недалеко от аэродрома. Было выброшено несколько парашютистов, а взяли одного. Он не скрывал, да это было и так ясно, что ведется поиск нашего аэродрома. Фашистские летчики, конечно, никак не ожидали, что мы летаем с автостреды в районе Аслау.

Учитывая все это, стали еще лучше маскировать самолеты на стоянках, укрывали их в сосняке вдоль дороги, использовали большой ангар на летном поле. Однако не всех коснулись эти заботы. Личный состав зенитной батареи, приданной нам для прикрытия аэродрома, проявил беспечность. Это привело к обнаружению нашего места базирования и последующим налетам вражеской авиации.

Однажды, подъезжая из штаба дивизии к аэродрому, увидел идущего с запада на высоте двухсот метров двухмоторного разведчика Me-210. Находившиеся в землянке зенитчики проворонили его. Они открыли огонь в хвост уходящему на восток разведчику и, конечно, не сбили. А в это время на бетонной площадке, у ангара заправлялась прилетевшая с боевого задания группа самолетов. Можно было предполагать, что Me-210 обнаружил наше базирование.

Пришлось серьезно поговорить с зенитчиками и приказать им посменно, нарядами, сидеть за штурвалами пушек с раннего утра и до позднего вечера. С полками отработали график дежурства пар и звеньев в воздухе, над аэродромом.

Дня через три над автострадой на малой высоте снова пролетал разведчик Me-210. Но теперь он шел с востока. На этот раз зенитчики бдительно несли дежурство, своевременно открыли огонь и поразили вражеский самолет. Он упал на поле, недалеко от аэродрома, и сгорел вместе с экипажем.

Через несколько дней аэродром атаковала восьмерка «Фокке-Вульф-190». Группа выскочила в разрыв облачности и сбросила кассетные осколочные бомбы. По радио на противника сразу же была наведена пара истребителей. Она как раз совершала тренировочный полет. Летчики успели догнать уходящую вражескую группу и подбили один «фоккер».

От сброшенных бомб наши самолеты не пострадали. Но под взрывы попал командир эскадрильи Вениамин Цветков. Во время бомбежки он бросился к самолету, чтобы взлететь и отразить удар «фоккеров». Крупный осколок вонзился ему в спину, нанес смертельную рану. Врачи не успели довести его живым до лазарета. Похоронили мы В. Цветкова в Легнице, на польской земле, за освобождение которой он провел много боев.

Когда мне сообщили об этом ударе по аэродрому, первое, что я спросил: «А где были дежурные истребители?» Выяснилось, что командование 16-го гвардейского полка не выполнило установленный график дежурства над аэродромом. Считая это напрасной тратой сил, не подняло заранее, по расписанию, звено на барражирование. Это было грубое нарушение. Будь звено в воздухе, налет удалось бы отразить еще на подходе вражеских самолетов к аэродрому. За неисполнительность и другие нарушения командира 16-го авиаполка вскоре перевели на должность инспектора в корпус, не связанную с руководством личным составом.

Вот ведь как бывает. Приобрел летчик боевой опыт, освоил технику, научился вести воздушный бой. Лично в воздушном поединке действует уверенно. На счету не один десяток сбитых вражеских машин. Отмечен за это наградами. А командирские качества невысокие, как руководитель – слаб. По-видимому, чтобы выковать, воспитать в себе эти качества, мало быть только храбрым и умелым воздушным бойцом. Надо развивать ответственность за подчиненных, строго спрашивать и быть требовательным в первую очередь к себе. Глубоко и самокритично оценивать свои действия. Развивать в себе стремление к анализу событий, стремиться предвидеть их.

Командиру дано много прав, а еще больше с него спрашивают. И чем выше он по

должности, тем объемнее его ответственность. А в боевых условиях особенно, ведь речь идет о жизни и смерти, о победе и поражении.

Выполняя боевые задачи, тренируясь в бомбометании и стрельбе на полигоне, мы ожидали новых налетов на аэродром. Постоянно держали в воздухе звено или пару. Приняли меры и другого порядка. На полигоне создали ложный аэродром, разместив там немецкие транспортные планеры. Все это помогло.

Через несколько дней после первого налета над аэродромом вновь появилась группа «Фокке-Вульф-190». Применяв тот же метод нападения, «фоккеры» выскочили в «окно» облаков и сбросили бомбы по планерам на нашем полигоне. Ни одна бомба не упала на аэродром и автостраду, по которой выдвигались к фронту войска 2-й армии Войска Польского.

Барражирующее в воздухе звено истребителей незамедлительно атаковало вражескую группу и сразу же сбило двух «фоккеров». Остальные, не принимая боя, скрылись в облаках.

Сбитые немецкие летчики опускались на парашютах на автостраду, в расположение польской колонны. Я вскочил в автомашину, подъехал к месту приземления парашютистов. Вижу, лежит на автостраде гитлеровский летчик в окружении польских солдат.

– Кто его прикончил?

– Сам убился! Раненым спустился на парашюте на автомашину, а оттуда упал на асфальт и разбил голову, – объяснил один из польских солдат.

– А где второй парашютист?

– В штабной машине, на допросе.

С командиром польской части договорился сразу же:

– Прошу передать летчика нам. Мы его сбили, нам его данные очень важны...

В штабе дивизии пленный сообщил, что он с того самого аэродрома, который штурмовала группа Бабака. Прилетели отомстить за сбитые и сожженные самолеты, за потерянных летчиков.

– Почему же сбросили бомбы по планерам на поле, рядом с аэродромом? – спросил я у пленного.

– Нам показалось, что эти самолеты и отбомбились по нам, а штурмовать взлетную полосу аэродрома не дали ваши летчики, находившиеся в воздухе.

Было, конечно, приятно, что наши маскировочные меры и дежурство над аэродромом в воздухе сорвали планы фашистского командования, спасли боевые самолеты и личный состав. От патрулирования над аэродромом мы не отказались и в дальнейшем, даже с получением новой, дополнительной задачи. А она была непростой.

Нам сообщили о том, что, по разведанным, в Лаубан собирается выехать группа немецких кинорепортеров под руководством самого Геббельса. Они решили отснять разрушения в городе и сделать хроникальный фильм под названием «Зверства Красной Армии». Готовилась лживая агитка для поднятия духа немецких солдат и устрашения населения Германии. Нам приказали следить за дорогами на Герлиц и Лаубан, расстреливать все проходящие там автомобили. Мне, правда, не верилось, что киногруппа поедет днем, в зоне действий нашей авиации. Но приказ дан и его надо выполнять.

Ежедневно пары или звенья вылетали на «свободную охоту» за машинами, особенно за легковыми.

Назначенный недавно командиром 16-го полка Иван Бабак также пошел в такой полет. По-видимому, решил показать летному составу, что будет наравне со всеми ходить на любые задания. Приехав на аэродром и встретив начальника штаба полка Датского, я спросил:

– Где командир?

– Он улетел парой на «свободную охоту». Я советовал спросить разрешения у вас, но он спешил.

– С кем улетел?

– С молодым летчиком, Козловым.

Странный выбор для такого сложного вида боевой деятельности. Я остался на КП

ждать возвращения Бабака. Через полчаса на автостраде произвел посадку Козлов. От него мы узнали подробности случившейся беды.

Не встретив на дороге легковых машин, пара начала штурмовать обнаруженный железнодорожный эшелон и попала под зенитный огонь. Самолет Бабака загорелся. Не дотянув до переднего края обороны наших войск, Бабак, очевидно, не выдержал ворвавшегося в кабину огня, выбросился с парашютом и был схвачен фашистскими солдатами.

В район предполагаемого его приземления тут же выслали последовательно два звена. Еще теплилась надежда на спасение. Но все было напрасным – Иван Бабак уже был в плену.

Потеря смелого и грамотного летчика, Героя Советского Союза, имевшего на личном счету более тридцати сбитых самолетов, отозвалась тяжелой психологической травмой. Больно было на финише войны нести такие потери. В страшных фашистских лагерях его ждали жестокие испытания.

В Москве стало известно об опыте боевой работы с автострады. К нам прибыла киногруппа для съемки хроникального кинофильма «Необычайный аэродром». Работала киногруппа в поте лица. Сняли наиболее отличившихся летчиков и техников, взлеты и посадки с автострады, вылеты на боевые задания, бытовые сцены. Потом «киношники», так их звали за глаза, попросили меня организовать съемку «настоящего» воздушного боя. Вначале я отказал им.

Сейчас затишье в действиях. Воздушные бои бывают редко, в хорошую погоду. А сегодня, при таких метеоусловиях, противник не появится над линией фронта. Пустая трата времени.

И вдруг, вопреки моим предсказаниям, с запада, вдоль автострады, над нами пронеслась четверка «Фокке-Вульф-190» с подвешенными под крыльями бомбами.

– Быстрее снимайте их! – крикнул я операторам, а сам бросился на КП полка Боброва. Его истребители дежурили по графику в этот день.

Навстречу мне с КП выскочил командир полка. В это же время над нами разворачивалась дежурная пара.

– Кто взлетел? – спросил Боброва.

– Луканцев и Гольберг. Они дежурили в самолетах.

– Гольберг? Но он же совсем молодой летчик и не имеет ни одного сбитого самолета. Зря назначили дежурить его в такую погоду.

– Справятся, товарищ командир дивизии. Луканцев имеет пять побед, – успокоил меня Бобров.

Напряженно смотрел я в направлении Легницы, где скрылись в дымке «фоккеры» и наша пара. На душе было беспокойно. Четыре истребителя противника, а наших только двое и один из них малоопытный молодой летчик.

Вскоре километрах в десяти восточнее послышался надсадный гул моторов и залпы пушечного и пулеметного огня. В дымке не было видно боя, но взрыв и взметнувшийся столб дыма правее автострады в лесу подсказали о падении сбитого самолета. Через секунды поднялся второй столб дыма, уже левее автострады. В облаках над нами послышался затихающий гул моторов уходящих на запад самолетов. Беспокойство усилилось. Неужели сбили наших?..

Я уже был готов обрушиться на Боброва, как из дымки вынырнула пара и пошла на посадку. Все напряжение сразу спало. А работники киногруппы заторопились к машине...

– Поехали быстрее туда, где упали самолеты противника!

Их можно было понять. Для съемок не хватало сбитых вражеских машин, а тут на земле сразу две. В течение получаса были отсняты кинокадры горящего «фоккера», упавшего на окраине населенного пункта, в котором располагался штаб генерала Рыбалко, опрошены танкисты, очевидцы боя. Забрав в особом отделе танковой армии пленного летчика, все, довольные, вернулись в штаб дивизии.

Луканцев и Гольберг доложили, как проходила схватка. Встретив возвращавшуюся от

Легницы группу противника, они завязали с ней бой на вираже под нижним краем облачности. Луканцев напал на заднего четверки «фоккеров» и сбил его первой очередью. Тот вместе с летчиком упал в лес и взорвался. В это время к Луканцеву пытался пристроиться в хвост ведущий вражеской группы. Но Гольберг действовал решительно. Он прошил его очередью из пушек, отбил хвостовое оперение у «фоккера». Фашистский летчик все же успел на высоте двести метров выброситься из падающего самолета, спустился на парашюте прямо к нашим танкистам.

На допросе пленный подробно давал ответы на все вопросы. Я спросил его через переводчика:

– Кто вы по должности и какова была задача в этом полете?

– Я командир авиагруппы, или, по-вашему, командир полка. Мою авиагруппу на днях перебросили с западного фронта на восточный и поставили задачу: найти на автостраде ваш секретный аэродром и нанести по нему удар. Аэродром мы не обнаружили, а встретились с вашими асами, и они сбили меня и еще один наш самолет.

– За что вы награждены Железным крестом?

– На западном фронте я сбил девять американских «летающих крепостей» – Б-17.

Пленный подтвердил доходившие до нас сообщения о переброске фашистским командованием наземных войск и авиации с западного фронта на наш, восточный. Фашистские главари, чувствуя свою гибель, метались, как обреченные, стремясь продлить свое существование. Они были охвачены паническим страхом перед наступлением Советской Армии.

Киногруппа, успешно закончив съемки фильма, убыла в Москву. Полки продолжали выполнять боевые задачи и настойчиво готовились к предстоящему наступлению. В то же время мы не снижали бдительности, были готовы отразить новые налеты на наш аэродром. Пришлось ввести усиленное дежурство.

Однажды с помощью радиолокатора обнаружили группу вражеских самолетов, идущую курсом на наш аэродром. Тут же последовала команда поднять на перехват дежурные истребители. Звено под командованием штурмана 100-го полка Михаила Петрова без промедления взлетело.

Километрах в тридцати западнее Аслау звено встретило странную группу самолетов противника, вызвавшую у наших летчиков удивление. Сопровождаемый восьмеркой истребителей, летел бомбардировщик Ю-88, а на нем сверху сидел «фоккер». Позднее мы узнали, что это была своеобразная «новинка» фашистской авиации: «юнкере», начиненный взрывчаткой, и закрепленный на нем истребитель с летчиком, управляющим полетом самолета-бомбы.

Советские летчики быстро сориентировались в обстановке. Петров дал команду второй своей паре:

– Синюта, атакуй истребителей сопровождения! Я атакую «юнкерса»!

Летчик «фоккера», увидя заходящего для атаки Петрова, перевел Ю-88 в пикирование и отцепился. Но тут же попал под атаку Петрова и был сбит. «Юнкере» врезался в землю около автострады. Взрыв был такой мощный, что поднял вверх тучу земли, образовав внушительную воронку. Вражеские истребители сопровождения, потеряв еще один самолет, не приняли боя и поспешно ушли в западном направлении.

Эта попытка налета на наш аэродром была последней. Все они были сорваны. Вражеская авиация потеряла восемь самолетов и десять летчиков. В нашей дивизии потерь не было.

В начале апреля меня вызвал генерал Красовский.

– В штабе ВВС начинается отработка планов использования авиации в Берлинской операции. Хочу, чтобы вы полетели со мной как консультант по истребительной авиации.

– Благодарю вас, товарищ командующий, за доверие. Лететь готов!

По пути в Москву мы прошли над Варшавой. Столица Польши лежала в развалинах, не было видно ни одного целого здания. На языке вертелись проклятия фашистским извергам.

Такой осталась в моей памяти Варшава на долгие годы.

На совещании командования ВВС мне пришлось побыть лишь один день, когда обсуждались принципы применения истребительной авиации в предстоящей наступательной операции. Красовскому надо было задержаться в Москве. Командарм разрешил мне слетать на один день в Новосибирск.

Всего день носил на руках дочурку, впервые испытывая отцовскую радость. Как не хотелось расставаться с ней, с Марией и матерью. Но шла еще война и надо было добывать фашистов. Спецрейсом на Ли-2 я без задержки вернулся в Москву.

Прилетели на фронт на аэродром Оппельн. Было чему здесь удивиться. Сотни самолетов всех типов, непрерывно, мешая друг другу, взлетали на боевые задания, торопливо садились. Своим коллегам по должности, Горегляду и Крюкову, в свое время я предложил подходящие полосы на автостраде. Но они моему примеру не последовали, мотивируя тем, что весенняя распутица кончается. Наверное, были правы. Апрель брал свое. Грунтовые аэродромы быстро подсыхали, обеспечивая работу с них как истребительным частям, так и бомбардировочной авиации.

А на земле ускоренно шло сосредоточение войск. Для обеспечения их выдвижения нам пришлось открыть автостраду, а самим перейти на подсохший аэродром Аслау. Беспрерывно днем и ночью двигались по автостраде колонны частей, автомашины с боеприпасами и горючим, артиллерийские и танковые соединения.

Огромные силы накапливались для мощного всепокрушающего удара по противнику на Нейсе и Шпрее. В эти дни, прикрывая районы сосредоточения войск фронта, мы видели с воздуха забитые частями села и лесные массивы. Душа радовалась от сознания нашей силы на финише войны.

Сомнений, что вражеская оборона будет сокрушена, не было, хотя враг не пожалел труда на ее укрепление. Он сосредоточил большую группировку, чтобы если не сорвать, то хотя бы задержать захват Берлина. Мы понимали, что последняя битва будет жестокой. Фашистские главари пойдут на любые жертвы, чтобы оттянуть час возмездия за кровь и слезы миллионов советских людей, за разрушенные города и села.

Накануне наступления наше соединение в полном составе перебазировалось к реке Нейсе на полевою площадку у поселка Бурау. В полках и в штабе дивизии прошли партийные и комсомольские собрания. На них воины обсудили свои задачи на предстоящий период. С нетерпением ждали мы время «Ч» и были готовы к выполнению боевых задач, поставленных командующим воздушной армией генералом Красовским.

Победа!

Раннее утро 16 апреля. Летно-технический состав, собравшись поэкипажно на стоянках самолетов, ждет команды на вылет. Стоит настороженная тишина. Все молча прислушиваются, с нетерпением поглядывают на запад: вот-вот должен начаться последний штурм. Впереди – Берлин.

Вдруг воздух вздрогнул от залпа тысяч орудий, от разрывов снарядов и мин. Этот оглушающий гул предвещал, как всегда, начало наступательной операции. Тишины как не бывало, а с ней ушла и напряженность ожидания боя. Послышались восклицания среди летчиков:

– Вот дают артиллеристы прикурить фрицам! Выковыривают их из укрытий! При таком огне сейчас фашистам небо кажется с овчинку!

В небе ракеты. Наступило время действия и нашей дивизии. Первые эскадрильи пошли на прикрытие районов боевых действий наших войск от налетов вражеской авиации. А артиллерийская канонада все продолжалась. В это время нарастающий гул в воздухе заставил всех нас глянуть вверх. Над аэродромом на запад шли в колоннах сотни

бомбардировщиков. Их сопровождали истребители. Мы знали, они будут наносить удары по важнейшим объектам в глубине обороны противника и по его резервам.

Через час после них к переднему краю фронта потянулись группы «илов». С КП дали команду нашим летчикам, находившимся в воздухе:

– Не допустить к Нейсе ни одного вражеского истребителя! На реке работают «горбатые»!

– Вас поняли! Пока в воздухе противника нет. Ведем поиск! – передали командиры групп истребителей.

Сегодня у летчиков дивизии особая задача: обезопасить действия «илов», ставящих над Нейсе дымовые завесы на фронте в несколько сотен километров. Надо было ослепить противника на переднем крае обороны, дезориентировать его, скрыть место форсирования реки главными силами фронта. Несколько затихшая артиллерийская подготовка после постановки дымовых завес снова загрохотала в полную силу. Артиллерия поддерживала переправу передовых частей и соединений на противоположный берег реки. Форсировав водную преграду, соединения общевойсковых армий и передовые танковые бригады успешно прорвали первую полосу фашистской обороны и продвигались ко второй.

Вечером в прорыв начали вводиться основные силы танковой группировки фронта. В этой операции нашей дивизии предстояло прикрывать танковую армию генерала Д. Д. Лелюшенко. Две дивизии нашего авиакорпуса, Горегляда и Крюкова, защищали с воздуха танковую армию генерала П. С. Рыбалко.

Мы учли опыт предыдущих боев, сделали все, чтобы более оперативно и четко взаимодействовать с танковыми бригадами. Наш передовой КП под руководством назначенного на днях заместителя командира дивизии подполковника О. М. Родионова перебрался через Нейсе с главными силами танкистов Лелюшенко. Он и взял на себя управление действиями истребителей при патрулировании.

Олег Макарович Родионов умело справлялся с обязанностями. Чувствовалось, что он накопил большой опыт руководства действиями групп истребителей с земли. Да и боевой практики ему не занимать. Не раз водил группы на боевое патрулирование, на штурмовки наземных целей, провел много воздушных боев. За подвиги ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

В воздухе было полное господство нашей авиации. Вражеские летчики делали попытки прорваться в район боев небольшими группами, пытались наносить штурмовые удары по нашим стремительно наступающим танковым войскам, которые неудержимо рвались к третьей линии обороны. Но советские воздушные бойцы были начеку. Патрулирующие группы стремительно атаковали «фоккеров» и «мессершмиттов». И те, не выполнив своих задач, уходили на запад. При преследовании удавалось сбивать лишь небольшое количество вражеских самолетов. Чтобы не возвращаться домой с неизрасходованными боеприпасами, наши истребители, закончив патрулирование, наносили удары по отступающим войскам и резервам противника. В успешном решении штурмовых атак по наземным частям врага важную роль сыграли тренировки на полигонах еще при базировании на автостраде. Не зря мы тогда уделили внимание точности стрельбы и бомбовых ударов по наземным целям. Теперь не раз получали сведения от передовых танковых частей, которые на дорогах обнаруживали горевшую технику гитлеровцев.

На третий день наступления танковая группировка фронта с ходу прорвала третью полосу противника между городами Котбус и Шпремберг, превращенными врагом в крупные узлы обороны. Наши части вышли на оперативный простор. Путь на Берлин и Эльбу был открыт.

Танковые армии в едином порыве устремились на северо-запад. Фашистское командование, понимая, что назревает катастрофа, бросило против танкистов генералов Рыбалко и Лелюшенко свои последние резервы наземных войск и авиации. Группы вражеских истребителей отчаянно рвались к переправам на Шпрее для нанесения по ним штурмовых ударов. Воздушные бои стали носить ожесточенный характер.

Прибывшая утром на прикрытие переправ на Шпрее восьмерка Константина Сухова связалась с О. М. Родионовым на передовом КП дивизии.

– Я – «пятидесятый», пришел на работу! Сообщите воздушную обстановку!

– В районе прикрытия противника нет. Возможен подход его на малой высоте, маскируясь дымкой. Ведите там поиск!

Внимательно наблюдая за фоном земли, задымленным от пожаров, Сухов обнаружил четверку «Фокке-Вульф-190». Они шли на переправы. Предупредив летчиков группы о противнике, Сухов ударной четверкой атаковал вражескую группу со стороны солнца. Молниеносный удар сверху – и три «фоккера» горящими сваливаются к земле. Четвертый пытается уйти вверх. Но там группа Бондаренко. Летчики бдительно следят за обстановкой. Увидев, что «фоккер» устремился ввысь, атакуют и сбивают его.

Только успели расправиться с четверкой, как к месту боя подошла восьмерка «Фокке-Вульф-190». Снова последовали атаки по гитлеровским машинам. Сухов и Голубев зажигают два, а вскоре Бондаренко и Душанин еще два самолета.

В это время с КП поступило новое сообщение:

– Сухов, к вам идет третья группа противника. Будьте внимательны!

Приказав Бондаренко вести бой с четверкой, своим звеном Сухов набрасывается на подошедшую шестерку «фоккеров» и пару «мессершмиттов». Они уже пытались атаковать «илов», штурмующих оборону противника. Скоростной удар сверху – и два Me-109, оставляя за собой дымовой шлейф, врезаются в землю. «Фоккеры» поспешно прячутся в дымку, затем на скорости уходят в западном направлении. Напряженный бой нашей восьмерки с двадцатью вражескими истребителями окончен. Сбито десять вражеских самолетов, своих потерь нет. Все это говорило о возросшем тактическом мастерстве наших летчиков, их умении четко выполнять свои задачи. Сказывалось и более точное управление группами истребителей с земли.

Боевые задачи летчики выполняли с высокой самоотверженностью. Патрулирующая группа из десяти истребителей под командованием майора Калачева, закончив барражирование над переправами, нанесла штурмовой удар по артиллерийским позициям на окраине Шпремберга. Мощный зенитный огонь «эрликонов» не остановил их. Они прорвались сквозь заслон и поразили важную цель. Но несколько снарядов попало в самолет Петра Гучека, опытного и смелого летчика. Личный состав 100-го полка тяжело переживал гибель этого пилота. Мужественный человек, умелый воздушный боец, он пользовался большим уважением товарищей. На его боевом счету был двадцать один сбитый вражеский самолет. Петр Гучек не дождал до близкой уже победы. Сообщение о присвоении звания Героя Советского Союза этому отважному бойцу пришло в дивизию через несколько дней после его гибели.

Танкисты генерала Лелюшенко стремительно шли на Потсдам, обходя Берлин с юго-запада. Мы в штабе дивизии внимательно следили за оперативной обстановкой, делали все, чтобы надежно прикрывать наши наземные части с воздуха.

– Надо принимать срочные меры к перебазированию полков на запад. Иначе отстанем от танковой армии, – сказал я начальнику штаба.

Мы внимательно рассмотрели на карте варианты. Хороший аэродром был у Котбуса, но город еще не взят нашими войсками, там сопротивляется крупная группировка врага.

– Надо искать площадку, – высказал предположение один из офицеров. И тут вспомнили, что южнее Котбуса летчики фиксировали взлеты самолетов противника. Нашли это место на карте, а через час туда ушел самолет для осмотра площадки.

Сообщение поступило положительное. Но мы понимали, что аэродром будет рядом с фронтом, возможны осложнения. И все же я решил перебазировать туда полки.

Первые дни были не очень приятны для нас. Рядом продолжались ожесточенные бои с окруженной котбусской группировкой. Артиллерийские снаряды противника часто разрывались в лесу, на границе летного поля. Могли быть повреждены самолеты. А в один из вечеров мне позвонили из штаба корпуса.

– Создалась угроза прорыва контратакующей группировки противника с герлицкого направления, – говорил офицер. Я чувствовал тревогу в его голосе. – Наверно», лучше вам перебазироваться восточнее Нейсе.

Еще раз внимательно проанализировал обстановку, реальность этой угрозы. Если займемся передислокацией – не сумеем прикрывать войска. Кроме того, в наступившей темноте некоторые летчики не смогут найти аэродромы или произвести посадку. Это грозило поломками самолетов, а то и катастрофами. А ведь у нас есть и свои силы для обороны аэродрома. Позвонил командиру корпуса. Александр Васильевич Утин внимательно все выслушал, подумал минуту.

– Выводы правильные. Ты командир дивизии, несешь персональную ответственность за подчиненные части. Тебе на месте виднее, что предпринять в этой обстановке. Действуй разумно. Желаю успеха!

Мы организовали оборону аэродрома, выдвинули передовые посты, усилили наблюдение. Были оборудованы окопы, приспособлены для ведения огня здания. Все это делалось ночью. Утро прошло в напряженной работе. А к обеду стало известно, что подошедшие резервы фронта отразили контрудар герлицкой группировки врага, остановили ее южнее Шпремберга, а позже разгромили.

Через два дня были уничтожены и окруженные в Котбусе части противника. Опасность выхода на аэродром прорывающихся из окружения групп была устранена. Дивизия продолжала выполнять боевые задачи, прикрывая танковую армию генерала Лелюшенко, выходящую к Потсдаму для обхода Берлина с запада. Однако вскоре и эта площадка нас не устраивала.

В этот заключительный период боев у столицы фашистской Германии от командиров всех степеней, и особенно от командиров дивизий постоянно требовалась разумная активность, умение разобраться в сложной обстановке, правильно руководить действиями подчиненных полков. Я понимал, что командир истребительной дивизии будет правильно руководить боевыми действиями полков, если лично сам периодически участвует в выполнении боевых заданий, водит группы, непосредственно изучает тактику действий противника. Его боевые вылеты, личное участие в боях служат и вдохновляющим примером для летного состава. Конечно, он не должен превращаться в рядового бойца и упускать решения важных вопросов боевой деятельности соединения. А они у командира возникают постоянно в условиях динамичной и наступательной операции фронта, характерной высокими темпами движения войск, особенно танковых. Введенные после прорыва обороны противника танковые армии и корпуса стремительно идут вперед, не дают закрепиться отступающим войскам, уничтожают подходящие резервы противника.

Глубина наступления в первые дни операции позволяла истребительной авиации успешно прикрывать танковые соединения с предоперационного базирования. Однако при выходе их на оперативный простор, где темп наступления был стремителен, истребительная авиация может отстать, если не искать впереди аэродромов базирования.

Поэтому одним из постоянных вопросов в наступлении, требующих решения командира дивизии, являлось выдвигание вперед истребительных полков, исходя из наземной и воздушной обстановки, а также с учетом метеоусловий. Большое удаление аэродромов базирования истребителей от места боев ведет к неизбежному увеличению срока полета в район прикрытия войск. При таком положении сокращается время патрулирования в зоне прикрытия. Приходится чаще менять группы, что, в свою очередь, заставляет посылать на боевое задание небольшие партии. При встрече в воздухе с крупными группами самолетов противника они не в состоянии успешно выполнить свою задачу, ведут бой в невыгодных условиях.

Отрыв базирования истребителей от наступающих войск особенно неблагоприятно сказывается при действиях в сложных метеоусловиях. А этим как раз и была характерна погода в весенний период заключительных боев в Германии. Бывало так, что на аэродроме базирования погода стояла сложная, с низкой облачностью и плохой видимостью. Она

позволяла производить вылеты лишь небольшими группами наиболее опытных летчиков. В то же время в районе прикрытия небо ясное, нет туманов. Это обеспечивало противнику возможность вылета крупными группами.

Именно в таких условиях пришлось действовать звену Бондаренко. Оно прикрывало танкистов, ведущих бой юго-западнее Берлина. Плохая погода не позволила тогда вылететь крупной группой. Взлетели четверкой. При пробивании облаков от звена оторвался молодой пилот – ведомый Вячеслава Березкина. Идти ему одному на задание или искать группу было опасно. Время же на его поиск лимитировало горючее, ведь предстоял полет к Берлину и патрулирование. Поэтому ведущий группы дал команду молодому летчику идти на посадку.

В зону патрулирования пришла лишь тройка самолетов. Бондаренко связался с Родионовым на КП и запросил обстановку. С КП ему сообщили, что в воздухе противника нет. Его задача разведать край леса впереди и сообщить по радио места штурмовых орудий противника, задерживающих продвижение наших танков.

Бондаренко с напарником, оставив под облаками одного Березкина, спустились на малую высоту и осмотрели местность. Они указали местонахождение самоходных пушек и стали корректировать огонь артиллерии.

В это время в район прикрытия под облаками подошла на высоте более тысячи метров группа из двенадцати «Фокке-Вульф-190» с подвешенными под крыльями бомбами. Ясно, что она готовится нанести удар по нашим танкам. Родионов тут же дал команду:

– Бондаренко, на подходе группа «фоккеров»! Набирайте высоту и атакуйте!

Отдать приказание было просто. Но для выхода на высоту требовалось время. Пара Бондаренко явно не успевала перехватить вражескую группу до нанесения удара. В этой обстановке находившийся под облаками Вячеслав Березкин не растерялся. Несмотря на подавляющее численное превосходство противника, он, маскируясь облачностью, вышел в тыл группе противника и внезапной атакой сбил одного из «фоккеров». Остальные вначале заметались и побросали бомбы в лес. Но потом увидели, что здесь всего один наш истребитель. «Фоккеры» стали разворачиваться для атаки. Березкин ушел в облачность, произвел маневр. Он вновь выскочил из облаков в хвост вытянувшейся вражеской группе. Снова последовала стремительная атака. И сбитый «фоккер» упал на землю. Продолжая умело использовать облачность, Березкин сбил и третьего «фоккера».

А когда на высоту подошла пара Бондаренко, группа противника прекратила бой и ушла на северо-запад. У наших истребителей горючее было на исходе, и они не смогли преследовать противника.

Смелые и тактически грамотные действия Березкина сорвали вражеский удар по танкистам. Бой закончился удачно. Но могло произойти и по-другому, если бы летчики врага проявили активность. Рассчитывать в бою только на удачу нельзя. Надо создавать благоприятные условия для наших истребителей. Для этого нужен аэродром, расположенный ближе к району прикрытия. Мы понимали, нельзя пассивно ждать указаний сверху.

На аэродромы, захваченные наступающими войсками, командующий воздушной армией С. А. Красовский сажал части штурмовиков и истребителей для их сопровождения. Его действия были оправданными в условиях слабой активности вражеской авиации. Да и наземные войска требовали поддержки «илов». Решили сами проявлять активность.

Позвонил в штаб армии Лелюшенко, кратко рассказал о наших трудностях. Попросил захватить авиационную базу юго-западнее Берлина, в Юттерборге. Танкисты откликнулись оперативно. Через два дня сообщили, что район базы захвачен танковой бригадой. Немедленно отправили туда передовые команды 104-го гвардейского авиаполка и батальона аэродромного обслуживания. Решил сам осмотреть аэродром в Юттерборге на следующий день.

Утром я собрал командиров полков, чтобы заранее дать указания о порядке их действий в мое отсутствие. Неожиданно подъехала машина с моим заместителем О. М. Родионовым.

– Что заставило вас оставить КП и приехать в дивизию? – спросил его.

– Прибыл согласовать с вами наши дальнейшие действия. Сейчас начались сильные бои с двенадцатой армией Венка. От пленных стало известно, что ее сняли с западного фронта по личному приказу Гитлера и поставили задачу пробиться в Берлин. Танкисты, отражающие наступление этой армии, просят прикрыть их. Считаю, что надежное выполнение этой задачи обеспечит базирование наших полков на аэродроме Юттерборг. Он недавно занят танкистами.

– Все ясно! Это сейчас мы и делаем. Я собираюсь выехать в Юттерборг. Вы же останьтесь за меня в Котбусе и руководите боевой работой полков.

– Товарищ командир! Разрешите мне поехать на этот аэродром. Он нанесен у меня на карте, и я знаю дороги для поездки туда. Командовать здесь не смогу, еще не знаю командиров полков и многих летчиков. Лучше будет, если я поеду в Юттерборг. – Говорил Родионов убедительно. Чувствовалось, что все обдумал заранее. Он убедил меня.

– Хорошо! Выезжайте на моей машине вместе с начальником особого отдела Волобуевым. Он хочет ознакомиться с обстановкой в городе. К вечеру жду вашего возвращения и доклада.

О. М. Родионов и Л. А. Волобуев не прибыли вечером, как было условлено. К утру также не вернулись. Заподозрив неладное, мы парой на боевых самолетах вылетели в Юттерборг.

С воздуха осмотрели авиабазу. Это было современное сооружение. На южной окраине города грунтовой аэродром с щитовыми казармами. Западнее – аэродром с бетонной полосой и большим ангаром. Южнее – две взлетно-посадочные площадки, заставленные рядами «мессершмиттов». Здесь, по-видимому, базировались истребители ПВО Берлина и была заводская перегонная база.

После посадки на грунтовой аэродром, с которого давали зеленые ракеты, выслушал доклад командира батальона о подготовке к приему полка.

– Сюда выехали мой заместитель подполковник Родионов и майор Волобуев. Вы не встречались с ними? – спросил у комбата.

– Они были здесь еще до нашего приезда, а потом поехали на западный аэродром, вон на тот, с ангаром, – показал рукой комбат. – И там взорвались на mine.

– Что ты говоришь! Как взорвались?..

– Начальник комендатуры города сообщил нам, что они, подъезжая к ангару, наскочили на противотанковую мину. Все, кто был в машине, убиты. Их похоронили на городском кладбище.

Ошеломленный происшедшим, я стоял молча, думая о боевых товарищах. Как я сожалел, что не поехал сам, а разрешил осмотреть аэродром Родионову. Наверняка бы подобного не случилось. Ведь не раз уже сталкивался с тем, что фашисты минируют объекты.

– Давай машину! Поехали в комендатуру! – приказал комбату.

Начальник комендатуры пояснил обстоятельства гибели офицеров и проехал со мной на место взрыва. Вот она, щебеночная дорога к ангару, на которую они свернули, не доехав километр до асфальтированного поворота на аэродром, скрытого отсюда сосновой лесопосадкой. Мы постояли при въезде на нее, посмотрели на воронку от взрыва и исковерканные куски автомашины. Молча обнажили головы, почтив память погибших. Потом проехали по шоссе дальше, по основной дороге на аэродром. На переезде через железнодорожную ветку стоял подорвавшийся на mine наш танк и указатель «Разминировано».

Осматривая базу, двигались только по бетонной полосе и рулежкам, не сворачивали на грунт, где, видимо, таилась еще не одна мина. Немецкий фашизм, доживая последние дни, как скорпион в агонии, стремился жалить все живое.

Возвращаясь в комендатуру, не переставал думать о Герое Советского Союза Олеге Макаровиче Родионове и Леониде Андреевиче Волобуеве, с которым мы так дружно работали. На душе было тяжело. С ними погиб и водитель машины сержант Михаил

Васильевич Рачек.

Размышления привели меня к выводу, что причиной гибели явилась профессиональная особенность боевых летчиков. Постоянно находясь на грани риска в бою с противником, подвергаясь огню зениток, они порой теряют чувство осторожности и пренебрегают опасностью на земле. Это качество знакомо и мне, но пока, как говорится, везло.

Расстроенный происшедшим, я вернулся в Котбус. Ставя задачи 104-му гвардейскому полку на перелет в Юттерборг, потребовал от командиров предупредить весь личный состав об осторожности, найти возможность привлечь саперов к осмотру базы. Туда же я отправил приданную дивизии батарею зенитных пушек. Эскадрильи после выполнения задачи на патрулирование приземлялись в Юттерборге. Полк обживал новое место своего базирования.

На другой день утром в штаб дивизии поступило приказание генерала Утина начать штурмовку окруженной группировки противника, прорывающейся по лесным массивам на запад. Свои действия надо было согласовать с 3-й гвардейской армией генерала Гордова, стоящей на острие возможного прорыва противника.

Взяв ведомым Андрея Труда, парой перелетел в Юттерборг. На автомашине добрался до штаба армии и тщательно проработал там все вопросы взаимодействия.

Вернулись в Юттерборг. К вечеру мы с Трудом вылетели в Котбус. Решил по пути осмотреть район окруженной группировки фашистских войск. Внизу, в лесных массивах, по всем просекам двигались в западном направлении колонны автомашин, бронетранспортеров и колонны солдат. Цель была заманчивой. Не утерпев, начал штурмовать одну из колонн. С пологого пикирования бью длинными очередями по машинам и бегущим рядом с ними солдатам, в одну из атак раздался взрыв в самолете. В кабину потянуло пороховым дымом.

«Попала зенитка», – подумал я и взял курс на Котбус. На земле выяснилось, что в патроннике пушки разорвался снаряд, по-видимому, из-за перегрева при длинных очередях стрельбы. Решаю сводить группу на штурмовку до наступления сумерек. Теперь я хорошо знаю, где движется противник, и нельзя упускать возможности нанести удар. Мой самолет неисправен, и я беру в полку другой. Веду одну эскадрилью сам, а вторую – Трофимов.

Над лесным районом западнее Шпрее даю летчикам целеуказание: где штурмовать. Сам решаю подавить зенитный огонь, который ведут по нас с двух бронетранспортеров по четыре пушки на каждом. Энергичным переворотом ввожу истребитель в крутое пикирование. Прицеливаюсь, нажимаю на спуск. Сделав несколько выстрелов, оружие замолкает. А выходить из атаки нельзя. Подставить «живот» самолета под огонь восьми «эрликонов» – смерть. Надо подавить их психологически. Пикирую на зенитки до земли и выхватываю самолет над самыми верхушками сосен. Отойдя в сторону и набрав высоту, проверяю оружие. Полный отказ!

Собрав группу после окончания штурмовки, веду всех на Котбус. На командном пункте полка заслушал доклады летчиков о результатах атак. Нас прерывает инженер полка Копылов:

– Товарищ командир дивизии, что произошло с вами? Откуда на вашем самолете в щелях лючков и в вырезах кока винта хвоя?

– Да что там хвоя! Вы бы лучше готовили самолет к боевому вылету. У него неисправное оружие!

– Самолет давно не летал, на нем меняли мотор, а вооружение после не проверили, товарищ командир, – развел руками Копылов. – Весенняя влажность, боеприпасы отсырели и отказали. За это я строго наказал техника и оружейника. А насчет хвоя вам все-таки надо бы самому посмотреть. Случай ненормальный.

Закончив разбор полета, еще раз сам осмотрел самолет. Стало ясно, что при выводе истребителя из пикирования над зенитчиками, я зацепил за верхушки сосен. К счастью, не ударился о стволы деревьев. Хорошо, что все закончилось нормально. Вроде и волноваться теперь причин нет. Летчики, постоянно рискуя в боях, к подобным случаям относились спокойно, без переживаний: чуть-чуть не в счет. Но для себя выводы сделал...

На другой день авиация нашей воздушной армии наносила мощные бомбовые удары по

окруженной группировке противника в лесных массивах, упорно прорывающейся на запад. Штурмовые действия в основном были возложены на истребителей. Корпус генерала Рязанова, на вооружении которого были «илы», в это время наносил удары по армии Венка. Поджигая вражеские танки кумулятивными бомбами, штурмовики активно помогали нашим наземным войскам отразить ее прорыв на Берлин.

Попытки же вражеской группировки вырваться на запад создавали тяжелое положение для нашего полка в Юттерборге. В один из дней зенитчики, готовившие позицию для своей батареи на границе летного поля, вдруг обнаружили изготовившихся в лесу для атаки гитлеровских пехотинцев. Секунды потребовались бывалым воинам, чтобы открыть огонь. На аэродроме была объявлена боевая тревога. В отражении нападения принял участие и технический состав полка.

Низкая облачность не позволила в тот раз взлететь и наносить по противнику групповые штурмовые удары с воздуха. Поэтому большая часть самолетов была быстро приспособлена вести огонь со стоянок. Лишь небольшое количество истребителей с опытным летным составом поднялось в небо. В дело пошли и находившиеся на аэродроме немецкие самолетные контейнеры с мелкими осколочными бомбами. Вооруженцы быстро приспособили их для подвешивания к нашим истребителям.

Получив сообщение из Юттерборга о сложившейся обстановке, офицеры штаба дивизии сразу же связались с танковым корпусом, попросили помощь. Свои группы истребителей поднимать из Котбуса не позволяла очень низкая облачность. На бреющем полете я все же прорвался в Юттерборг. К этому времени полк мощным огнем отразил вторую атаку гитлеровцев. Тяжелого вооружения у противника не было: побросали в лесах и болотах. Это помогло авиаторам.

Оборона аэродрома командованием полка была организована правильно. Она обеспечивала отражение вражеских нападений днем. Но на ночь положение складывалось незавидное. Мы понимали, что, используя темноту, противник своей массой сомнет оборону и, как следствие, могут быть уничтожены самолеты и нанесен большой урон личному составу. Пришлось еще раз звонить танкистам. У них тоже свободных сил не было, но они сделали все, что могли.

К вечеру, когда уже с сомнением поглядывал на дорогу, к аэродрому подошли самоходка и взвод танков. Их с ходу ввели в дело. Огонь из орудий по опушке леса дал высокий эффект. Оттуда вскоре начали выходить с белыми платками в руках солдаты и офицеры. Сдалось в плен около трех тысяч. Остаток ночи прошел спокойно. Лишь кое-где завязывалась перестрелка с мелкими группами врага, пытавшимися просочиться через аэродром.

На следующий день в районе базы было спокойно. Севернее же с раннего утра гремела артиллерийская канонада. Это в районе Луккенвальда шло уничтожение основных сил окруженной группировки противника. Таков закон войны: если враг не сдается, его уничтожают.

Последние дни апреля. Завершалось сражение в окруженном Берлине. Штаб нашей дивизии с двумя полками перебазировался из Котбуса ближе к Берлину. Нам поставили задачу прикрыть с воздуха войска, ведущие бои в южной и западной частях города. Решив организационные вопросы и поставив задачу полкам, я решил вылететь в составе шестерки на патрулирование. Надо было самому осмотреть новый район боев.

И вот мы в воздухе. Под нами Берлин. Огромный город горел. Не скрою, чувства жалости не было. Отсюда давались директивы о нападении на нашу Родину, здесь формировались приказы об уничтожении советских людей, о разрушении наших городов. Что ж, наступил час возмездия за Сталинград и Минск, за Варшаву, превращенные в руины, за все злодеяния, которые творили подлые фашисты на временно оккупированных землях.

Под нами логово фашистского зверя. Гитлеризм корчился в последней агонии. Фашистские правители, боясь возмездия за совершенное ими, жертвовали личным составом окруженного гарнизона и гражданским населением. Нет, жалости к врагу мы не

испытывали...

А вот на мирное население смотрели совсем другими глазами. Нам, познавшим горечь первых лет войны, тяжело было видеть, как брели по дорогам беженцы, как мучились немецкие дети, старики и женщины. Сердце русского солдата не выдерживало. Мы делились хлебом, приходили на помощь раненым и больным.

Еще перед вылетом ознакомился с оперативной сводкой. Войска 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов вели упорные бои в Берлине. Советские воины выбивали врага из массивных зданий, сжимая кольцо вокруг имперской канцелярии в центре города. До полного захвата Берлина оставались буквально считанные дни. Победа была близка...

Время патрулирования кончалось, пора идти домой. Противника в воздухе не было. Район осмотрен. Разворачиваемся к аэродрому. И тут вижу, что с юга подходит более двадцати девяток Ту-2 и Пе-2. Истребителей около них нет. Бомбардировщики нацелили свой удар по центру Берлина, там еще сопротивлялся противник, шли тяжелые бои. От взрывов бомб оседали стены зданий, превращенных в опорные пункты. Дым и пыль поднялись над районом, где еще засели гитлеровцы.

Я решил задержаться с уходом, прикрыть бомбардировщики от возможного нападения истребителей противника. В эти дни, боясь вступать в открытый бой, вражеские летчики могли выжидать в стороне или за облаками удобный момент. Мне, так же как и всем летчикам, очень хотелось сбить над фашистским логовом вражеский самолет. Мысль настойчиво искала пути возможной встречи с противником в воздухе.

А что, если применить прием, который неоднократно приносил успех? Может быть, и здесь истребители попытаются атаковать бомбардировщиков после бомбежки? Решение принято. Берем группой курс на западную часть Берлина и набираем высоту. Рассчитываю время конца бомбежки. Все взвесил до минуты. Энергично развернулись и пошли на догон бомбардировщиков. Вот уже рядом девятки Пе-2. Осматриваем небо – вражеских истребителей нет. Разочарованный в расчетах, я стал обгонять колонну бомбардировщиков. Осматривая заднюю полусферу, вдруг увидел, как сзади нас вывалилась из облаков шестерка «Фокке-Вульф-190». В ту же секунду наша группа развернулась им навстречу. Но «фоккеры», не принимая боя, ушли в пике и, форсируя моторы, рванули на север. Догнать их было невозможно, да и горючее на пределе. Кроме того, авиации нашего фронта не рекомендовали заходить в северную часть города, где действовали части 1-го Белорусского фронта.

Без боя возвратились на аэродром, переживая неудачу. После посадки Голубев подошел ко мне, с сожалением сказал:

– Эх, товарищ командир! Как мы в расчетах маху дали?! Упустить такую добычу!

– Да, задержись на одну-две минуты от разворота, «фоккеры» были бы перед нами, как на ладони! На этот раз, к сожалению, вариант не сработал.

Это была единственная встреча с вражескими истребителями в последние дни апреля.

2 мая берлинская группировка противника капитулировала. Над рейхстагом реяло Знамя Победы! На Эльбе наши воины встретились с американцами. Лишь позднее нам стало известно, что Гитлер и Геббельс ушли в мир иной. Покончили с собой, боясь возмездия. Ядовитые скорпионы, уничтожившие миллионы людей, убили себя, чтобы не предстать перед судом народов.

Берлин взят. А война продолжалась. Созданное на территории, занятой англичанами, новое фашистское правительство во главе с гросс-адмиралом Деницем фактически прекратило сопротивление англо-американским войскам. Против Советской Армии еще продолжались активные боевые действия. Группы фашистских армий в Чехословакии и Австрии упорно сопротивлялись нашим фронтам. Для участия в решительном разгроме миллионной группы армий «Центр» готовился и 1-й Украинский фронт.

Едва закончились бои в Берлине 2 мая, как началась передислокация армий фронта на юг к Дрездену. С воздуха хорошо было видно, как по всем дорогам двигались колонны наших войск. 2-я воздушная армия тоже перебазировалась к границам Чехословакии. Наша

дивизия перелетела на аэродром Гроссенхайн, севернее Дрездена. Мы прикрывали сосредоточение войск.

5 мая инженер связи Масленников сообщил нам в штабе:

– Сегодня во время настройки радиостанций на самолетах мы прослушали радиопередачу из Праги. Открытым текстом передают, что в городе восстание, чехи ведут бои с фашистскими войсками и просят нашей помощи.

Этот призыв взбудоражил весь личный состав дивизии. Все ждали немедленного наступления войск фронта на Прагу, пока фашисты не подавили восставших и не разрушили столицу Чехословакии.

На аэродроме меня сразу же окружили летчики:

– Товарищ командир! Что же наш фронт медлит с наступлением на помощь Праге? Разрешите нам вылететь туда и проштурмовать фашистов!

– Не волнуйтесь! Командование уже приняло меры. Нельзя действовать рассредоточенно. Будут собраны необходимые силы, и они нанесут мощный удар. Готовьтесь прикрывать наступающие войска.

В середине дня 6 мая северо-западнее Дрездена загрохотала мощная артиллерийская канонада. Главная группировка фронта быстро прорвала линию обороны противника. Танковые и общевойсковые армии устремились в направлении Рудных гор, чтобы стремительно преодолеть их и выйти на Прагу, отрезать отход группировке армий Шернера на запад.

Авиация воздушной армии наносила бомбовые и штурмовые удары по колоннам отступающего противника. В этих боях приняли участие и полки нашей дивизии.

Ударная группировка 1-го Украинского фронта с ходу, сбив вражескую оборону, стремительно шла на Прагу.

Вечером 8 мая летчики, вылетающие на прикрытие наступающих соединений, с радостью докладывали о подходе танковых колонн к столице Чехословакии. Советские воины вошли в Прагу и тем самым спасли восставших от гибели, а город от разрушения.

В середине ночи, закончив в штабе планирование боевого дня дивизии на 9 мая, лег спать. Моментально забылся в настроенном сне.

Выстрелы рядом с домом подняли с постели. Что это? Первая мысль: нападение на аэродром выходящих из окружения вражеских групп? Не может быть! Рядом противника не было.

А стрельба нарастала. Сначала у казарм личного состава. Потом раздались пулеметные и пушечные очереди из самолетов на аэродроме. Я схватил в темноте трубку телефона.

– Дежурный! Что происходит? Почему стреляют?

– Фашистская Германия капитулировала, товарищ полковник! Кончилась война! Получена телеграмма из корпуса: считать сегодняшний день, 9 мая, Днем Победы. Разве вам не доложил об этом начальник штаба? Мы уже передали в полки это сообщение. Вот на радостях все и салютуют...

– Какие распоряжения получены из корпуса о дальнейших наших действиях? – прервал я дежурного.

– Пока никаких указаний нет!

Я положил трубку и задумался, осознавая величие свершившегося. Вспоминались тяжелые дни отступления, победные наступательные операции, воздушные бои, погибшие боевые друзья. В сознании росла гордость за нашу страну, за партию, за армию, победивших злейшего, жестокого и страшного врага.

«Что же сейчас делать?» – подумал я, не представляя еще, какие изменения в наши действия внесет новая обстановка.

Из раздумий вывелось появление Абрамовича.

– Дорогой Александр Иванович! Поздравляю с Победой!

– И я тебя поздравляю, мой боевой друг! Почему не сообщил об этом сразу?

– Решил дать поспать. Какое напряжение было в эти дни.

– Такое великое событие проспать! Пойдем к летчикам и техсоставу и разделим вместе с ними радость победы.

Около казармы, где размещался личный состав полков, нас встретили ликующие летчики и техники. Рядом сразу же оказались Андрей Труд и Дмитрий Глинка.

– Дорогой наш командир! Поздравляем с долгожданной победой! Позволь от всех летчиков расцеловать тебя, наш Батя! – торжественно произнес Труд, обнимая меня.

– Поздравляю вас, Андрей и Дмитрий, с тем, что дожили до светлого праздника!

– Товарищ командир! Мы же с Дмитрием криворожские шахтеры. Не завалило под землей, а в воздухе нас убить еще труднее.

Поздравления, объятия с боевыми друзьями. Нам вместе пришлось вести тяжелые бои, делить горечь утрат, вместе мы радовались нашей победе.

Политработники во главе с Мачневым уже подготовили импровизированную трибуну для митинга. Короткие радостные выступления. Возгласы «Слава нашей партии! Слава нашему народу-победителю! Нашей победоносной Армии!..»

В конце митинга взял слово и я. Поздравил всех с Победой. Напомнил о погибших боевых товарищах. В заключение сказал:

– Разбушевались мы на радостях здорово. Но нам еще неизвестна обстановка в Чехословакии, – предупредил я. – Командиру БАО подготовить к вечеру торжественный ужин для всего личного состава полков и штаба дивизии. Товарищи, бдительности ослаблять нельзя.

Вскоре запросили штаб корпуса. Получили подтверждение: поставленные боевые задачи не отменяются.

Утром в небо ушли первые группы на боевые задания. С нетерпением ждали их возвращения. Летчики доложили, что в Праге наши танки, боев нет, улицы заполнены ликующими горожанами.

На другой день позвонил из Праги генерал Александр Васильевич Утин.

– В Прагу прибывает правительство Чехословакии. Надежно прикройте город. Еще возможны разные эксцессы, – поставил задачу командир корпуса.

Я заверил, что предпримем все меры, и попросил разрешения руководящему составу дивизии съездить в Прагу. Генерал дал добро, но предупредил, что еще идут бои в районе Мельника с окруженной группировкой противника. Он указал маршрут поездки через Теплице-Шанов.

12 мая утром мы выехали в Прагу. Проезжаем Дрезден по узким проездам, расчищенным от обломков зданий. Город был буквально изуродован от удара тысячи стратегических англо-американских бомбардировщиков. Из заваленных подвалов-бомбоубежищ тянуло тлетворным трупным запахом. А сколько там осталось заживо погребенных... В городе было около двухсот тысяч жителей, в основном женщины и дети. Войск противника здесь не было. По крайней мере мы ни разу не получали задач на штурмовку боевых целей в этом городе.

– Как ты думаешь, – спросил я ехавшего со мной в машине Бориса Абрамовича, – почему наши союзнички не бомбили Дрезден всю войну, а в последние дни превратили город в развалины?

– Они сделали все, чтобы не оставить в целостности город и заводы в нашей зоне, а также показать нам мощь своей стратегической авиации.

– Я с тобой согласен. Тут проявилось коварство некоторых руководителей наших союзников. Эти люди еще подложат нам не одну свинью. От них всего можно ожидать.

Прага встретила нас музыкой, песнями, ликующими возгласами. Жители вышли из домов, заполнили улицы города. Нас всех буквально вынесли на руках из машины. Окружили пожилые люди и молодежь. Девушки в национальных костюмах дарили букеты цветов, а мужчины угощали знаменитым пльзенским пивом. Когда ехали сюда, планировали посмотреть достопримечательности Праги. Главным оказались братство и дружба славянских народов, огромное чувство уважения, которое мы вынесли из этих теплых

встреч.

К вечеру выехали обратно, по прямой дороге на Дрезден. Севернее, у лесного массива, нас остановил патруль.

– Ехать дальше нельзя, сворачивайте влево на Теплице-Шанов.

– Почему? – спросил я солдат.

– Впереди идет бой с частями СС. Они пытаются прорваться на запад.

Все невольно прислушались. В лесу раздавались частые автоматные и пулеметные очереди, взрывы.

– Вот гады, фашистские выродки! Четвертый день как кончилась война, а они все куражатся, – выругался я и приказал разворачивать машину в объезд.

Вторая половина мая прошла спокойно. Мы привыкали к мирным условиям. Солдаты и сержанты срочной службы с нетерпением ждали приказа о демобилизации. Их можно было понять: стремились быстрее попасть к родным. Многие не были дома всю войну. А некоторые ничего не знали о судьбе близких.

В эти дни торжественно проводили на Дальний Восток эскадрилью летчиков и техников, пожелали им успехов. Мы понимали, что войны с самураями не избежать. Вот почему на восток рвались все летчики.

– Товарищ командир, почему нас не отправляют полками? Мы же имеем большой опыт боев, – обращались ко мне офицеры.

Приходилось объяснять:

– Приказано послать одну штатную эскадрилью из дивизии. На Дальнем Востоке и без вас будет кому воевать.

Радостным событием для меня в эти дни было появление в штабе давнего друга по учебе в авиашколе в Перми Кости Пильщикова. После дружеских объятий спросил у него:

– Костя, почему ты в американской форме?

– Лагерь военнопленных, где я был после того, как меня сбита в конце войны зенитка, захватили американцы. Переодели нас, группу летчиков, в свою форму и хотели принудительно отправить в Англию. Но мы сбежали и пробрались к нашим войскам.

Пильщиков сообщил, что ему известно о нахождении в одном из наших пересыльных лагерей в Чехословакии Ивана Бабака. Срочно провели поиск в лагерях. И однажды я привез изможденного, со следами ожогов Бабака в его родной полк. Много было радости у боевых друзей.

В конце месяца начались сборы по подготовке к Параду Победы в Москве. В сводную колонну фронта включили командующих армиями, командиров соединений и Героев Советского Союза. Началась ежедневная строевая подготовка. Признаться, мы отвыкли от нее за годы войны. После первого дня строевых занятий под жарким майским солнцем Дмитрий Глинка разворчался:

– А по мне, так лучше провести три воздушных боя в день, чем заниматься шагистикой.

– Ты что, не хочешь ехать в Москву? У меня тоже вначале душа не лежала к строевой подготовке. Но ведь мы готовимся к историческому параду. Это для нас боевая задача.

Однако вскоре для меня занятия прервались: вызвали в Москву на дипломатический прием, который устраивал министр иностранных дел В. М. Молотов в честь Победы.

29 мая я прилетел на Центральный аэродром. Здесь уже ждала машина. Сразу же выехал на прием. Войдя в зал, я несколько растерялся. Такая торжественная обстановка, а я в полевой форме. Было от чего опешить. Женщины в декольтированных бальных платьях, увешанные драгоценностями. Мужчины в элегантных костюмах, а военные в парадной форме. Один только я среди них в гимнастерке, галифе и сапогах. «С корабля – на бал!» – подумал я, чувствуя на себе удивленные взгляды окружающих.

Увидев командующего ВВС Александра Александровича Новикова, я протиснулся к нему, доложил о прибытии и сказал:

– Товарищ главный маршал! Среди дипломатов и гостей я чувствую себя не очень ловко...

– Не обращай внимания! Сейчас, как только откроются двери в другой зал, все поспешат к столам.

Так оно и произошло. Почувствовав благожелательное отношение ко мне А. А. Новикова, я попросил у него разрешения слетать на неделю в Новосибирск, до прибытия в Москву сводного парадного батальона нашего фронта. Получив согласие, на следующий день, не предупреждая родных, чтобы не создавать излишней канители, вылетел в родной город.

Новосибирск встретил меня теплой солнечной погодой, свойственной Сибири в июне.

Радостные дни в семье, встречи с друзьями детства летели незаметно. По предложению парторга авиазавода Шибаева выехали на пчельник в тайгу. На легкой коляске мы не спеша ехали лесными дорогами, мимо цветущих боярышника и черемухи, через сосновые боры и березовые рощи. Поляны радовали ковром трав. Все напомнило детство. Еще школьником, со сверстником Сашей Мочаловым, набрав в узелки пирогов с калиной и черемухой, шанег с творогом, мы вскакивали на подножки вагонов проходящих на восток поездов и уезжали в тайгу. Бродили по лесам, ловили в таежных речушках рыбу и пекли ее на костре, ночевали в шалашах из веток.

Лес расступился, и мы выехали на обширную поляну, усеянную цветами. По краям ее стояли десятки ульев. У крыльца нас радушно встретил крепкий, средних лет пчеловод. Это был Константин Константинович Бессонов. Вдали стояла его супруга. Разместили в комнате идеальной чистоты, с хорошо пригнанными брусчатыми стенами, источающими сосновый аромат.

Первым делом – парная русская баня, с березовыми вениками. После нее с блаженством выпили вкусной медовухи. Это был волшебный отдых. Два дня прогулок по девственному лесу. Вдыхал аромат цветущих деревьев и трав, слушал пение птиц и жужжание пчел. Казалось, что мы находимся в какой-то сказке. Уходила накипь с души после страшных лет войны, увиденного непомерного человеческого горя.

Однако надо было лететь в Москву.

Грустное расставание с матерью, Марией и маленькой дочкой. Москва... Сразу же начались усиленные тренировки к параду.

Красная площадь 24 июня. Громкая музыка, знамена, транспаранты, портреты руководителей партии и правительства на стенах древнего Кремля и на здании ГУМа, переливчатый звон кремлевских курантов захватили нас величавой торжественностью. Несмотря на морозящий дождь, промочивший насквозь мундиры, на душе было радостно. Нас переполняло чувство гордости. Во всем величии в сознании вставала наша Победа над фашизмом. Советский народ, ведомый партией, сломал хребет кровавому фашистскому хищнику. Все мы с гордостью понимали, что являемся активными участниками величайшей из войн, которые когда-либо переживало человечество, и имеем самое прямое отношение к разгрому жестокого и сильного врага.

Наша парадная колонна 1-го Украинского фронта построена напротив Мавзолея, на мраморе которого начертано дорогое имя – Ленин. Под ленинским знаменем, под руководством созданной им великой партии большевиков наш народ защитил свободу и независимость Родины, разгромил злейшего врага человечества – немецкий фашизм.

Все взоры участников парада устремлены на Мавзолей. Внимательно смотрим, как поднимаются на трибуну руководители партии и правительства во главе с Верховным Главнокомандующим Иосифом Виссарионовичем Сталиным.

Заслуженные полководцы Маршалы Советского Союза Георгий Константинович Жуков и Константин Константинович Рокоссовский объехали парадные колонны и поздравили участников парада с Победой. Затем начался торжественный марш.

Мне было доверено нести знамя 1-го Украинского фронта. Как только прошли Мавзолей, я передал его специально выделенному офицеру-сменщику и вышел на трибуну для командного состава. Теперь уже со стороны смотрел на парад.

Четкие удары шагов, музыка оркестра сливались со звоном орденов и медалей,

украшавших проходивших в строю участников парада. Это было впечатляющее зрелище.

В заключение парада более двухсот солдат бросили к подножию Мавзолея знамена и стяги разбитых фашистских армий и соединений. Под ними рвались гитлеровцы на нашу землю, убивали и грабили, жгли и разрушали. А теперь их знамена повержены на землю, как разбита и повержена вся неисчислимая когда-то гитлеровская орда.

Я видел перед собой людей, которые прошли огонь войны, вынесли на своих плечах ее основную тяжесть. А на трибуне находились полководцы, чьи имена хорошо были известны не только советским людям и нашим союзникам, но и врагам. Под руководством этих военачальников наши полки и дивизии громили гитлеровских захватчиков. Невольно задерживал взгляд на И. В. Сталине. Хотелось запомнить и запечатлеть эти мгновения парада в своей памяти навсегда.

Парад победителей закончился. Мне с трудом удалось пробраться в гостиницу «Москва» через толпы москвичей. Вечером состоялся большой и торжественный прием в Кремле в честь участников парада.

Уже ночью летчики нашей дивизии собрались у меня в номере. Разве можно было спать в такое время! До утра делились впечатлениями о событиях дня, намечали дальнейшие планы нашей жизни. Все сошлись на одном. Война в Европе кончилась, но капиталистические державы остались. Ленин учил нас всегда быть готовыми к защите завоеваний социализма. Мы помним его заветы: «Всякая революция лишь тогда чего-нибудь стоит, если она умеет защищаться», «Наш лозунг должен быть один – учиться военному делу настоящим образом». И мы все решили идти учиться в военную академию, чтобы стать высокообразованными командирами, еще более умелыми защитниками социалистического Отечества. Ведь время не стоит на месте. Нужно идти в ногу с ним, чтобы быть всегда на уровне задач, которые постоянно ставит жизнь. Этому учит нас партия.

Народный герой. Послесловие

К глубокому сожалению, Александр Иванович Покрышкин не увидел этой книги. Подписанная им рукопись еще находилась в наборе, когда тяжелая болезнь оборвала его жизнь. А маршал авиации так ждал выпуска в свет этого труда! Скованный недугом, он звонил редакторам, приглашал к себе, интересовался, как идет работа, встречался с художниками. Его беспокоило все: и шрифт, и написание заголовка, и цвет обложки, и качество снимков, рисунков... Прославленному герою Великой Отечественной войны очень хотелось донести до читателя, прежде всего молодого, свои мысли о днях, когда небо полыхало огнем, когда ковалась победа над злейшим врагом – фашизмом. И он делал все, чтобы книга, от ее содержания до внешнего оформления, отвечала этой цели.

Александр Иванович более четырех лет работал над рукописью «Познать себя в бою». Само название и идея будущего труда зародились у него значительно раньше. Он долго вынашивал, взвешивал и осмысливал итоги многих жестоких воздушных боев в небе Великой Отечественной войны. Ему хотелось, и он говорил об этом работникам издательства, на основе примеров из своей жизни, из опыта боевых друзей в годы суровых испытаний показать становление бойца, исследовать, как в огне сражений воспитывались все лучшие качества летчика – воля, целеустремленность, боевое мастерство, как изменялся человек, когда он глубоко осознавал свою личную ответственность за защиту Родины, когда он проникался высоким сознанием бойца и гражданина.

Это не первое произведение, вышедшее из-под пера известного советского военачальника, посвятившего жизнь служению Родине, ее защите, укреплению обороноспособности страны. Многие читатели знают книгу Александра Ивановича «Крылья истребителя». Затем вышла большая работа А. И. Покрышкина «Небо войны». Книга завоевала популярность, неоднократно переиздавалась у нас, переведена и издана в

Чехословакии и Венгрии, во Франции и Сирии, в ряде других стран. Труд этот получил высокую оценку литераторов, историков, любителей и знатоков авиации, всех читателей.

Во многом это объясняется и самой личностью А. И. Покрышкина – трижды Героя Советского Союза, выдающегося воздушного бойца, подлинного новатора в развитии тактики истребительной авиации. В годы Великой Отечественной войны он явился автором знаменитой формулы воздушного боя: «высота – скорость – маневр – огонь».

Командир эскадрильи, полка, авиадивизии А. И. Покрышкин в те неимоверно тяжелые годы творчески осмыслил свой первый опыт, а затем и опыт целых авиационных истребительных частей и соединений, все новое, что появлялось в огне сражений в небе Отчизны.

В жестоких схватках с опытным и коварным врагом зарождались новые тактические приемы и способы воздушной борьбы. И Александр Покрышкин брал их на вооружение, брал смело, но и расчетливо. Ошибка, малейший просчет или небольшая неточность могли многим нашим летчикам стоить крови, а то и жизни. В книге – и в этом одно из главных ее достоинств – наглядно показано, как тщательно выверял А. И. Покрышкин все детали будущего маневра, как скрупулезно, по долям секунды, рассчитывал он действия летчика. Ни разу не подставил он однополчан, боевых друзей под не выверенный до конца новый тактический прием. В этом плане его действия по праву можно сравнить с подвигом ученого, врача, который на себе проверяет действие (и не один раз!) изобретенного им лекарства или препарата, ведет борьбу с самыми опасными заболеваниями, рискуя собственной жизнью.

Военное дарование, высочайшее летное мастерство молодого тогда авиационного командира, коммуниста, несокрушимая вера и нестигаемая воля в достижении поставленной цели позволили внедрить в жизнь новые тактические приемы, знаменитые покрышкинские «качели» и «этажерку». Он был тверд, борясь за новое, непримирим и принципиален. Эти качества отличали А. И. Покрышкина всегда, на протяжении всей его большой и плодотворной жизни.

Читатель познакомился в книге, как завоевывали право на жизнь новые приемы борьбы с опытным, коварным врагом. Это было не просто. Косность, приверженность к старому, вера в бумагу, в утвержденные инструкцией устаревшие правила были и в годы войны большой помехой подлинному творчеству. Не сразу утверждалось новое, передовое. В этом смысле книга очень современна, созвучна сегодняшнему дню. И а этом заслуга ее автора – Александра Ивановича Покрышкина.

Новаторские качества прославленного советского летчика получили высокую оценку не только у нас в стране. Лучшим летчиком второй мировой войны назвал его президент США Франклин Рузвельт. Приведем несколько отрывков из книги Роберта Джексона «Красные соколы». Видный английский специалист в области военной авиации в своем труде не раз обращался к имени А. И. Покрышкина. «Одним из советских асов, выработавших систему тактических боевых приемов, ставших позднее нормой для советских ВВС, был Александр Покрышкин». Затем Джексон пишет о боях на Южном фронте: «Танковые дивизии генерала фон Клейста 21 ноября ворвались в Ростов, но надолго задержаться в этом городе немцам суждено не было. Благодаря важным разведывательным данным, которые сумел добыть на своем МиГ-3 Александр Покрышкин, советское командование своевременно узнало о расположении немецких частей и направлении их главного удара. Оно сумело... выбить немцев из Ростова».

Его знали и боялись враги. Уже в 1943 году летный почерк А. И. Покрышкина стал известен командованию люфтваффе. Немецкие наблюдатели на земле и в воздухе предупреждали своих пилотов: «Внимание! Внимание! В небе Покрышкин!» Это паническое предостережение служило и высшей аттестацией нашему славному соколу. Правда, сам Александр Иванович в своих книгах, многочисленных статьях ни разу не отозвался об этом факте, ни разу не привел фразу, которая очень часто выносилась в заголовки газетных материалов. Почему? На вопрос одного из журналистов он ответил просто: «Я никогда не работал по радио на диапазоне противника. Я этого не слышал». Этому же может быть и

другая причина – истинная скромность великого летчика.

156 воздушных боев провел А. И. Покрышкин в годы войны. 59 сбитых самолетов противника официально числятся на его личном счету. Если внимательный читатель подсчитает по книге, лично сбитых машин противника окажется больше. Александр Иванович не гнался за официальным подтверждением успеха в бою, неизменно подчеркивал: главное – выполнить боевую задачу, нанести урон врагу.

Боевая задача очень часто заключалась в прикрытии наших войск от бомбовых ударов и от штурмовок вражеской авиации. И в таком случае, командуя группой, А. И. Покрышкин все делал для того, чтобы заставить противника сбросить бомбовый груз еще до подхода к нашим частям, не допустить прицельного удара.

Он был выдающимся организатором воздушных боев. Командуя эскадрильей, полком, а затем дивизией, Покрышкин смело принимал самые неожиданные решения в самых тяжелых ситуациях фронтовой действительности. Он учил летчиков выполнять боевые задачи в сложных условиях, взлетать с самых трудных площадок и садиться на них. В нем, как в военачальнике, удачно сочетались горячее сердце и стальная воля, предельный риск и расчет, дерзость и хладнокровие, порыв и четкая организованность. Он хорошо знал своих подчиненных, верил в них. Это сказалось, в частности, при посадке всей 9-й гвардейской дивизии на автостраду перед Берлинской операцией. На девятиметровую полосу спустились истребители гвардейских полков и смело, буквально под носом у противника, стали наносить удары по врагу, прикрывая наши наступающие наземные части. В книге читатель, безусловно, нашел и другие примеры, подтвердившие высокие командирские качества прославленного летчика и командира А. И. Покрышкина.

Александр Иванович был умелым, мудрым и дальновидным наставником и воспитателем воздушных бойцов. Он пристально следил за боевым ростом подчиненных ему пилотов, настойчиво работал с каждым из них. О педагогическом мастерстве замечательного летчика говорит хотя бы такой факт. 30 летчиков, которые прошли его школу, впоследствии стали Героями Советского Союза, а шестеро из них удостоены Золотых Звезд дважды. Только на счету этой плеяды более 500 сбитых самолетов врага!

Нельзя не сказать о высоком чувстве ответственности, присущем А. И. Покрышкину, за судьбу боевых друзей.

Он, возглавляя группы, пристально следил за действиями своих подопечных, направлял их, когда создавалась острая ситуация в бою – бросался на помощь. Сколько замечательных воздушных бойцов воспитано им в годы войны! И вот что отмечают сослуживцы: никто из ведомых Александра Ивановича не погиб, сражаясь с врагом в одном строю с прославленным летчиком. В боях А. И. Покрышкин всегда выполнял самую трудную задачу: сбивал командиров групп, наиболее агрессивных пилотов врага. Это было его правилом: брать на себя самое тяжелое и трудное дело.

Еще об одной важной черте А. И. Покрышкина хотелось бы сказать в послесловии. В книге читатель, наверное, заметил, как дотошно, строго и скрупулезно Александр Иванович разбирает каждый боевой вылет. Вот типичная ситуация: после успешного выполнения боевой задачи группа под командованием «Сотого» возвращается на свой аэродром. Казалось бы, что может быть лучше: приказ вышестоящего командования выполнен, врагу нанесен немалый урон, все летчики группы живы, пострадала лишь техника... Но автор в книге говорит о недостатках, неиспользованных возможностях. И особенно строг А. И. Покрышкин в оценках, когда гибнут боевые друзья из-за тактических промахов, нечеткого выполнения общего плана боя, задуманного им как старшим группы, когда вышестоящие командиры в своих решениях не учитывали сложившуюся обстановку, опыт боев. В таких случаях офицер Покрышкин был резок, настойчив, никогда не шел на компромиссы.

Командир, воспитатель, он был непримирим к недостаткам, не терпел фальши в оценках, не сглаживал углы. Он и командованию докладывал о боевых вылетах с присущей ему прямоотой. Надо сказать, у летчиков-фронтовиков это вызывало особое уважение. А боевые друзья видели за этой чертой большое человеческое сердце, заботу опытного

воздушного бойца, справедливую требовательность командира.

Наверное, все эти качества у прославленного летчика выкристаллизовались из высокого чувства личной ответственности, развились в условиях беспощадной строгости к себе, к своим поступкам. Он не боялся сказать в книге о своих ошибках, порою поспешных выводах или неточных оценках, которые спустя годы переосмыслил. Чувствуешь на всем протяжении книги живое биение творческой мысли, постоянный поиск, неумное стремление улучшить, усовершенствовать, подправить, обновить... Это качества подлинного творца и новатора.

На примере коммуниста, легендарного летчика, народного героя А. И. Покрышкина воспитаны целые поколения советских военных летчиков.

Когда отгремела гроза Великой Отечественной войны, Александр Иванович окончил Военную академию имени М. В. Фрунзе, Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил СССР имени К. Е. Ворошилова, стал кандидатом военных наук. В послевоенные годы, находясь в войсках ПВО, он внес большой вклад в развитие авиации противовоздушной обороны.

Долгое время, почти десять лет, А. И. Покрышкин возглавлял Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту, многое сделал по совершенствованию оборонно-массовой и военно-патриотической работы, подготовке молодежи к службе в рядах Вооруженных Сил.

Книга народного героя доносит дыхание войны, зовет молодежь к подвигу. Она как эстафета передает юности завет старшего поколения, прошедшего сквозь огонь самой жестокой из войн, – бдительно и надежно беречь Советскую Отчизну, великие завоевания нашего народа.

Л.Ф. Яснопольский